



335iが登場した時、その可能性は誰もが分かっていたはずだ。「ターボならモアパワーが望める」と。けれど、実現するのはとても容易じゃなかったのだ。

それは335iの直噴ツインターボが、最新のテクノロジーで作り上げられたパワーユニットだから。

最新の直噴、スプレーガイドドはその名の通り、従来よりもキメ細かい噴射で燃料の霧化を実現すると共に、高圧で噴射することにより燃焼室内に意図的に混合気の層を作り上げることが可能にしている。

それは極めて高度な燃焼制御が実現してこそ実現するもので、ステンレス削り出し製のピエゾ式のインジェクターは、医療器具が航空宇宙関連の部品かと思うほど、美しい趣を放つのだ。

これまでも様々なコンピュータチューナーが335iのDME書き換えにトライしているが、制御の複雑さ故なかなか上手くいかない、というのが現実なのである。何しろあるコンピュータチューナーは「最新のマネージメントシステムから狙った情報のアドレ

スを探し出すのは、海岸の砂浜から砂金を探すようなものだ」とまで言い放ったほど。もちろん、現実にはある程度の目安をつけて探すが、それでも前述の通り、思うようにいかないらしい。

そこで3DデザインはDMEに直接手を加えるのではなく、周辺を見直すことにより同様の効果を狙ったのだ。ブースターチップ。この小さなフラックボックスは取り付けるだけで、パワーアップとレスポンスアップを実現する。

仕組みとしてはこうだ。DMEが燃料の噴射量(時間)を決める要素の一つである吸気温度センサーの信号を交換し、実際より冷えた空気の密度の高い空気のようにDMEに伝える。

これにより空燃比は理論空燃比よりも濃い、いわゆるスポーツ空燃比と呼ばれる比率に近づくことになる。

さらにブースター自体も、実際よりコンマ2K低いデータへと交換することでその分、ブースターチップを実現しているのである。

いわゆるサブコンが行っている作業を、この小さなブラックボックス一つで行なっているのだ。

具体的にはMAPセンサーと呼ばれるセンサーのコンネクターに、このブースターチップを割り込ませるように装着するだけ。一見、カンタンな商品のように思えるけれど、DMEの処理速度の速さに合わせて、書き換えの速度も相当なモノが要求されるだろうから、内部に使われるマイコンも、結構なハイスペック品が使われているはず。その上、開発の苦労を考えれば、このブースターは十分に納得がいく。

それに何より、装着したデモカーに乗った途端、その効果は体感できた。ノーマルでもトルクフルな335iの走りが、明らかに速さを増している。ブースターの立ち上がり付近はそれほ

ど変わらない

が、回転数が高まるほどにターボらしい二次曲線的なトルク感を見せつける。それは暴力的と言ってもいいほどの速さで、追い越し加速でも新型M3にヒケを取らないのでは、とまで思わせるのだ。

デモカーはアーキュレー製のエキゾーストシステムが組み合わされており、実測で42psものパワーアップ、最大トルクに至っては3割近い9・3kgmもの増大を実現しているから、それも当然だ。ちなみにブースターチップだけの装着でも28ps、8・1kgmの性能向上が望めるという。シエントルだった335iが、コレだけでワイルドなスポーツテイナクルマへと変貌を遂げてしまった。

当然ながら取り外すことでノーマルへの復旧も簡単に行なえるが、このブースターチップを装着したままでもデインターでのメンテナンスの際に支障を生じることはいそぞうだ。

しかもどんな状態でも一律にパワーアップを実行するわけではない。エンジンルームの温度や実際の吸気温度、ブースター圧を常に監視して、一定以上の状態に達した場合に自動的にノーマルデータのままスルーさせる、セーフティ機構も盛り込まれている。これこそマイコンの成せるワザ。安心してパワフルな走りを楽しむことができるのだ。



	POWER	TORQUE
NORMAL	294.6PS	37.2kgm
Booster Chip	318.2PS	45.3kgm
Booster Chip+Sports Muffler	336.9PS	46.5kgm



↑デモカーにはアーキュレーのスポーツマフラーも装着されていた。相乗効果によりパワーとトルクはさらに増大。チップとセットでの装着がオススメだ

Tuned impression

335iに秘められた本当の力を解放つ

# 3D Design Booster Chip

難攻不落だった335iのツインターボチューニング。3Dデザインは視点を変えてDMEの周辺に着目することで、見事に数多ある問題をクリア。パワーアップは目を見張るほど。E92M3イーターにもなりうるアイテムなのだ

REPORT: 高根英幸 PHOTO: 佐藤正巳