

шего автомобиля и внимательно ознакомиться с разделами, посвященными электронным системам управления двигателя и системам выпуска отработавших газов. При правильном подходе вы поймете, что данные устройства не являются такими сложными. Даже если первоначально вы не могли понять принципы работы данных устройств, разобравшись в основных функциях, вы сможете приступить к выполнению полезных модификаций. Например, если вы поймете принцип работы и основные функции карбюратора, вы сможете осуществить тюнинг, не обязательно непосредственно связанный с данной системой.

### **Тюнинг современного двигателя**

Вы можете выбрать распределительный вал, систему выпуска или головку блока цилиндров, например, не имея детального представления о работе карбюратора; однако, вы должны знать основные принципы его работы, в противном случае, несовместимые компоненты не смогут работать должным образом. Данный принцип применим также и к электронным системам и системам контроля за выпуском отработавших газов. Все модификации должны быть совместимы с установленными в вашем автомобиле системами, именно поэтому вы просто обязаны знать основные принципы их работы.

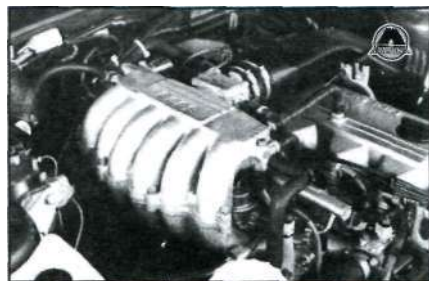
Самым простым, но в то же время худшим решением проблемы будет отключение всех систем контроля за выпуском отработавших газов. В действительности большинство производителей автомобилей не ставят целью бесконечное увеличение мощности автомобиля и, конечно, это в некоторой степени оправдано, так как в повседневной жизни большая часть владельцев автомобилей не используют потенциал двигателя на полную мощность (интенсивное движение, движение с частыми остановками, пробки).

### **Современный тюнинг двигателя**

Однако, тот факт, что мощность двигателя ограничивается намеренно,



*Мощность двигателя не должна ограничиваться системами контроля за выпуском отработавших газов и неэтилированным топливом. Чтобы увеличить мощность и в то же время соответствовать нормам выбросов, производители автомобилей прибегают к использованию двух валов с несколькими клапанами и впрыску топлива в большинстве современных двигателей.*



совершенно не означает, что его потенциал не может быть использован более эффективно. В начале своей жизни двигатель может представлять собой силовой агрегат, при этом по мере своего развития он может быть модифицирован вследствие различных причин. Например, достоверно известно, что мощность 3,8-литрового турбированного двигателя автомобиля Buick искусственно ограничена компьютерным чипом, так как стандартный задний мост конструктивно не предназначен для стартов с пробуксовкой, практикуемых многими водителями. В некоторых штатах США турбированные модели Datsun 300 ZX специально осна-