汽车改装 这些技巧看过来

汽车改装可以划分为外观改装、内饰改装、动力改装、操控性改装与音响改装。一辆车的改装结果代表了车主的品位以及他对驾驶的看法。当人类生活进入了e时代，汽车改装还增加了一项新内容：智能。不过在众多改装项目中，最令人心动的就是机械改装，它把车主的想像力和汽车有待开发的潜力完美地结合在一起。汽车的主要机械结构大致可分成：车身、内装配备、引擎动力、变速箱传动、悬挂、刹车及电子控制系统。这中间如果有任何一项作了修改，马上会感受到汽车本身受到的影响与改变。

◆外观改装◆

车身外观的改装一直占有相当重要的地位，一般的外观改装主要包括贴纸、车身彩绘、车标、前后杠、大包围、高尾翼、开孔发动机盖、窗边晴雨挡、HID氙气大灯、前大灯装饰板、前后透视镜、降低车身等。

改变车身外观最迅速、最简便的方式就是加装空气动力套件。所谓空气动力套件就是俗称的大包，基本上包含了进气格栅、车侧扰流板（侧裙）、后包围以及后扰板流（尾翼）等，有时也会看到在原厂保险杠会加装一片下扰流板，一般则称之为下巴：若是没有更换前后保险的杆，只是加装下巴，也有人称其为小包。加装空气动力套件除了可使车辆更具可看性，以及更具运动气息外，最重要的还是要有良好的性能改善效果。加装空气动力套件并不会使车辆跑得更快，严格地说，好的套件通常会降低车速，能够使车有更稳定的表现。

◆动力改装◆

就像人的心脏一样，引擎就是汽车的心脏，这是全车最重要的部分。而且改装起来也是最麻烦的，对其最主要的改装就是提高它的输出功率，改装方式有：加大缸径，提高压缩比，加多气门、自然吸气改为涡轮增压等等，但是必须注意的一点是，改装引擎是相当危险的，一个不小心引擎就会损坏，甚至引发严重的安全事故。

◆进气系统◆

发动机的工作需要大量空气，空气进入发动机首先要经过空气滤清器，这是进气系统最重要的组成部分，目前大部分原厂配置的都是一次性纸质滤清器。改装用的产品是由特殊的化学纤维制成，其最大优点是在滤净空气的同时使进入燃烧室的空气流量、流速提高30%以上，从而令燃油燃烧更充分，单位效率更高，引擎的表现自然不俗。

◆点火系统◆

点火系统是发动机工作的另一要素，由火花塞和点火线共同构成，原有配置均为单组线束，在电压、电流的通过性和通过量上均不尽如人意。

改装用火线的多组线束和高性能导电特质点火线圈产生的高压电能大量、及时的传导给火花塞。火花塞是点火系统的末端组，利用电极产生的火星点燃混合后的油气，完成燃烧，推动活塞工作。原厂的配置和火线一样，都是为降低成本而做的最低配置。车主如果更换火花线和火花塞，则会使汽车油门变硬、起步迅捷、加速凌厉。

◆排气系统◆

排气效能的好坏直接关系到引擎效能的优劣。在进气增加、燃烧完好的同时，排气效率也需加强，高性能的排气管和消音器成了追求动力的车主的目标。

◆操控性改装刹车◆

其实，刹车系统的结构设计比较简单，但改装的工作量则较大。想要提升其制动性能，最快最直接的方法就是换高性能刹车片。此外，想升级刹车系统还可以换高等级刹车油;或者换装金属材质的高压刹车油管;再者就是使用规格更大的刹车倍力器以提高刹车踏板的辅助动力。

◆底盘悬挂◆

关系到行车操控的最大因素就是汽车的底盘悬挂系统，原厂的设计一般以大众消费者能接受为目标。底盘悬挂系统的改装可分为避震器换装、悬挂结构杆强化、车身刚性加强等部分。影响最大也是最多人改装的项目是避震器。市面上的避震器类型有：原厂加强型、原厂加强车身高度可调型、专业高运动型、竞赛专用型等。车主应该根据自己的驾驶习惯和需求来选择避震器。

◆轮胎◆

轮胎也是很重要的，因为强大的动力也好，灵敏的刹车也好，最终还是要靠轮胎的抓地来实现的，而且更加专业的职业比赛车，场地比赛的干燥路面和雨天都要用不同的胎，越野比赛更是对轮胎提出更高要求。

◆ECU系统◆

汽车在出厂的时候考虑到车子要卖到世界各地，适应各种不同的环境和油品质量，所以原装ECU内的程序是一个符合众多条件的最佳妥协，就是说至少还有30%-40%的能量是被封存的（特别是以安全闻名的欧洲车）。特别在针对trubo车的ECU升级上能达到意想不到的动力提升效果。

中国针对汽车调校ECU的基本分为两种方式：外挂式。植入式。外挂式的主要针对日韩车系，有著名的HKS。植入式的有德国的Digi-Tec。随着中国成为世界第一大汽车市场的到来，汽车改装也已经成为了各爱车人士津津乐道的话题。面对这个纷繁绚丽的改装世界，崇尚个性的你，还等什么？ （乐 轩）

自动挡汽车驾驶最常见误区

车主们已经很熟悉手动挡变速器的使用方法，用起来比较得心应手。但是对于自动挡的汽车，人们往往不太会用。在自动挡汽车使用中，有相当一批车主对自动变速器的认识不足，沿用手动挡的操作方法驾驶自动挡车，造成车辆受损、车辆性能下降、寿命缩短。下面是驾驶自动挡型车辆的常见错误，希望有助于广大车主走出使用误区。

误区1：长时间停车时仍挂D挡

装备自动变速器的车辆在堵车时，一些车主常常只踩下制动踏板，换挡杆却保持在D挡（行车挡），并不换挡。若时间很短，这样做是允许的。但若停车时间长最好换入N挡(空挡)，并拉紧驻车制动。因为换挡杆在D挡时，自动变速器汽车一般有微弱的前移，若长时间踩住制动踏板，等于强行制止这种前移，使得变速器油温升高，油液容易变质，尤其在空调系统工作时，发动机怠速较高的情况下更为不利。

误区2：高速行驶或下坡时挂N挡滑行

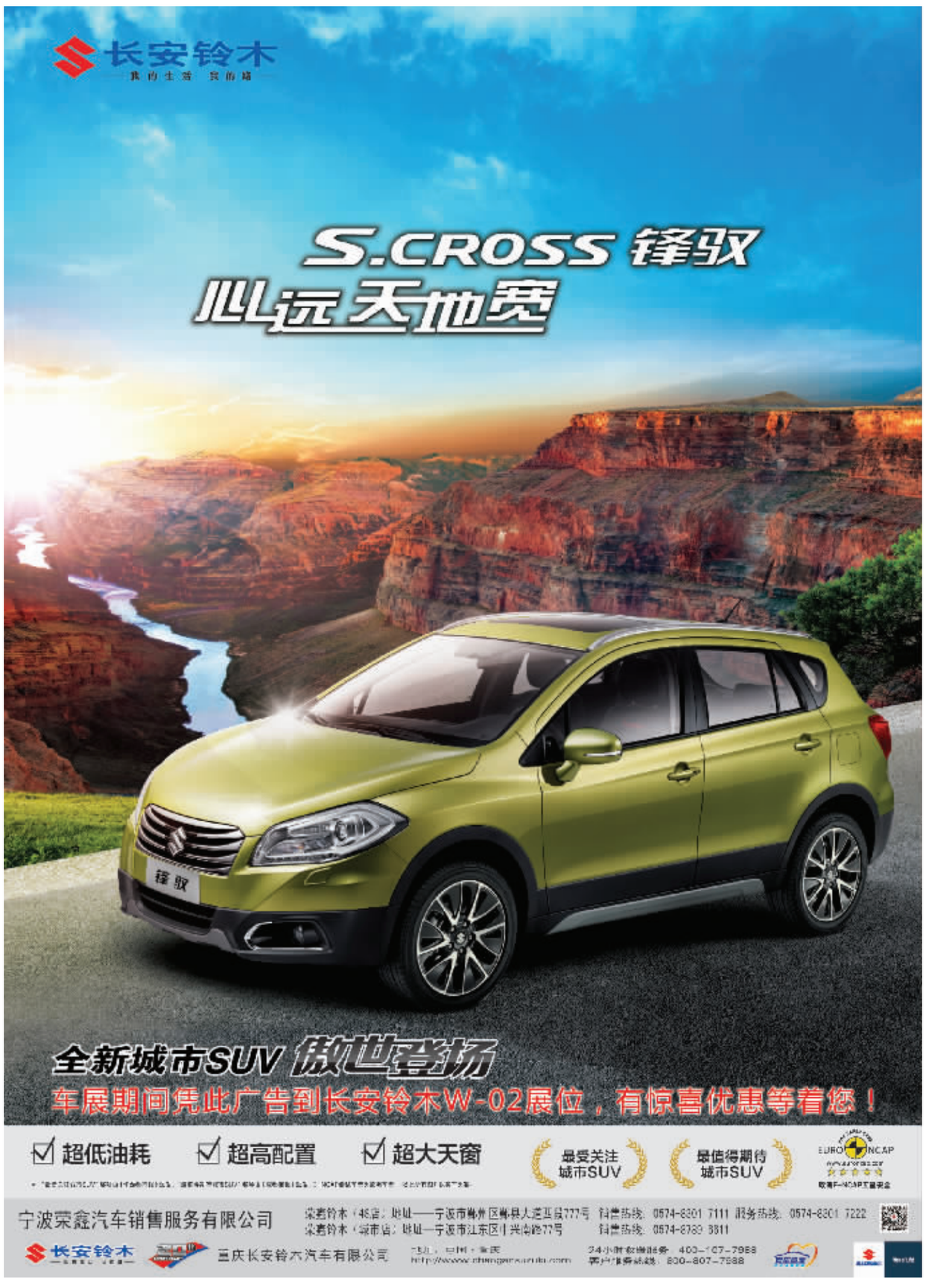
有些驾驶员为了节油，在高速行驶或下坡时，将换挡杆拨到N挡（空挡）滑行，这很可能烧坏变速器。因为此时变速器输出轴转速很高，而发动机怠速运转，变速器油泵供油不足，润滑状况恶化，而且对变速器内部的多片离合器来说，虽然动力已经切断，但其被动片在车轮带动下高速运转，容易引起共振和打滑现象，产生不良后果。当下长坡确需滑行时，可将换挡杆保持在D挡滑行，但不可使发动机熄火。

误区3：在P或N以外挡位起动发动机

有些驾驶员在P挡或N挡以外挡位起动发动机，虽然发动机不能运转（因为连锁机构保护，只能在P和N挡才能起动），但有可能烧坏变速器的空挡起动开关。因为自动变速器上装有空挡启动开关。使得变速器只能在P或N挡才能起动发动机，避免在其他挡位误起动时使汽车立刻起步往前窜。因此，起动发动机前一定要确认换挡杆是否在P或N挡。

误区4：推车起动发动机

装备自动变速器和三元催化转换器的汽车因蓄电池缺电不能起动，而采用人推或其他车辆拖动的方法起动是非常错误的。因为，采用上述方法是不能把动力传递到发动机上，反而会损坏三元催化转换器。

误区5：加大油门就可换到高速挡

有些驾驶员认为只要D挡起步，一直加大油门就可以换到高速挡，殊不知这种做法是错误的。因为换挡操作应是“收油门提前升挡，踩油门提前降挡”。也就是在D挡起步后，保持节气门开度5%，加速到40km/h，快松油门，能提高到一个挡位，再加速到75km/h，松油门又能提高一个挡位。降低时按行车车速，稍踩油门，即回到低挡。但必须注意，油门不能踩到底。否则，会强行挂入低速挡，可能造成变速器损坏。 （佳 佳）