

对于速度的渴求在许多开车族的目标。他们总觉得爱车不够快，即使驾驶法拉利、保时捷等纯种跑车，还是有人想让它跑得更快，也许这是隐藏在人体内的不安因子作祟的缘故吧！

要使车辆在速度方面有所提升，惟一的方法就是从动力方面着手，最基本的就是更换高压导线，火花塞以及排气管。更换放电性强的高压矽导线与火花塞，在点火方面的确能加强许多；但是过强的点火对于活塞会造成一定程度的伤害，况且效果是否真有各种广告所说的那样神奇，一定程度上得因车而异，关键是要懂得搭配。

排气管篇

时下最流行的改装部件非排气管莫属，似乎加装一支大口径且声浪惊人的排气管后，车辆便会跑得更快，其实这是一种误解。排气管的更换对于马力的提升可说是微乎其微，特别是对于一些小排气量的自然进气车种来说，想要明显感受到马力的提升是相当困难的。相反，大口径的排气尾鼓对于低速扭力的流失有相当影响，但是在高速行驶时较为顺畅的排气对动力改善是可以理解的。而排气管本身的材质、管路的设计，管壁内部是否光滑，消音筒的设计是否可以形成良好的回压等，都是影响排气管效果的重要因素。

一支设计优异的排气管需要花费相当大的代价才能完成。在引擎没有做大幅度改装的前提下，只更换排气管在效果上是不甚明显的。时下，许多人还更换排气中尾段，将三元催化器一并拆除，此举一定增加了废气的排放，站在环保的立场我们反对这种做法。

此外，在选择排气管时，消音筒的大小也是重点之一。通常，消音筒较大对于噪音的控制也比较理想，反之，消音筒愈小排气声浪会愈大，不过噪音的抑制也跟排气管的材质、筒内管路的设计以及消音棉的材质息息相关。

引擎篇

对动力性能的提升最有效的方式就是引擎系统的改装，首先是电脑的改装。由于现行的车辆愈来愈精密，因此诸如转速限制、时速限制、点火正时、空燃比调整等都交由行车电脑去执行，通常所说的改装电脑只是将控制晶片加以更换，借由不同的设定使车辆的性能有所提升。改电脑可将原厂所限制的转速与时速加以解除，但使用时要多加注意。

引擎长期处于高转速的状态，对于内部机件损耗有相当严重的影响，若是将转速限制解除，在享受高转速带来的快感背后，就是加速降低引擎的使用寿命。至于解除原厂对于安全极速的限制，从安全角度看，我们不太赞同。因为每部车出厂时，原厂会根据车辆本身的性能与结构，在极速上有一定的限制，安全第一是此举的主要考量。

如果车主任意解除速度的限制，当车速到车辆本身临界点时，有些状况并不是你我所能控制得了

的 涡轮增压篇

对于驾驶涡轮增压车辆的车主，有一项改装品我们是非常鼓励去加装的，那就是延迟熄火装置(TurboTimer)。由于涡轮作动时本身会产生极高的温度，当车辆行驶后若是立即熄火，在急速冷却的情况下，对于涡轮的损伤有一定程度的影响。另外涡轮机内叶轮的旋转浮式轴承依靠引擎机油喷注达到防磨、润滑及散热的作用，停车后立刻熄火会导致机油立刻停止供应，而轴承仍然惯性地高速旋转。这样一来，轴承的寿命将大打折扣，涡轮机也将折寿。

因此，当我们驾驶涡轮增压车辆时，在熄火前最好让引擎在怠速的情况下多运转3-5分钟，如果您觉得这项动作有些费时麻烦，那么建议您加装延迟熄火装置，让这个定时装置为您执行这3-5分钟的工作。一般来说，加装延迟熄火装置不会对车辆本身的线路有任何不良的影响，而1000至3000元的价格也在一般人所能负担的范围之内。

涡轮增压车辆除了延迟熄火装置外，还有一项不错的改装品就是泄压阀。通常泄压阀可分为进气泄压与排气泄压两种，排气泄压阀大部分使用在大马力的车辆上，同时价格也较高，在此，我们所说的泄压阀专指进气泄压阀。当涡轮作动时，内部会产生极高的压力，涡轮本体虽然有释放高压气体的孔径，但是面对连续增压状态，仍显得有些不足，借由泄压阀可使高压气体得以迅速释放，以利下一次的增压动作。这样不仅可保护涡轮，也可消除部分的涡轮迟滞(TurboLeg)现象，而泄压阀的价格约在3000元左右。

其实，想要提升动力性能，最有效的方式是从引擎内部着手，例如加大缸径与冲程，汽缸内部抛光、节气门抛光、更换锻造的活塞与连杆等。但从国内目前的改装技术看，这些改装并不成熟。引擎内部改装是个相当浩大的工程，不仅技术面要达到相当高的水准，在相关仪器与人员经验上也要能配合。

此外，动力提升后周边的系统如冷却系统、润滑系统、电路系统、以及各种管路能否配合，也是个相当大的问题。

有的发烧友以DIY的方式，制造出许多引擎改装零件，这种做法不可取。在欧洲、日本等国具规模的改装厂，除了有专属的技术研发部门、测试部门、品管部门外，更重要的是他们的引擎改装品还要通过国家认证与许可，其严谨态度不亚于一般正统的整车厂。