

In molti ci avevano già provato senza successo: "entrare" nella centralina Bosch EDC16 per innalzare la potenza del sei cilindri tedesco a quasi **250 cavalli!** Per un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 6"74 e una velocità massima effettiva di 246,1 km/h



Violato l'inviolabile

La scalata del diesel

ormai non conosce ostacoli. Abbattendo tabù dopo tabù, oggi affronta a testa alta il confronto con i propulsori a ciclo otto ed equipaggia vetture dall'indole sportiva impressa nel loro DNA. È il caso della motorizzazione a gasolio da 3 litri che batte sotto il cofano della BMW 330d. Il sei cilindri tedesco nella versione da 204 cv e 41,8 kgm, grazie al sistema d'iniezione common rail di seconda generazione, lavora con una maggiore pressione del gasolio e una regolazione più fine del quantitativo. La centralina Bosch EDC 16 che sovrintende al corretto funzionamento del motore, installata anche su propulsori di altre marche, è stata

ritenuta a lungo inviolabile. Cadono le barriere e si scardinano anche i "cancelli elettronici" posti dai costruttori a protezione della mappa. L'esemplare del nostro test è stato "oggetto di cure" da parte della BI Esse Racing: all'ingresso in officina la vettura ha fatto segnare sul banco a rulli 205,4 cv e 41,1 kgm, dopo la modifica elettronica sono stati rilevati 249,1 cv (+ 43,7 cv) e 49,9 kgm (+ 6,2 kgm). Modifica invisibile, autodiagnosi ok e fumosità nella norma. Si sentono solo i miglioramenti nell'erogazione, constatati in accelerazione, ripresa e velocità massima. Il funzionamento del propulsore è regolarissimo, senza picchi di erogazione né buchi nella coppia motrice. Esente da vibrazioni, il sei cilindri spinge

con fluidità in ogni marcia. La coppia si fa corposa sopra i 1.800 giri, raggiunge il suo picco intorno ai 3.000 e continua a spingere fino all'intervento del limitatore. I numeri? Scatto da 0 a 100 km/h in appena 6"74 contro i 7"20 dichiarati dalla Casa per le vetture di serie, allungo sul chilometro con partenza da fermo in 26"73 - con una velocità d'uscita di 201,7 km/h -, e velocità massima pari a 246,1 km/h (242 la dichiarata). Interessanti anche i dati di ripresa: con la quinta marcia innestata, da 40 km/h occorrono 10"38 per raggiungere 80 km/h, 16"26 per 120 e 23" netti per 160. Mentre in VI si risale da 80 a 120 km/h in 8"16 e da 80 a 160 in 16"96. La sensazione che si ha al volante è di estremo appagamento: poco importa quale marcia sia innestata, basta premere il pedale dell'acceleratore per godere immediatamente di una poderosa spinta in avanti. La 330d è piacevolissima da guidare in virtù anche dell'assetto sportivo e del DSC, "angelo custode" disinseribile a richiesta, che corregge in anticipo qualsiasi principio di sbandata.

Il costo della modifica diesel

Riprogrammazione centralina **600,00**

BI Esse Racing, Corso Romano Scagliola 201, 12052 Neive (Cuneo), telefono 0173.67100

www.biesseracing.com

I nostri rilevamenti

Velocità massima

246,1 km/h (in VI)

Accelerazione da fermo

Distanza metri	Tempo	Velocità d'uscita km/h
0-100	6"67	99,2
0-400	14"83	159,2
0-1000	26"73	201,7
dichiarato	—	—

km/h	Tempo	Metri
0-60	3"48	28,2
0-80	5"01	58,7
0-100	6"74	102,3
0-120	8"82	165,9
0-140	11"71	269,8
0-160	15"01	407,9
0-180	20"33	659,4

Ripresa da 40 km/h in V

Distanza metri	Tempo	Velocità d'uscita km/h
0-100	7"14	61,9
0-400	18"32	133,2
0-1000	31"24	194,5
km/h	Tempo	Metri
40-60	6"57	90,2
40-80	10"38	163,2
40-100	13"21	234,0
40-120	16"26	327,6
40-140	19"42	441,6
40-160	23"00	591,3

Ripresa da 80 km/h in V

km/h	Tempo	Metri
80-100	3"15	78,2
80-120	6"16	170,1
80-140	9"37	286,5
80-160	12"92	434,5
80-180	17"20	636,8

Ripresa da 80 km/h in VI

km/h	Tempo	Metri
80-100	4"29	106,6
80-120	8"16	224,9
80-140	12"40	378,4
80-160	16"96	568,7
80-180	22"00	807,1

