



9. Способ по п.8, отличающийся тем, что указанное условие работы транспортного средства выражается параметром работы двигателя.

10. Способ по п.9, отличающийся тем, что параметр работы двигателя представляет собой разность между командой на крутящий момент двигателя, подаваемой водителем, и фактическим крутящим моментом двигателя.

11. Способ по п.8, отличающийся тем, что условием работы транспортного средства является отрицательный уклон дороги.

12. Способ по п.8, отличающийся тем, что увеличивают ток, подаваемый в свечу накаливания, в зависимости от цетанового числа топлива, сжигаемого в цилиндре.

13. Способ по п.8, отличающийся тем, что отрицательный крутящий момент мотора увеличивают до уровня, при котором нагрузка двигателя превышает пороговый уровень, когда мотор связан с двигателем.

14. Способ по п.8, отличающийся тем, что уменьшают ток свечи накаливания в ответ на превышение температурой катализатора порогового уровня.

15. Двигательная система, содержащая двигатель с камерой сгорания, свечу накаливания, выступающую в камеру сгорания, и контроллер, запрограммированный для прогнозирования увеличения тока, подаваемого на свечу накаливания, в ответ на условия работы транспортного средства после запуска двигателя и после достижения двигателем пороговой температуры, причем контроллер также запрограммирован для увеличения тока в свече накаливания в зависимости от условий работы транспортного средства.

16. Двигательная система по п.15, отличающаяся тем, что пороговая температура представляет собой номинальную рабочую температуру, которой управляют так, что при изменении оборотов и нагрузки двигатель работает по существу при указанной пороговой температуре.

17. Двигательная система по п.15, отличающаяся тем, что контроллер выполнен с возможностью прогнозирования включения свечи накаливания в ответ на команду водителя.

18. Двигательная система по п.15, отличающаяся тем, что контроллер также запрограммирован для увеличения отрицательного крутящего момента мотора, связанного с двигателем транспортного средства.

19. Двигательная система по п.18, отличающаяся тем, что контроллер также запрограммирован для регулирования отрицательного крутящего момента мотора и момента двигателя так, чтобы результирующий крутящий момент от мотора и двигателя соответствовал крутящему моменту, задаваемому командой водителя.

20. Двигательная система по п.15, отличающаяся тем, что контроллер также запрограммирован для уменьшения тока, подаваемого на свечу накаливания, в зависимости от нагрузки двигателя и температуры катализатора.