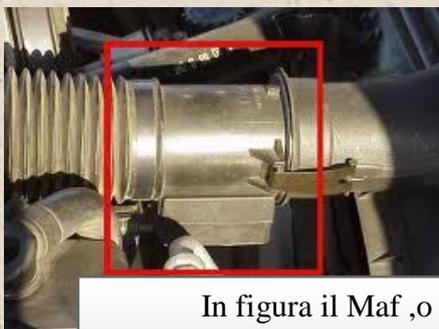


Il 1990 e' l'anno di un cambiamento di filosofia nella gestione dell'elettronica dell'iniezione viene infatti abbandonato il Maf ,cioe' il debimetro ,il sensore di flusso d'aria che misura effettivamente il carico di aria entrante per permettere alla centralina di gestire la carburazione,e al posto di esso si usa il sistema MAP,cioe' un sensore di pressione interna al plenum-manifold,,che in base ai dati di pressione permette alla centralina un calcolo deduttivo per impostare la giusta carburazione.Parlando di scuole di pensiero queste due tecnologie hanno diviso gli appassionati,c'è chi sostiene la superiorità e precisione del sistema Maf,anche se con il suo diametro costituisce un collo di bottiglia non eliminabile ,c'è chi invece preferisce il MAP nonostante la sua minore tolleranza alle modifiche del motore tale da richiedere maggiori aggiornamenti dell'EPROM in caso di interventi.C'è da dire banalmente che in caso di guasto un sistema MAP puo' essere sostituito con qualche decina di euro,un Maf invece con qualche centinaio.Quale che sia la vostra scuola di pensiero al riguardo,resta da dire che gli ingegneri Gm dopo due anni di tecnologia SpeedDensity (MAP) sono tornati al debimetro e dal 1994 non lo hanno piu' abbandonato e ancora equipaggia le moderne C6 .



In figura il Maf ,o debimetro ,ubicato tra il condotto del throttle body,e la scatola filtro aria,a destra un dettaglio del sensore con le sue reticelle a protezione del delicato filamento/sensore