

MTA *journal*

Business & News from Automotive World

POR/ESP

COVER STORY

MTA Concordia: Production and R&D Department

MTA, SIGMA and the Infomobility

FOCUS

MTA Corse is born



Editorial

Editorial



Estamos deixando para traz o ano de 2009 e esperamos que com ele também a crise econômica que afetou todos os setores e, talvez de modo especial, o nosso setor automotivo.

A MTA, como tantos outros, sentiu esta crise com uma queda importante de faturamento, mas nunca parou de investir em novos projetos para aumentar a sua capacidade e oferta. Nas sedes de Codogno, Concórdia e São Paulo estamos fazendo trabalhos de reestruturação e ampliação dos departamentos de produção, com o objetivo de otimizar os espaços e melhorar o ambiente. Em Codogno, como já havíamos divulgado, acabamos de fazer a mudança da divisão de corte para o novo edifício (veja a foto do novo departamento na pagina 12 deste Journal). Além disso, assinamos um acordo importante com a Sigma, sociedade que opera no setor da Infomobilidade e da Tecnologia da Informação, iniciando uma colaboração que poderá aumentar nossas oportunidades de crescimento, diferenciando os nossos negócios.

Recentemente foi criada também uma nova divisão, a MTA Corse (corridas), com uma nova marca e um catálogo dedicado, dando assim continuidade ao excelente trabalho desempenhado pela Digitek em mais de vinte anos plenos de sucessos nas principais competições a nível mundial. De tudo isto falaremos neste numero, além de importantes colaborações nascidas com vários construtores de renome no panorama internacional.

Ya hemos dejado a nuestras espaldas el 2009, y con él, esperamos que también la crisis económica que ha afectado a todos los sectores, y quizás de modo particular precisamente al nuestro del automóvil.

MTA, como tantos, ha sufrido esta crisis con una bajada importante de su facturación, pero no ha dejado nunca de invertir en nuevos proyectos para aumentar sus capacidades y su oferta.

En sus sedes de Codogno, Concordia y Sao Paulo están en curso trabajos de reestructuración o de ampliación de los departamentos de producción, dirigidos a optimizar los espacios y a mejorar el entorno.

En Codogno, como ya hemos, ha sido completada el traslado de los talleres de troquelado al nuevo edificio (pueden ver las fotos de este nuevo departamento en la página 12 de este Journal).

Hemos firmado además un importante acuerdo con Sigma, sociedad que opera en el sector de la Infomovilidad y de la Tecnología de la Información, dando vía libre a una colaboración que podrá darnos oportunidades de crecimiento, diferenciando nuestro business.

También ha sido creada recientemente una nueva división, MTA Corse, con una nueva marca y un catálogo propio, dando así continuidad al excelente trabajo desarrollado por Digitek durante más de veinte años llenos de éxitos en las primeras competiciones a nivel mundial.

De todo ello les hablaremos en este número, además de las importantes colaboraciones nacidas con diversos constructores de relieve en el panorama internacional.

Maria Vittoria Falchetti

MTA Journal

MTA Journal
Rivista quadrimestrale d'informazione tecnica.
Anno III n. 7

Testata di proprietà di MTA S.p.A
Pubblicazione registrata presso il Tribunale di Lodi
n. 7 del 16.10.2008

Direttore Responsabile
Maria Vittoria Falchetti - MTA SpA
V.le dell'Industria, 12 - 26845 Codogno (LO)
T. +39 0377 4181 - F. +39 0377 418493
www.mta.it

Redazione
COM&MEDIA
Via Pestalozzi 10 - 20143 Milano
T.+39 02.45.40.95.62 - F. +39 02.81.32.485
www.comedia.it

Progetto Grafico ed Impaginazione
SPACE DESIGN
c.so Sempione, 8 - 20154 Milano
T. +39.02.33.10.42.72 ra - F. +39.02.31.80.97.34
www.sdwwwg.it

Editore
MTA S.p.A

Stampa
Nuova Litoeffe
Via Matteotti 48
29010 Castelvetro Piacentino (PC)

Sumário

MTA WORLD

Cover story

- > MTA Concórdia, perfeição na eletrônica
- > Pesquisa e Desenvolvimento em Concórdia
- > MTA e SIGMA juntas graças à infomobilidade

InFoco

- > Uma divisão de corte toda nova: com prensas de vanguarda, instalações mecanizadas e sistemas computadorizados
- > Motorsport Expotech nasce a MTA Corse
- > Tudo nasceu graças a um painel

PRODUCT TIME

Zoom

- > MTA Corse: Visus
- > MTA Corse: Eagle and Phoenix
- > A MTA Concórdia faz um bis com a Ducati multi-estrada 1200
- > A MTA para o Insignia e o Astra
- > Nova centralina CBPF para veículos Flex Fuel

Work in progress

- > PDU nova centralina para tratores e máquinas de terraplanagem

04

12

18

23

Sumário

MTA WORLD

Cover story

- > MTA Concordia, excelencia en la electrónica
- > Investigación y Desarrollo en Concordia
- > MTA y SIGMA juntos gracias a la infomovilidad

Enfoque

- > Una sección de troquelado completamente nueva: prensas de vanguardia, espacios mecanizados y sistemas computerizados
- > Motorsport Expotech nace MTA Corse
- > Todo nació gracias a un salpicadero

PRODUCT TIME

Zoom

- > MTA Corse: Visus
- > MTA Corse: Eagle and Phoenix
- > MTA Concordia hace el bis con Ducati Multistrada 1200
- > MTA trabaja para el Insignia y el Astra
- > Nueva centralita CBPF para los vehículos Flex-Fuel

Work in progress

- > PDU nueva centralita para tractores y máquinas para el movimiento de tierra

04

12

18

23



MTA Concórdia

Perfeição na eletrônica

MTA Concordia

Excelencia en la electrónica

A divisão eletrônica da MTA, situada em Concórdia, representa um local de produção altamente qualificado que, acima de tudo nos últimos anos, conseguiu padrões de processo muito elevados, a ponto de ser credenciado como estabelecimento de vanguarda.

La división electrónica de MTA, ubicada en Concordia, representa una planta de producción altamente cualificada que, sobre todo en los últimos años, ha alcanzado estándares muy elevados de proceso, capaz de acreditarla como planta a la vanguardia.



As mais de 200 pessoas que trabalham em Concordia, altamente especializadas e extremamente jovens e motivadas, miram a perfeição, com o objetivo de acrescentar padrões qualitativos elevados àqueles que já distinguem as nossas outras sedes. Isto comportou enormes investimentos em maquinário, mas também nos funcionários, que devem estar constantemente atualizados com as técnicas de produção mais modernas através de treinamento do mais alto nível.

O local atualmente cobre uma superfície de mais de 17000 m², dos quais 4000 cobertos, subdivididos entre área de produção, escritório e depósito, com a possibilidade de construir uma parte adicional de mais 4000 m², para uma ampliação de produção futura. São duas as principais famílias de produtos que são projetadas e fabricadas aqui: as centralinas eletrônicas e os painéis para o mercado automobilístico, de moto e veículos industriais, com um total, em 2008, de mais de meio milhão de peças produzidas. Ainda antes de entrar na área da produção, uma característica já exprime imediatamente a perfeição alcançada. Estamos para entrar em uma área ESD free, (Electronic Static Discharge free) onde a presença de dispositivos especiais serve para evitar o acúmulo de carga eletrostática nas pessoas. Toda a pavimentação do estabelecimento, além das mesas e cadeiras, é feita com material específico. Os funcionários também usam um macacão feito de tecido que contém fibra de carbono e de braceletes e proteções especiais, para evitar eventuais danos, causados pela presença de carga, aos componentes eletrônicos durante a sua manipulação. Toda a produção, além disso, usa um sistema de rastreamento extremamente sofisticado, que permite encontrar um único componente de um produto graças ao gerenciamento com avançados hardware e software, típicos somente

Las más de 200 personas que trabajan en Concordia, altamente especializadas y sumamente jóvenes y motivadas, están todas ellas orientadas a la excelencia, con el objetivo de añadir elevados estándares de calidad a aquellos que caracterizan ya a nuestras otras sedes. Esto ha comportado, por tanto, ingentes inversiones en maquinarias pero también en personal, que es constantemente puesto al día en las más modernas técnicas productivas mediante formación de elevado nivel. Actualmente la planta cubre una superficie de más de 17.000m², de los que 4.000 están cubiertos, divididos entre área de producción, oficinas y almacén, con la posibilidad de construir una zona adicional de otros nuevos 4.000 m², para una futura ampliación de la producción. Dos son las familias principales de productos que aquí se proyectan y realizan: las centralitas electrónicas y los salpicaderos para el mercado de coches, motos y vehículos industriales, por un total en el 2008 de más de medio millón de unidades producidas. Antes de entrar en el área dedicada a la producción, una característica muestra ya inmediatamente la excelencia alcanzada. Estamos entrando de hecho en un área ESD free, (Electronic Static Discharge free), donde la presencia de dispositivos especiales sirve para evitar la acumulación de cargas electrostáticas en las personas. Todo el suelo de la planta, además de mesas y sillas han sido realizados de hecho con materiales específicos y también el personal está dotado de batas de tejido que contiene fibras de carbono y pulseras y tallares especiales, para evitar posibles daños, causados por la presencia de cargas, a los componentes electrónicos durante su manipulación. Toda la producción se vale, además, de un sistema sumamente sofisticado de trazabilidad, que permite localizar cada uno de los componentes en cada uno de los productos, gracias a gestiones hardware y software desarrolladas, típicas sólo de las grandes empresas de electrónica. En el ámbito de la fabricación de las tarjetas electrónicas, dos son las fases de montaje que aquí se llevan a



de grandes empresas de eletrônica. No âmbito da realização de placas eletrônicas, são adotadas duas fases de montagem. O primeiro passo é representado pela tecnologia SMT (Surface Mounting Technology), processo durante o qual são montados os numerosos componentes na placa eletrônica. Atualmente existem três linhas SMT, uma das quais dedicada às pequenas séries e à fabricação do protótipo, capaz de montar até 160000 componentes por hora e todas homologadas também por processos lead free, isto é, o processo de solda feito sem a utilização de chumbo, de acordo com as normas internacionais. O segundo passo é o processo THT (Through-Hole Technology) que utiliza linhas de montagem de componentes tradicionais, tais como condensadores ou indutores, que requerem ao mesmo tempo diferentes tecnologias de montagem. As linhas são completamente automatizadas e dotadas de três máquinas de solda a laser para solda ponto a ponto e de uma máquina de solda seletiva multi onda, decisivamente de vanguarda e utilizada na Itália apenas por pouquíssimas empresas. No final da linha uma série de controles sofisticados permite verificar a conformidade do processo e a qualidade da placa montada, também através da utilização de uma nova máquina de raios-X. No final dos processos, outro tratamento especial capaz de proteger alguns componentes da água e da umidade, seguindo especificação de alguns construtores.

A segunda fase é a de término e homologação das centralinas e dos painéis desenvolvidos para as principais fábricas de automóveis, moto e veículos industriais. Para satisfazer as especificações dos construtores, no estabelecimento existem linhas de finalização dedicadas. Os produtos, uma vez montados, são submetidos a processos especiais de sigilo, com revestimento ou adesivo, que asseguram o total hermetismo do produto. Outro ponto de orgulho de Concórdia é o equipamento utilizado para o teste dos produtos, tudo rigorosamente desenvolvido ali mesmo por um grupo dedicado.

Afinal de contas, quem melhor do que quem tem o know how do produto e o fabrica para testá-lo?



cabó. El primer paso está representado por la tecnología SMT (Surface Mounting Technology) proceso durante el cual son montados los numerosos componentes en la tarjeta electrónica. Tres son las líneas SMT presentes hoy, una de las cuales está dedicada a las pequeñas series y a los prototipos y es capaz de montar hasta 160.000 componentes a la hora y todas ellas están homologadas para procesos lead free. El proceso de soldadura, por tanto, se realiza sin utilizar plomo, en línea con las normativas internacionales. El segundo paso está representado por el proceso THT (Through-Hole Technology) que utiliza líneas para el ensamblaje de componentes tradicionales, como condensadores o inductancias, que requieren al mismo tiempo tecnologías diferentes de montaje. Las líneas están completamente automatizadas y disponen de 3 soldadoras láser para soldaduras punto a punto y de 1 soldadora selectiva multionda, decididamente a la vanguardia y que es utilizada en Italia sólo por poquíssimas empresas. En el final de la línea una serie de sofisticados controles permite verificar la conformidad del proceso y la calidad de la tarjeta montada, también mediante el uso de una nueva máquina de rayos X. Para completar los procesos se da otro tratamiento especial capaz de proteger algunos componentes del agua y de la humedad, como indican las especificaciones de algunos fabricantes. La segunda fase es la de completamiento y prueba de las centralitas y de los salpicaderos,

desarrollados para las principales casas automovilísticas, motos y vehículos industriales; para satisfacer las necesidades específicas de los fabricantes, la planta cuenta también con líneas de completamiento dedicadas. Los productos, una vez ensamblados, son sometidos a procesos especiales de sellado, con juntas o adhesivos que aseguran la total hermeticidad del producto. Otra joya de la corona de Concordia está representada por los equipos utilizados para realizar las pruebas de los productos, todos ellos rigurosamente desarrolladas dentro de la planta por un equipo dedicado a ello. ¿Quién, de hecho, mejor que quién tiene el know how del producto y lo fabrica es también capaz de probarlo?

Pesquisa e Desenvolvimento em Concórdia

Investigación y Desarrollo en Concordia

Com a compra da Digitek, feita há um ano, a MTA ganhou um departamento de Pesquisa & Desenvolvimento, o de Concórdia, bem estruturado e muito especializado, que a nossa empresa está aperfeiçoando ainda mais com programas modernos e novo profissionalismo. O claro objetivo da direção da empresa é de fazer com que ele se transforme em um centro de excelência na instrumentação eletrônica, de vanguarda no setor automobilístico. No futuro, portanto, serão dois os centros de Pesquisa & Desenvolvimento; um em Concórdia e outro em Codogno, que juntos poderão testemunhar o profissionalismo e eficiência da MTA nos componentes elétrico e eletrônico do setor automotivo. O grupo de funcionários de Concórdia, que se compõe de aproximadamente sessenta pessoas jovens, muito motivadas e com uma invejável média de experiência dentro da empresa (entre sete e oito anos), é estruturado em vários departamentos: projeto de quadros e display com operação

Con la compra de Digitek, llevada a cabo hace un año, MTA se ha enriquecido con un departamento de Investigación & Desarrollo, precisamente el de Concordia, bien estructurado y altamente especializado, que nuestra empresa está potenciando posteriormente con programas de desarrollo y con nuevos profesionales. El objetivo declarado por los altos directivos de la empresa es el de convertirlo en un centro de excelencia en la instrumentación electrónica, a la vanguardia en el sector del automóvil. El futuro estará representado por tanto por dos centros de Investigación y Desarrollo, uno en Concordia y el otro en Codogno, que podrán atestiguar de la experiencia de MTA en los componentes eléctricos y electrónicos del sector del automóvil. El equipo de Concordia, que comprende cerca de unas sesenta personas jóvenes, muy motivadas y con una antigüedad media en la empresa envidiable (hablamos de 7/8 años), está estructurado en varias divisiones: proyectación de cuadros y display de las funciones más desarrolladas; el grupo de los sistemas de control, orientado



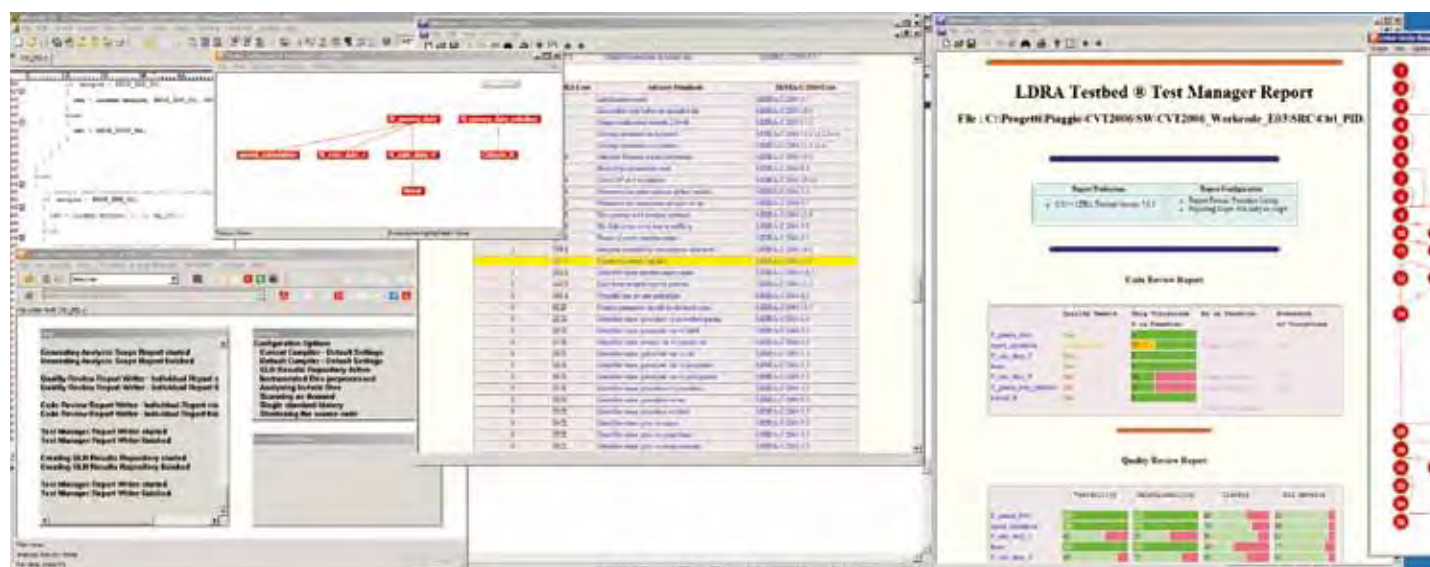
mais moderna; o grupo de sistemas de controle, hoje direcionado para aplicações do computador central (body computer) e carburantes alternativos; qualidade do produto; o time de gerenciamento do produto, completamente novo e que funciona como interface entre projeto e produção.

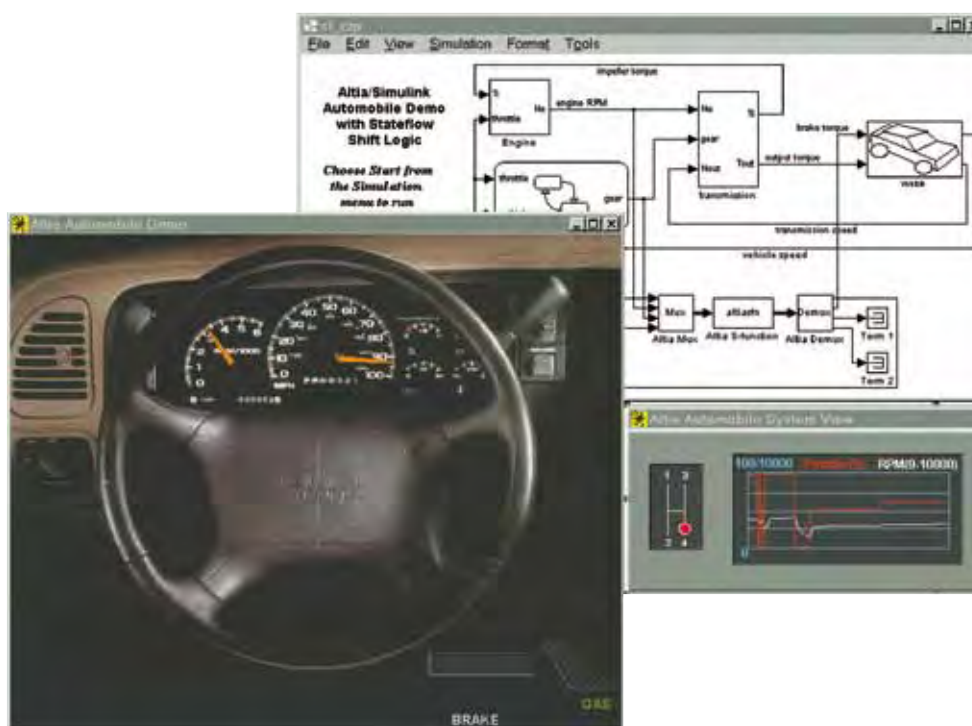
Na direção dessas áreas encontram-se os engenheiros Mariani, Scardovelli e Ferrari. No ano passado foi também introduzida uma nova profissão, o engenheiro de qualidade de software, com o dever de verificar que o processo de desenvolvimento do software seja conduzido segundo critérios próprios da indústria automobilística. O objetivo, em um breve período de tempo, é obter o Automotive SPICE nível 2, um modelo de processos para o ciclo de vida do software personalizado para o setor automobilístico, que nos permitirá uma excelente apresentação aos principais fabricantes de carros e a todos os clientes que requerem processos rastreáveis e controlados em todas as fases. Ao mesmo tempo, várias novas

hoj hacia aplicaciones body computer y carburantes alternativos; el equipo de control de calidad del producto y el equipo de gestión del producto, completamente nuevo e interconectado entre proyectación y producción.

A cargo de estas áreas encontramos a los Ingenieros Mariani, Scardovelli y Ferrari.

En el último año ha sido introducida también una nueva figura profesional, el Quality Software Engineer, con la tarea de verificar que el proceso de desarrollo de software sea llevado a cabo siguiendo criterios propios del mundo del automóvil. El objetivo es conseguir en un breve tiempo el Automotive SPICE nivel 2, un modelo de procesos para el ciclo de vida del software, personalizado para el sector automovilístico, que nos permitirá presentarnos con un blasón antes los principales fabricantes de coches y ante todos aquellos clientes que requieran procesos trazables y controlados en cada una de sus fases. Mientras tanto, se han introducidos diversas nuevas herramientas después de la adquisición, para dotar a nuestro nuevo departamento de Investigación & Desarrollo de todos aquellos instrumentos





ferramentas foram inseridas depois da compra, para fornecer ao nosso novo departamento de Pesquisa & Desenvolvimento todos os instrumentos capazes de colaborar para chegar à perfeição. Estamos falando dos novos sistemas de modelação, simulação e geração das partes gráficas, como por exemplo, a ALTIA, usada para a elaboração de projetos dos quadros de bordo. Com esse instrumento o cliente poderá ver a simulação do produto terminado, com todas as partes e com todos os tipos de instrumentação, exatamente como será fabricado. Essas ferramentas se acrescentam àquelas já utilizadas há anos para a modelação e geração do código aplicativo; mais a adoção do Linux encaixado e QNX. Nos sistemas de controle foram recentemente assinados importantes acordos tendo em mente o IEC 61508 SIL2 qualificando ainda mais o departamento de Concórdia, já que tratam-se de recursos usados somente pelos líderes do setor.

Um dos temas dignos de nota que o departamento de P&D está tratando são as diversas atividades relativas à produção de componentes para veículos elétricos. De fato, vários fabricantes, inclusive italianos, que estão idealizando esse tipo de veículo nos consultaram tanto sobre os quadros de bordo como sobre outras funções e controles auxiliares.

capaces de llevarlo a la excelencia. Hablamos de nuevos sistemas de modelado, simulación y generación de las partes gráficas, como por ejemplo ALTIA, empleado para la proyectación de los cuadros de a bordo; instrumento que le permite al cliente poder ver simulado el producto acabado, en todas sus partes con cualquier tipo de instrumentación, exactamente como será realizado. Estas herramientas se suman a las ya utilizadas desde hace años para el modelado y la generación del código aplicativo. Además la introducción de Linux embedded y QNX. En los sistemas de control se han firmado recientemente importantes acuerdos que prevén una aproximación IEC 61508 SIL2 calificando posteriormente al departamento de Concordia, tratándose de herramientas utilizadas sólo por los líderes de sector. Para citar las nuevas temáticas que la I+D está afrontando, son seguramente dignas de mención las diversas actividades dirigidas a la producción de componentes para coches eléctricos. Muchos fabricantes también italianos que están concibiendo coches eléctricos nos han consultado de hecho tanto para cuadros de a bordo como también para otras funciones y controles auxiliares.





MTA e SIGMA juntas graças à infomobilidade

MTA y SIGMA juntos gracias a la infomovilidad

**A MTA amplia seus negócios,
diversificando-se ainda mais nos mercados
nacional e internacional**

*MTA amplía su business, diversificándose
posteriormente en los mercados nacionales
e internacionales*



Já é operativo, e até o final do ano será oficial, um acordo entre a nossa empresa e a Sigma de Altidona (Itália), que irá proporcionar à MTA a importante oportunidade de partir também para campos nunca explorados até agora. Trata-se da concessão da divisão infomobilidade da MTA Concórdia à Sigma e contemporaneamente a compra de 20% do seu pacote acionário. Investindo em uma sociedade em contínuo crescimento e tecnologicamente muito avançada, a MTA amplia seus negócios, diversificando-se ainda mais nos mercados nacional e internacional. A Sigma, por outro lado, integra um importante setor de automação, oferecendo a clientes estratégicos uma gama completa de soluções. De maneira sucinta, foi assim que chegamos a este acordo estratégico: com a compra da Digitek, a nossa empresa entrou em um campo que antes não conhecia, o dos produtos de infomobilidade, que na Digitek representava uma parte importante do faturamento. Trata-se, praticamente, de uma série de tecnologias de informação de suporte da mobilidade e dos movimentos de mercadorias e pessoas, como o telepass para a sociedade de auto-estradas e uma bóia para a tele sinalização ferroviária, apenas para citar os projetos mais significativos. A bóia, entre outras coisas, tinha sido desenvolvida pela Digitek justamente em colaboração com a sociedade Sigma, conhecida por oferecer soluções avançadas de informática em vários setores, entre os quais o da infomobilidade, e era já fornecedor da Ferrovias do Estado. A compra de todo o pacote acionário da Digitek e o sucessivo conhecimento dos produtos oferecidos pela Sigma nos levaram à natural concessão da divisão de infomobilidade a essa empresa, dada a sua comprovada experiência no desenvolvimento de soluções e serviços para a automação no setor de transporte. A Sigma irá continuar, portanto, na atividade de Pesquisa & Desenvolvimento deste tipo de produto e na sua comercialização, enquanto que a MTA irá se ocupar da sua produção. Paralelamente houve também a troca acionária com a qual, até o final deste ano, como já dissemos, a MTA irá comprar 20% do pacote acionário da Sigma mediante um aumento de capital a ela reservado.

Está ya operativo y será definitivo antes de fin de año un acuerdo entre nuestra empresa y la empresa Sigma de Altidona (Ap), que comportará para MTA la importante oportunidad de mirar también hacia ámbitos nunca explorados hasta ahora. Se trata de la cesión de la división de infomovilidad de MTA Concórdia a Sigma y la adquisición al mismo tiempo del 20% de su paquete de accionariado. Invirtiendo en una sociedad en continuo crecimiento y tecnológicamente muy avanzada, MTA amplía su business, diversificándose posteriormente en los mercados nacionales e internacionales. Sigma, en cambio, integra un importante sector del mundo del automóvil, para a ofrecer a clientes estratégicos una gama completa de soluciones. Contamos brevemente la historia que nos ha llevado a este acuerdo estratégico. Con la adquisición de Digitek, nuestra empresa se ha enriquecido con un business desconocido para la misma, el de los productos para la infomovilidad, que representaba una parte interesante de la facturación de Digitek. Se trata, en la práctica, de una serie de tecnologías de la información para la ayuda en la movilidad y los desplazamientos de mercancías y personas, como el Telepass (sistema de pago automatico) para las empresas de autopistas y una boya para la teleseñalización ferroviaria, sólo por citar los proyectos más significativos. La boya, además, fue desarrollada por Digitek precisamente en colaboración con la sociedad Sigma, famosa por ofrecer soluciones avanzadas de hardware y software en diversos sectores, entre los que encuentra precisamente el de la infomovilidad, y que es ya proveedora de Ferrovie dello Stato. La adquisición de todo el paquete de accionariado de Digitek y el posterior conocimiento de los productos ofrecidos por Sigma, nos han llevado a la natural cesión de la división de infomovilidad a esta realidad, dada su comprobada experiencia en el desarrollo de soluciones y servicios para la automatización en los transportes. Sigma continuará, por tanto, en la actividad de Investigación & Desarrollo de este tipo de productos y en su comercialización, mientras que MTA se ocupará de su producción. Paralelamente también ha tenido lugar el intercambio de accionariado con el que, antes de finales de este año, como ya se ha dicho, MTA adquirirá el 20% del paquete de accionariado de Sigma mediante un aumento de capital reservado a ésta.

Quem é a SIGMA

Qué es SIGMA

Desenvolvimento, produção e comercialização de soluções avançadas de informática para os setores bancário, da infomobilidade e da tecnologia da informação

A Sigma é uma empresa nascida há 26 anos que emprega atualmente mais de 200 pessoas e se dedica ao desenvolvimento, à produção e comercialização de soluções avançadas de informática para os setores bancário, da infomobilidade e da tecnologia da informação. Produtos que a empresa segue durante todo o ciclo de vida, graças ao grupo de pós venda, composto de mais ou menos setenta pessoas inteiramente dedicadas. A divisão Bancos cuida do desenvolvimento de soluções para a automação bancária, como caixa eletrônico (única empresa italiana), sistemas de segurança e eliminação de código. Cada produto é seguido em cada fase, da produção à manutenção, onde a própria Sigma, ao mesmo tempo, toma conta também da contínua implementação dos mesmos. A produção deslocada em três diferentes locais, ligada a uma estrutura comercial dividida em áreas geográficas, assegura uma atenção constante ao cliente e às suas exigências específicas. A divisão Infomobilidade desenvolve produtos destinados ao mundo da mobilidade e dos transportes, como, por exemplo, os sistemas de emissão de bilhetes para a Empresa de Transporte Público e os produtos para a coleta de pedágio nas estradas. Além da análise, do estudo e elaboração de projetos do sistema, o grupo dedicado à infomobilidade assiste o cliente durante a instalação, cuida da formação do pessoal e gerencia uma rede capilar de manutenção e assistência técnica. Enfim, a divisão de Tecnologia da Informação, dedicada ao desenvolvimento de soluções de informatização e gerenciamento de documentos atualmente em uso pelas principais empresas nacionais. Em particular podemos citar os sistemas de eliminação de códigos adotados para gerenciar o tempo de espera entre os mais variados pontos espalhados da rede nacional do Correio Italiano, Agenzie delle Entrate (Administração Fiscal) e INPS; os sistemas de segurança, o controle de acesso e o anti intrusão das sedes italianas da Telecom; os sistemas de coleta por leitura ótica como os instalados nas agências do Correio Italiano.

Desarrollo, producción y comercialización de soluciones avanzadas de software y hardware para los sectores bancarios, de la infomovilidad y de la tecnología de la información

Sigma es una empresa nacida hace 26 años que emplea actualmente a más de 200 personas y que se dedica al desarrollo, la producción y la comercialización de soluciones avanzadas de software y hardware para los sectores bancarios, de la infomovilidad y de la tecnología de la información. Productos que la empresa sigue durante el ciclo entero de su vida, gracias al grupo de post-venta, compuesto por unas setenta personas enteramente dedicadas a ello. La División de Bancos se encarga del desarrollo de soluciones para la automatización bancaria, como cajeros automáticos (única empresa italiana), sistemas de seguridad y distribuidores de números. Cada producto es seguido en todas sus fases, desde la producción al mantenimiento, ocupándose Sigma, al mismo tiempo también de la continua implementación de los mismos. La producción distribuida en tres diferentes sitios, unida a una estructura comercial dividida en áreas geográficas, asegura una atención constante al cliente y a sus necesidades específicas. La División de Infomovilidad desarrolla en cambio productos destinados al mundo de la movilidad y de los transportes, como ejemplo sistemas de venta de billetes para las Empresas del Transporte Público y productos para el cobro de los peajes de autopista. Además del análisis, el estudio y el planeamiento del sistema, el grupo dedicado a la Infomovilidad presta apoyo al cliente durante la instalación, se ocupa de la formación del personal y gestiona una extensa red de mantenimiento de y asistencia técnica. Por último, la División de Tecnología de la Información se dedica actualmente al desarrollo de soluciones de informatización y de gestión documental actualmente en uso en importantes empresas nacionales. En particular podemos citar los sistemas de distribución de números adoptados para administrar las esperas de los más extendidas redes nacionales de Poste Italiane (Correos), Agenzia delle Entrate (Agenzia Tributaria) e INPS (Instituto Nacional de la Seguridad Social); los sistemas de seguridad, el control de accesos y el anti-intrusión de las sedes italianas de Telecom; los sistemas de cobro por lectura óptica como los instalados en las oficinas de Poste Italiane (Correos).



Uma divisão de corte toda nova: com prensas de vanguarda, instalações mecanizadas e sistemas computadorizados

Una sección de troquelado
completamente nueva:
prensas de vanguardia, espacios mecanizados
y sistemas computerizados



Como já tínhamos antecipado no número 4 do nosso MTA Journal, a nova divisão corte está concluída e em funcionamento. A previsão da chegada de novas prensas e o constante fortalecimento da produção criaram a necessidade deste novo edifício que mede 3700 m², dos quais 2500 dedicados à fabricação, 800 à armazenagem e 400 à área de descarga.

O novo departamento de corte conta atualmente com treze prensas, mas poderá hospedar até dezesseis. De fato, graças à utilização do “passo padrão” de 5,5 metros para o posicionamento das prensas, é possível colocar máquinas que pesam entre 25 e 200 toneladas em qualquer das posições pré-determinadas.

O grande galpão de corte, construído ao lado do de moldagem plástica, é um espaço amplo completamente motorizado, muito iluminado e inteiramente climatizado. O departamento hospeda prensas Bruderer e Invernizzi de várias tonelagens, mas o grande motivo de orgulho da nova divisão de corte é a prensa Bruderer de 160 toneladas, que chegou há pouco tempo na sede. No seu interior, o novo departamento pode comportar até 163 matrizes, que mostram o know how dos nossos projetistas; 34 novas matrizes foram acrescentadas de um ano e meio para cá. Em 2008, foram produzidas mais de 340.000.000 peças, com uma média de quase

Como ya anticipamos en el número 4 de nuestro MTA Journal, la nueva sección de troquelado está terminada y en funcionamiento. La llegada prevista de nuevas prensas y el constante fortalecimiento de la producción han hecho necesaria la construcción de este nuevo edificio que cuenta con 3.700 m², de los cuales 2.500 están dedicados a las elaboraciones, 800 al almacén y 400 a la zona de descarga.

La nueva sección de troquelado cuenta actualmente con 13 prensas, pero puede albergar hasta 16; de hecho, gracias al empleo del “paso estándar” de 5,5 metros para el posicionamiento de las prensas, es posible colocar máquinas de las 25 a las 200 toneladas en cualquiera de las 16 posiciones predispuestas.

La gran nave de la sección de troquelado, construida al lado del moldeo plástico, es un espacio amplio completamente motorizado, muy luminoso y enteramente climatizado. La sección alberga prensas Bruderer e Invernizzi de diferente tonelaje, pero la verdadera joya de la corona de la nueva sección de troquelado es la prensa Bruderer de 160 toneladas, que ha llegado hace poco a la planta.

En el interior de la sección encuentran sitio 163 matrices, que encierran el know how de nuestros proyectistas; 34 nuevas matrices que han sido introducidas en el curso del último año y medio. En el 2008, de hecho, han sido producidas más de 340.000.000 de piezas, con una media de casi 30.000.000 al mes. Para



30.000.000 ao mês. Para a fabricação foram utilizadas 2.100 toneladas de metal entre aço, bronze estanhado, latão, latão estanhado, cobre, cobre estanhado e zinco. Do ponto de vista de uma produção caracterizada por padrões de qualidade elevadíssimos, o novo departamento de corte está progressivamente adotando estações automáticas de controle, equipadas com os mais modernos sistemas de visor e sensor a laser. Até o ano 2010, a MTA terá oito estações completas, das quais sete compostas de sistema com câmera dupla e sensores a laser, capazes de controlar a maior parte dos produtos atualmente impressos. As estações foram fabricadas em série, com características e componentes iguais, para garantir uma completa versatilidade e permitir câmbios improvisos de produção ou substituição sem perda de tempo com os setups. Mas a jóia da coroa das novas estações é o sistema Vester, dedicado ao controle dimensional de poucos códigos, cuja tolerância em jogo equivale a um centésimo de milímetro. O sistema poderá produzir resultados estatísticos em tempo real, para obter o pleno controle do andamento qualitativo da produção fornecendo indicações aos técnicos para que intervenham imediatamente em caso de necessidade.

su fabricación han sido utilizadas 2.100 toneladas de metal entre acero, bronce estañado, latón, latón estañado, cobre, cobre estañado y cinc. En la óptica de una producción caracterizada por estándares de calidad muy elevados, la nueva sección de troquelado se está dotando progresivamente de estaciones automáticas de control, equipadas con los más modernos y eficientes sistemas de visión y sensores láser. Para el 2010, MTA estará en posesión de 8 estaciones completas, de las cuales 7 estarán compuestas por sistemas de doble telecámara y sensores láser, capaces de controlar la mayor parte de los productos actualmente estampados. Las estaciones han sido realizadas en serie, con iguales características y componentes, para garantizar una completa versatilidad y permitir repentinos cambios de producción o sustituciones sin pérdidas de tiempo para las configuraciones. Punta de diamante de las nuevas estaciones es el sistema Vester, dedicado al control dimensional de pocos códigos, cuyas tolerancias en juego son iguales a la centésima de milímetro. El sistema será capaz de generar resultados estadísticos en tiempo real, para conseguir un pleno control del curso cualitativo de la producción y proporcionará indicaciones a nuestros técnicos para que intervengan repentinamente en caso de necesidad.





MTA **corse**®

Motorsport Expotech Nasce a MTA Corse

Motorsport Expotech nace MTA Corse

Nasce uma nova divisão no nosso grupo, a MTA Corse (corridas), destinada a continuar no mundo das competições motorizadas aquele patrimônio de sucessos já conseguido pela Digitek. A riqueza de conhecimentos adquiridos, e, sobretudo o pessoal altamente qualificado que trabalham nos projetos dedicados ao mundo das competições, nos permitirão continuar a aperfeiçoar e a expandir a nossa oferta de produtos, para podermos nos propor como interlocutor privilegiado do setor. A esta nova divisão dedicamos um catálogo que, graças a uma gráfica muito atraente e a uma ampla escolha de produtos, todos equipados com ficha técnica, se tornara um instrumento de trabalho muito útil para os funcionários e os "simples" apaixonados. A nossa oferta, variada e modular, foi desenvolvida para satisfazer as exigências específicas das competições em todos os níveis e se compõe de: receptor, gravador de vídeo e painel – utilizáveis tanto como stand alone, como integrados no volante; módulos de expansão para a aquisição de parâmetros como temperatura, aceleração, velocidade e RPM; módulos de interface com a rede CAN do veículo; módulos GPS, através dos quais é possível a reconstrução do percurso efetuado pelos carros na pista. Finalmente, o pacote DataView

Nace una nueva división de nuestro grupo, MTA Corse, destinada a llevar adelante en el mundo de las competiciones de motos el patrimonio de éxitos ya conseguido por Digitek. La riqueza de los conocimientos adquiridos, y sobre todo el personal altamente cualificado que trabaja en los proyectos dedicados al mundo de las competiciones, nos permitirán continuar perfeccionando y difundiendo nuestra oferta de productos, para podernos proponer como interlocutor privilegiado del sector. A esta nueva división hemos dedicado un catálogo que, gracias a un aspecto gráfico muy atrayente y a una amplia elección de productos, acompañados todos ellos de sus correspondientes fichas técnicas, se convertirán en un instrumento de trabajo muy útil para los profesionales y los "simples" apasionados.

Nuestra oferta, variada y modular, ha sido desarrollada para dar respuesta a las necesidades específicas de las competiciones a todos los niveles y se compone de: adquisidores; vídeo logger; salpicaderos - utilizables tanto en sistema autónomo como integrados en el volante -; módulos de expansión para la adquisición de parámetros como temperaturas, aceleraciones, velocidad y RPM; módulos de interfaz con la red CAN del coche; módulos GPS, mediante los que es posible la reconstrucción del recorrido efectuado por los medios en pista.

especificamente realizado para o download e a análise dos dados adquiridos.

Uma ótima ocasião para o lançamento do MTA Corse foi durante a MotorSport Expotech, feira dedicada aos produtos e tecnologias para a pista organizada a Modena no mês de outubro passado. O nosso stand chamou a atenção de muitos visitantes, simples fãs e técnicos, graças às duas vitrinas que expunham a nossa gama de painéis para duas e quatro rodas e à presença da Gilera 250 de Marco Simoncelli, campeão do mundo em 2008, que usava o nosso painel.

Como dizíamos, esta atividade não é nova, mas tem uma história que começa 25 anos atrás e que pode ser resumida brevemente assim: o primeiro projeto para as corridas foi em 1984 com um sistema de visualização de dados desenvolvido especificamente para os carros de Formula 1. Com o passar dos anos, o produto evoluiu e apenas dois anos depois veio à luz o primeiro aparelho de aquisição, visualização e download de dados no mundo, conhecido como telemetria, no universo das competições. Com o passar dos

anos, os sistemas de telemetria desenvolvidos sofrem um melhoramento constante, tornando-se mais compactos e leves e as funções de aquisição passam a ser integradas na centralina de controle do motor.

Em 1996 teve início um poderoso progresso capaz de transferir a visualização de algumas funções para o volante, o que levará à realização de um volante computadorizado com o qual o piloto pode monitorar todas as funções do veículo e intervir no setup e nos parâmetros de funcionamento do motor. Sempre desses anos são a evolução da telemetria com a utilização de rádio-modem, os projetos relativos ao acabamento ótico a infravermelho que permitem ao setor de aquisição de ser subdividido em voltas para uma melhor análise dos dados e o nascimento dos módulos de expansão ligados à aquisição de dados.

Chegando aos dias de hoje, podemos afirmar que a MTA Corse é uma realidade capaz de desenvolver e produzir inteiros sistemas de aquisição, visualização e download de dados com performance e confiabilidade extraordinárias, cuja tecnologia, como já dissemos, acumula uma experiência de mais de vinte anos.



Para completar todo ello, el paquete DataView expresamente realizado para la descarga y el análisis de los datos adquiridos.

Una magnífica ocasión para el lanzamiento de MTA Corse la hemos tenido también gracias a MotorSport Expotech, feria dedicada a los productos y a las tecnologías para la pista organizada en Módena el pasado mes de octubre. Nuestro stand ha captado la atención de muchos visitantes, simples apasionados y técnicos, gracias a los dos escaparates que mostraban nuestra gama de salpicaderos para las dos y las cuatro ruedas y a la presencia de la Gilera 250 de Marco Simoncelli, Campeón del Mundo del 2008, que montaba nuestro salpicadero. Como decíamos, esta actividad no es nueva, si no que tiene una historia que empieza hace 25 años y que se puede resumir así brevemente. El primer proyecto en las carreras se remonta a 1984 con un sistema de visualización de datos desarrollado específicamente para los coches de Fórmula

1. El producto evoluciona con los años y sólo dos años después ve la luz el primer aparato del mundo para la adquisición, visualización y descarga de datos, conocido como telemetría, para el mundo de las competiciones. Con los años, los sistemas de telemetría desarrollados sufren una constante mejora, volviéndose más compactos y ligeros y las funciones de adquisición son integradas en la centralita de control del motor. En 1996 se inicia un poderoso desarrollo dirigido a transferir la visualización de algunas funciones al el volante, que llevará a la realización de un volante computerizado con el que el piloto puede monitorizar todas las funciones del coche e intervenir en la configuración y en los parámetros de funcionamiento de la moto. Son siempre de estos años la evolución de la telemetría con el uso de radio-módem, los proyectos correspondientes a la meta óptica de infrarrojos que permite a la sesión de adquisición ser subdividida en laps para un mejor análisis de los datos y el nacimiento de módulos de expansión ligados a la adquisición de datos.

Al llegar a nuestros días, podemos afirmar que MTA Corse es actualmente una realidad capaz de desarrollar y de producir sistemas completos de adquisición, visualización y descarga de datos de rendimientos y fiabilidades extraordinarias, cuya tecnología, como ya hemos tenido ocasión de comentar, es el fruto de más de veinte años de experiencia



Tudo nasceu graças a um painel

Todo nació gracias a un salpicadero



Uma das mais longas e profícuas colaborações da qual a MTA pode vangloriar-se é aquela com a Aprilia Racing, que começou em 1993 e continua ainda hoje.

Essa colaboração começou com o fornecimento de um painel, projetado e produzido pela Digitek, que era instalado nas motos categoria 125 e 250 que participavam do Motomundial: o painel era o famoso MT940, um quadro de bordo realizado especialmente para as aplicações Motorsport e com características inovadoras de visibilidade e versatilidade que fizeram dele um verdadeiro ponto de referência para todos os produtos seguintes. Utilizando o MT940 a Aprilia ganhou diversos títulos mundiais, marcas e pilotos, tanto na categoria 125 como na 250. A estreita colaboração que se desenvolveu naqueles anos confluiu em 1996 em um acordo de fornecimento dirigido pelo time de corrida que compreendia não apenas o painel, mas também todo o sistema de aquisição de dados, derivado da tecnologia que a Digitek tinha desenvolvido ao longo do tempo para a Formula 1. E foi nesse período, com o suporte dos nossos sistemas, que a Aprilia Racing conseguiu inúmeras vitórias também graças àquele que

Una de las más largas y provechosas colaboraciones de las MTA Concordia puede jactarse es la que mantiene con Aprilia Racing, que comenzó en el ya lejano 1993 y que todavía hoy está en curso.

La colaboración se inició con el suministro de un salpicadero, proyectado y producido por Digitek, que fue instalado en las motos de las categorías de 125 y 250 que participan en el Mundial de Motos: el salpicadero era el famoso MT940, un cuadro de a bordo realizado expresamente para las aplicaciones Motorsport y con innovadoras características de visibilidad y versatilidad que le han convertido en un verdadero punto de referencia para todos los productos en el futuro. Utilizando el MT940 Aprilia ganó muchos títulos mundiales de marcas y pilotos, tanto en la categoría de 125 como en la de 250. La estrecha colaboración que se desarrolló en aquellos años confluyó en 1996 en un acuerdo de suministro directo del de carreras que comprendía no sólo el salpicadero, sino también todo el sistema de adquisición de datos, cuya tecnología derivaba de la que Digitek había desarrollado a lo largo de los años para la Fórmula 1. Precisamente en este período, con el soporte de nuestros sistemas, Aprilia Racing logró conseguir numerosas victorias gracias también al que de allí a

depois se tornou o maior motociclista de todos os tempos: Valentino Rossi. Em 1999 começou uma nova fase de colaboração com a Aprilia Racing que viu o setor P&D das duas empresas trabalharem juntas para o desenvolvimento de um dispositivo inovador para o campeonato Mundial Superbike: se tratava do Poker, um instrumento que integrava no seu interno as quatro principais funções eletrônicas de gerenciamento da moto, ou seja, injeção, ignição, aquisição e visualização. Em um aparato único, instalado na parte anterior do casco, concentrava-se o controle de toda a moto, com vantagens enormes em termos de dimensão, peso, simplicidade, de confiabilidade e de gerenciamento. O Poker era um instrumento nitidamente inovador quando nasceu, mas ainda hoje é um dispositivo muito atual que na verdade ainda é utilizado em diversas motos Aprilia no Motomundial 125 e 250. Mesmo nesta temporada os nossos produtos equipam todas as motos Aprilia oficiais tanto no Motomundial como no Superbike: o quadro de bordo utilizado, sempre muito visível também nas imagens televisivas, é o Matrix 2 de competição, que é derivado da grande produção de série, mas que naturalmente foi revisto e adaptado para as exigências funcionais específicas do mundo das corridas.

A colaboração com a Aprilia Racing gerou ao longo dos anos um relacionamento com a casa de Noale que se estende também no mundo da produção em série. Graças a esta intensa atividade conjunta de P&D se desenvolveram ao longo do tempo diversos produtos montados em várias motos do grupo Piaggio (a quem pertence há alguns anos também a marca Aprilia): não apenas os quadros de bordo, que fornecemos para muitos modelos, mas também centralinas eletrônicas de controle de funções particularmente delicadas e importantes como a centralina para o câmbio eletrônico da Aprilia Mana e a centralina para o controle de estabilidade da Piaggio MP3, da qual já falamos amplamente no último número da nossa revista.

poco se convertiría en el mejor motociclista de todos los tiempos: Valentino Rossi. En 1999 se inició una nueva fase de colaboración con Aprilia Racing en la que las dos secciones de I+D de las dos empresas trabajaron conjuntamente en el desarrollo de un innovador dispositivo para el campeonato Mundial de Superbike: se trataba del Poker, un instrumento que integraba en su interior las cuatro principales funciones electrónicas de gestión de la moto, es decir la inyección, el encendido, la adquisición y la visualización. En un único dispositivo, instalado en la parte anterior de la carena, se concentraba el control de toda la moto, con enormes ventajas en términos de dimensiones, de peso, de facilidad, de fiabilidad y de gestión. El Poker fue un instrumento decididamente innovador cuando nació, pero aun sigue siendo un dispositivo muy actual a día de hoy, de hecho es utilizado todavía en muchas motos Aprilia en el Mundial de Motos de 125 y 250. También en la temporada en curso nuestros productos equipan a todas las motos oficiales Aprilia, tanto en el Mundial de Motos como en el Superbike: el cuadro de a bordo utilizado, siempre bien visible también en las imágenes de televisión, es el Matrix 2 de competición, que deriva de la gran producción de serie, pero que naturalmente ha sido revisado y adaptado a las necesidades funcionales específicas del mundo de las carreras.

La colaboración con Aprilia Racing ha creado con el tiempo una relación con la Casa de Noale extendida también al mundo de las producciones de serie. Gracias a esta intensa actividad conjunta de I+D se han desarrollado a lo largo de los años diversos productos montados en varias motos del grupo Piaggio (al que pertenece también desde hace algunos años la marca Aprilia): no sólo los cuadros de a bordo, que suministramos para muchísimos modelos, sino también centralitas electrónicas de control para funciones especialmente delicadas e importantes como la centralita para el cambio electrónico de la Aprilia Mana y la centralita para el control de estabilidad de la Piaggio MP3, de la que ya les hemos hablado ampliamente en el número pasado de nuestro magazine.



MTA Corse: Visus

Quem conhece o mundo das competições sabe o quanto são importantes os sistemas de aquisição de dados para avaliar o desempenho dos pilotos na pista e a performance do automóvel, e, portanto, de interferir para a otimização do desempenho. Ao longo do tempo, os sistemas de aquisição em todo tipo de competição, da mais "caseira" até troféus de classe mundial, se evoluíram consentindo a aquisição de um número sempre maior de parâmetros do motor em tempos cada vez mais rápidos, e, portanto, com o aumento da memória dedicada. A nossa sede em Concórdia é reconhecida no mundo das competições graças a uma família de módulos deste tipo, satisfatórios e confiáveis, estudados para satisfazer tanto a clientela que deseja produtos muito estruturados, como aqueles grupos que preferem módulos mais simples e de fácil instalação. Ao lado dos históricos sistemas de aquisição Lizard, Cobra e Shark, hoje o nosso departamento de corridas propõe um módulo inovador, o Visus, que integra no seu interior a aquisição de sinais de áudio e de vídeo, o que faz através do auxílio de câmeras a ele conectadas. Na verdade o Visus integra as duas funções de gravador de vídeo/áudio com a de gravador de dados, que trabalha paralelamente e contemporaneamente, consentindo sincronizar a cada instante os valores das grandezas adquiridas com as imagens de vídeo correspondentes. Basta montar o Visus no veículo e ligá-lo às várias câmeras; a previsão é no máximo quatro câmeras que o usuário pode montar a seu critério em vários pontos, para uma visão interna e externa do carro, ou da motocicleta. O aspecto realmente interessante do Visus, e que faz com que seja um produto exclusivo no mercado, é exatamente a contemporaneidade da aquisição de dados com a imagem de vídeo permitindo, uma vez baixados os dados, de poder efetuar todas as análises, as correlações e as comparações possíveis para entender eventuais erros cometidos durante o percurso e trazer melhorias na direção e setagem do carro para otimizar o tempo e o estilo de direção. O download de dados e de vídeo, além disso, se revela especialmente rápido graças à utilização de uma linha Ethernet. Obviamente, além das várias competições de duas e quatro rodas, para o qual foi concebido, o produto serve também para ser usado por auto-escolas. Neste caso, uma vez baixados os dados e as imagens, poderão ser feitos confrontos entre o percurso do instrutor e o do aluno, fornecendo um auxílio importante para o melhoramento no modo de dirigir e no desempenho deste último.

Quem conoce el mundo de las competiciones sabe lo importantes que son los sistemas de adquisición de datos para valorar las prestaciones del piloto en pista y el rendimiento de los coches, y por tanto, lo importante que es intervenir en la optimización de las prestaciones. Con el paso de los años los sistemas de adquisición en cada tipo de competición, desde las más "domésticas" a los trofeos de alcance mundial, han ido desarrollándose permitiendo adquirir un número cada vez mayor de parámetros de los motores en tiempos cada vez más rápidos, con el aumento por tanto de las memorias dedicadas. Nuestra sede de Concordia es conocida en el mundo de las competiciones gracias a una familia de módulos de este tipo, de rendimiento y fiables, estudiados para satisfacer tanto una clientela que requiere productos muy estructurados, como a los equipos que prefieren módulos más simples y de fácil instalación. Al lado de los históricos sistemas de adquisición Lizard, Cobra y Shark, hoy nuestra división de carreras propone un innovador módulo, el Visus, que



Video and Data logger with 4 video inputs

integra en su interior la adquisición de señales de audio y vídeo, adquiridas mediante la ayuda de videocámaras conectadas al mismo. En la práctica el Visus integra las dos funciones de video/audio logger con las del data logger, que trabaja paralelamente y al mismo tiempo, permitiendo sincronizar en cada instante los valores de las magnitudes adquiridas con las correspondientes imágenes de vídeo. Basta con montar el Visus en el coche y conectarlo a los diversas videocámaras previstas; la predisposición es para un máximo de 4 videocámaras que el usuario puede montar a su discreción en varios puntos, para una visual interna y externa al coche, o en la moto. El aspecto decididamente interesante del Visus, y que hace que el producto sea actualmente único en el mercado, es precisamente la contemporaneidad de la adquisición de datos con las imágenes de vídeo permitiendo, una vez descargados los datos, poder efectuar todos los análisis, las correlaciones y las comparaciones posibles para entender posibles errores cometidos durante el recorrido y aportar mejoras a la conducción y en la configuración del coche para optimizar tiempos y estilos de conducción. La descarga de datos y vídeos, además, resulta especialmente rápida gracias al empleo de una línea Ethernet. Además obviamente para las distintas competiciones de dos y cuatro ruedas, tal como ha sido concebido, el producto también se presta para usos en Escuelas de conducción rápida o segura. En este caso, una vez descargados los datos y las imágenes, podrán ser efectuadas comparaciones entre el recorrido del instructor y el del alumno, proporcionando una ayuda válida para la mejora del estilo de conducción y de las prestaciones de este último.

integra en su interior la adquisición de señales de audio

y vídeo, adquiridas mediante la ayuda de videocámaras conectadas al mismo. En la práctica el Visus integra las dos funciones de video/audio logger con las del data logger, que trabaja paralelamente y al mismo tiempo, permitiendo sincronizar en cada instante los valores de las magnitudes adquiridas con las correspondientes imágenes de vídeo. Basta con montar el Visus en el coche y conectarlo a los diversas videocámaras previstas; la predisposición es para un máximo de 4 videocámaras que el usuario puede montar a su discreción en varios puntos, para una visual interna y externa al coche, o en la moto. El aspecto decididamente interesante del Visus, y que hace que el producto sea actualmente único en el mercado, es precisamente la contemporaneidad de la adquisición de datos con las imágenes de vídeo permitiendo, una vez descargados los datos, poder efectuar todos los análisis, las correlaciones y las comparaciones posibles para entender posibles errores cometidos durante el recorrido y aportar mejoras a la conducción y en la configuración del coche para optimizar tiempos y estilos de conducción. La descarga de datos y vídeos, además, resulta especialmente rápida gracias al empleo de una línea Ethernet. Además obviamente para las distintas competiciones de dos y cuatro ruedas, tal como ha sido concebido, el producto también se presta para usos en Escuelas de conducción rápida o segura. En este caso, una vez descargados los datos y las imágenes, podrán ser efectuadas comparaciones entre el recorrido del instructor y el del alumno, proporcionando una ayuda válida para la mejora del estilo de conducción y de las prestaciones de este último.

MTA Corse: Eagle & Phoenix

Na nossa sede de Concórdia, os painéis são um verdadeiro motivo de orgulho da produção, fruto de anos de intensa atividade de P&D, conduzida lado a lado com as mais importantes casas automobilísticas e motociclistas mundiais e utilizadas tanto para o uso na estrada como em pista de corrida. No âmbito específico das competições em duas rodas, diversos produtos vieram à luz no estabelecimento de Modena como, por exemplo, o Poker, que nasceu em 1993 e que no seu interior integra display, aquisição e outras funções de controle do veículo, é ainda usado em importantes campeonatos mundiais. Recentemente, a gama se renovou com dois novos produtos pensados para satisfazer as novas exigências de quem corre, seja por diversão ou como profissional. E, como toda a nossa produção eletrônica, nascem já caracterizados pela máxima variedade de configuração, podendo assim ser adaptados a todo tipo de exigência do usuário. Estamos falando do Eagle e do Phoenix, painéis que podem integrar no seu interior também a aquisição de dados e destinados ao mundo das competições em carro e moto. Eagle é um produto essencialmente pensado para um público de entusiastas e pode ser fornecido com ou sem aquisição; neste segundo caso a aquisição é dotada de linha CAN com 10 entradas para os sinais analógicos e 2 ingressos digitais para velocidade e RPM. Integra em um único módulo a aquisição com um mostrador LCD a matriz, com toda a vantagem de solidez e uma boa redução de custos, em relação à compra dos dois produtos separados. A grande versatilidade do Eagle faz com que seja integrável ao interior dos chamados volantes inteligentes utilizados nas competições, concentrando no volante a visualização e a aquisição e permitindo assim que o piloto controle diretamente os parâmetros particularmente importantes do veículo durante a corrida. O Phoenix representa, por outro lado, um módulo mais evoluído tanto em termos de visualização quanto como receptor e é pensado para um usuário mais profissional; é disponível em dois modelos; com ou sem aquisição. O painel é caracterizado por uma tela LCD com visualização a matriz e a segmentos; estes últimos garantem uma ótima visibilidade, pois permitem representações gráficas muito acuradas mesmo para tamanhos que variam muito rapidamente no tempo. O Phoenix, além disso, tem o módulo GPS integrado e em um só produto, portanto, podemos encontrar o visualizador, o receptor e o GPS, o que resulta em uma maior solidez, menor peso e custo, e instalação elétrica mais simples. Graças à enorme variedade de configuração, enfim, a aquisição com a qual é dotado pode ser expandida com outros módulos, como o Cobra e o Lizard também de nossa produção, para performances altamente profissionais. Enfim, pode ser interfaceado também com o novo módulo de aquisição áudio e vídeo, Visus.



Phoenix

Los salpicaderos son, para nuestra sede de Concórdia, una verdadera joya de la corona de nuestra producción, fruto de años de intensa actividad de I+D, llevada a cabo codo con codo con las más importantes casas automovilísticas y motociclistas del mundo y utilizado tanto para uso en carretera como en pista. En el ámbito específico de las competiciones de las dos ruedas, diversos productos han visto la luz en la planta de Módena, como por ejemplo el Poker que, nacido en 1993 y que integra su interior display, adquisición y otras funciones de control del vehículo, todavía está en uso en importantes campeonatos mundiales. Recientemente, la gama se ha renovado con dos nuevos productos, pensados para dar respuesta a las renovadas necesidades de quien corre en en pista, como aficionado o como profesional. Como por lo demás toda nuestra producción electrónica, nacen ya caracterizados por la máxima configurabilidad, pudiendo por tanto ser adaptados a cada necesidad del usuario. Estamos hablando de Eagle y Phoenix, salpicaderos que también pueden integrar en su interior la adquisición de datos y que están destinados al mundo de las competiciones de coches y de motos. Eagle es un producto esencialmente pensado para un público de aficionados y puede ser suministrado con o sin adquisición; en este según caso la adquisición está dotada con línea CAN con 10 entradas para las señales analógicas y 2 entradas digitales para velocidades y RPM. Integra en un único módulo la adquisición con un visualizador LCD de matriz, con toda ventaja de compactibilidad y de una buena reducción de los costes, con respecto a la adquisición de los dos productos separados. La gran versatilidad de Eagle lo hace integrable dentro de los llamados volantes inteligentes utilizados en las competiciones, concentrando precisamente en el volante la visualización y la adquisición y permitiendo por tanto al piloto tener directamente bajo control los parámetros del coche especialmente importantes durante la competición. Phoenix

representa en cambio un módulo más desarrollado tanto en términos de visualización como de adquiridor y está pensado para un usuario más profesional. Se encuentra disponible en dos modelos, con o sin adquisición. El salpicadero se caracteriza por una pantalla LCD con visualización de matriz y de segmentos; estos últimos garantizan una óptima visibilidad ya que permiten también representaciones gráficas muy precisas para tamaños que varían muy rápidamente en el tiempo. Phoenix además ha integrado el módulo GPS y así, en un solo producto, por tanto, podemos encontrar visualizador, adquiridor y GPS, lo que resulta en una mayor compactabilidad, menor peso y coste y un cableado más simple. Gracias a su gran configurabilidad, finalmente, la adquisición de que está dotado puede ser ampliada con otros módulos, como Cobra y Lizard producidos siempre por nosotros, para rendimientos altamente profesionales. Por último, puede ser conectado también mediante interfaz al nuevo módulo de adquisición audio y vídeo, Visus.



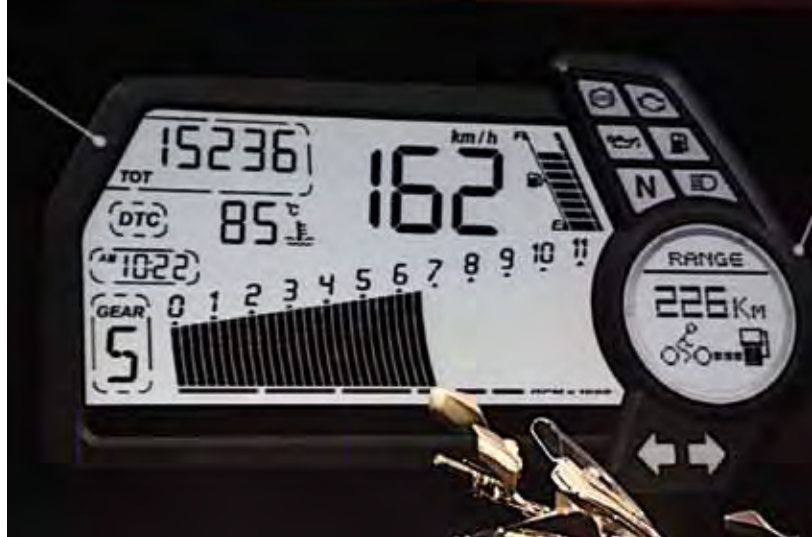
Eagle

Product time / zoom



Wet-catcher
Silent
Low maintenance

Servo-actuated drive
Reduced spring rates
Super light lever action
Increased rider comfort



A MTA Concórdia faz um bis com a Ducati multi-estrada 1200

MTA Concórdia hace el bis con Ducati Multistrada 1200

Uma moto versátil, com muita personalidade, capaz de satisfazer os desejos de um vasto público de motociclistas. Estamos falando da Ducati multi-estrada 1200, apresentada recentemente no salão Eicma de Milão, onde foi uma das motos mais admiradas. A MTA Concórdia confirma a longa relação de colaboração com a Ducati com o fornecimento de um painel de instrumentos digital com múltiplas funções e de uma centralina para controle de tração (DTC - Ducati Traction Control) para essa nova vermelha de Borgo Panigale. O painel é composto de um único e amplo display com retro-iluminação branca, dividido em duas zonas: a principal a segmentos, que permite a visualização de um grande número de variáveis e outra circular Dot-Matrix onde é possível selecionar quatro diferentes tipos de direção, os chamados "Riding Mode" (Sport, Touring, Urban e Enduro), com a simples pressão de um botão e programável a qualquer velocidade. Ainda através de um botão, é possível fazer também a preparação da moto, operando diretamente nas suspensões eletrônicas, para que a configuração seja perfeita caso você viaje sozinho, com outros passageiros, com ou sem bagagem. O painel desenvolvido em Concórdia permite visualizar também a pressão dos pneus, ativar e regular a intensidade do aquecimento das manoplas, regular a intensidade da retro-iluminação, isto apenas para citar algumas funções. A centralina que fornecemos à Ducati para a multi-estrada é encaixada no interno da rede CAN e ativa o Ducati Traction Control (DTC), o Ducati Quick Shift (DQS), além de gerenciar a válvula no escapamento (EXVL). Ela possui medidores de aceleração que permitem gerenciar o controle de tração mediante a ação conjunta do "Riding Mode" e da centralina de controle do motor. A nossa centralina gerencia também a leitura do sensor do nível de combustível, do sensor de marcha engrenada e da velocidade da roda traseira. Visando otimizar a instalação elétrica na moto, ela tem também a tarefa de controlar o conjunto de luzes traseiro, composto de: luz da placa, setas traseiras e luz de freio.

Una moto versátil, de muchas personalidades, capaz de satisfacer los deseos de un amplio público de motoristas. Estamos hablando de la Ducati Multistrada 1200, que ha sido presentada recientemente en el salón Eicma de Milán, donde ha sido una de las más admiradas. MTA Concordia confirma la larga relación de colaboración con Ducati precisamente con el suministro de un salpicadero multifunción digital y de una centralita destinada al control de tracción (DTC Ducati Traction Control) para esta nueva roja de Borgo Panigale. El salpicadero está compuesto por un único y amplio display con retroiluminación blanca, dividido en 2 zonas: una principal en segmentos, que permite la visualización de un amplio número de variables y otra circular Dot-Matrix en la que es posible seleccionar 4 estilos de conducción diferentes, los llamados "Riding Mode" (Sport, Touring, Urban y Enduro) mediante la simple presión de un botón y que se pueden programar a cualquier velocidad de marcha. Siempre mediante este botón, es posible seleccionar también la posición de la moto, actuando directamente sobre las suspensiones electrónicas, para que el ajuste sea perfecto tanto si se viaja solo, como con pasajero y con o sin equipaje. El salpicadero desarrollado en Concordia permite visualizar también la presión de los neumáticos, activar y regular la intensidad de los mandos calentados y regular la luminosidad de la retroiluminación, sólo por citar algunas de sus funciones. La centralita que suministramos a Ducati para el Multistrada está insertada dentro de la red CAN e implementa al Ducati Traction Control (DTC) y al Ducati Quick Shift (DQS), además de gestionar la válvula de escape (EXVL). La centralita está dotada con acelerómetros que permiten gestionar el control de tracción mediante la acción conjunta del "Riding Mode" y de la centralita de control del motor. Nuestra centralita gestiona también la lectura del sensor de nivel de carburante, del sensor de marcha puesta y de la velocidad de la rueda trasera. En la óptica de optimizar los cableados a bordo de la moto, también tiene encomendada la tarea de pilotar el grupo de luces posteriores, compuesto de: luz placa-posición, flechas traseras y luz de stop.

A MTA para o Insígnia e o Astra

MTA trabaja para el Insignia y el Astra

Que a General Motors acertou na mosca com o modelo Opel Insígnia é um fato já consolidado. O veículo que, com méritos, ganhou o prêmio "Carro do ano 2009", de fato, definiu novos padrões em termos de desenho e tecnologia, demonstrando que é possível fabricar carros bonitos, com preços justos e sem renunciar a nenhum equipamento típico dos carros das melhores marcas. Isto se confirma também com a produção de 800 veículos por dia. As motorizações de mais sucesso são as 2000 CDTI, rigorosamente euro 5, que serão adotadas também na nova Opel Astra recentemente apresentada em Frankfurt. O veículo, modelo de grande sucesso nos últimos anos, foi renovado, com um estilo esportivo que segue os passos da irmã mais velha: a Insígnia. Para o motor 2000CDTI de ambos os veículos e de outros que irão ter a marca GM, a nossa empresa fornecerá as conexões RC280 de 8 portas e C280 de 4 portas, para a operação do motor pré cabeado. Os conectores circulares RC280 são disponíveis nas versões com 8 e 12 portas com macho e fêmea, sendo que o segundo irá montar os terminais HP6 de última geração, desenvolvidos pela MTA para a placa de aplicações do motor. De forma cilíndrica e de dimensões compactas, o conector RC280 possui um anel de metal para facilitar a conexão das contra partes e foi desenhado pelos nossos engenheiros para otimizar o seu tamanho, sem penalizar o layout da fiação do motor. Uma atenção especial foi dada aos nossos terminais HP6: de fato, eles pertencem à nova família "high performance" e são fruto do intenso trabalho do departamento de P&D feito no nosso laboratório e que resultou em um produto garantido para altas temperaturas (T4) e altos limites de vibração (V4). Para maiores informações queira ler o artigo relativo a este assunto no nosso Journal 5.



Que General Motors ha dado en el blanco con el Opel Insignia es algo ya dado por hecho. El coche, que ha ganado merecidamente el prestigioso premio "Car of the Year 2009", ha definido de hecho nuevos estándares en términos de diseño y de tecnología, demostrando que se pueden hacer coches bonitos, haciendo pagar lo justo y sin renunciar a todas las prestaciones típicas de las primeras marcas. Y una producción de 800 coches al día es también algo que lo corrobora. Las motorizaciones de más éxito son las 2000 CDTI, rigurosamente Euro 5, que serán empleadas también en el Nuevo Opel Astra presentado recientemente en Frankfurt. El coche, modelo de gran éxito de los últimos años, se ha renovado de hecho, con un estilo deportivo que recuerda precisamente al de su hermano mayor Insignia. Para el motor 2000CDTI de ambos coches y de otros que vendrán, siempre de la marca GM, nuestra empresa suministrará los conectores RC 280 de 8 vías y C280 de 4 vías, para los seccionamientos del precableado del motor. Los conectores circulares RC 280 están disponibles en las versiones de 8 y 12 vías porta machos y hembras, el segundo de los cuales llevará montados los terminales HP6 de última generación, desarrollados por MTA para aplicaciones a bordo del motor. De forma cilíndrica y de dimensiones compactas, el conector RC280 está dotado de abrazadera para facilitar la conexión de las contrapartes y ha sido ingenierizado para optimizar su volumen, sin descuidar por tanto la disposición del cableado del motor. Se ha puesto especial atención en nuestros terminales HP6: estos de hecho pertenecen a la nueva familia "high performance" y son el fruto de un intenso trabajo de I&D llevado a cabo en nuestros laboratorios que ha llevado a la fabricación de un un producto garantizado para las altas temperaturas (clase T4) y altos perfiles vibratorios (V4). Para profundizar más en ello les invitamos a leer el artículo correspondiente en nuestro Journal nº 5.



Nova centralina CBPF para veículos Flex Fuel

Nueva centralita CBPF para los vehículos Flex-Fuel



Os veículos movidos a vários tipos de combustível são hoje o assunto do dia, graças ao baixo consumo e à consequente redução de emissão do escapamento. A Fiat Group Automóveis foi com certeza a pioneira neste setor, tanto que hoje pode se vangloriar do recorde de ser o principal produtor de veículos Flex Fuel no mundo, graças à filial brasileira Fiat Automóveis. Explicando melhor: os veículos Flex são normalmente alimentados com gasolina ou etanol, ou com uma mistura de ambos, mesmo se algumas motorizações de Palio e Siena já possam usar quatro combustíveis diferentes: álcool, mistura de gasolina com 25% de álcool, gasolina e GPL. Os veículos Flex, nascidos historicamente no Brasil, hoje se espalharam pela América do Sul e nos últimos anos estão conquistando também outros mercados (os países escandinavos, só para citar o caso mais impressionante do continente europeu). Fica clara, portanto, a importância da sede brasileira da Fiat e consequentemente também a nossa parceria, já de longa data, neste país. O último trabalho importante que conquistamos, graças ao desenvolvimento conjunto, levou ao nascimento de uma centralina de distribuição de potência, a CBPF, solução que mais uma vez confirma o nosso empenho para a simplificação da distribuição dos componentes no interior do vão motor, característica cada vez mais apreciada por todas as casas automobilísticas. A CBPF é montada diretamente no pólo positivo da bateria e, no seu interior, ficam concentradas todas as linhas de potência (proteção e função). O layout dos fios no vão motor, portanto, acaba sendo otimizado, simplificando assim a arquitetura elétrica e diminuindo a absorção das centralinas suplementares. Além da CBPF montada na bateria de todos os Fiat Siena e Palio fabricados, a MTA Brasil fornece também os morsetos da bateria (o positivo integrado na CBPF, enquanto o negativo na versão com travamento rápido), terminais faston (F280, F630, F800), terminais tipo anel (com furo), tampa do radiador, conectores, porta fusíveis e fusíveis. Se considerarmos que só na plataforma Palio trata-se de 400.000 veículos produzidos ao ano, dá para entender como é importante falar deste nosso último sucesso.

Los vehículos alimentados con diferentes tipos de combustible están hoy a la orden del día, gracias a los consumos reducidos y a las consiguientes reducciones de emisiones de escape. Fiat Group Automóviles ha sido seguramente pionera en este sector, tanto que hoy puede jactarse de la primacía de ser el principal fabricante en el mundo de coches Flex Fuel, gracias a su sucursal brasileña Fiat Automóveis. Para ser más claros, los vehículos Flex se alimentan normalmente con gasolina o etanol, o con una mezcla de ambos, aunque ya algunas motorizaciones de Palio y Siena pueden utilizar 4 combustibles diferentes: alcohol, mezcla de gasolina con 25% de alcohol, gasolina y GPL. Los coches Flex, nacidos históricamente en Brasil, están hoy extendidos por toda Sudamérica y en los últimos años están conquistando también otros mercados (el de los Países Escandinavos) por citar sólo el caso más destacado de nuestro Continente. Viene de allí, por tanto, la centralidad de la sede brasileña de Fiat y por consiguiente también la de nuestra sociedad, ya desde hace mucho tiempo, en este país. El último trabajo importante que nos hemos adjudicado, gracias a un esfuerzo conjunto, ha llevado al nacimiento de una centralita de distribución de la potencia, la CBPF, solución que una vez confirma nuestro compromiso hacia la simplificación de la distribución de los componentes dentro del compartimento del motor, característica cada vez más estimada por todas las Casas Automovilísticas. La CBPF está montada directamente sobre el polo positivo de la batería y, en su interior, se encuentran concentradas todas las líneas de potencia (protecciones y funciones). La disposición de los cables en el compartimento del motor resulta, por tanto, optimizada, simplificando de este modo la arquitectura eléctrica y aligerando las absorciones de centralitas suplementarias. Además de la CBPF montada sobre la batería de todos los Fiat Siena y Palio producidos, MTA Brasil suministra también los bornes de la batería (positivo integrado en la CBPF, mientras que el negativo se encuentra en la versión de ajuste rápido), terminales faston (F280, F630, F800) terminales ojal, tapón del radiador, conectores, portafusibles y fusibles. Si consideramos que sólo para la plataforma Palio se habla de 400.000 coches al año producidos, comprenderán lo importante que es hablar de este nuestro último éxito.



www.samedeutz-fahr.com

PDU Nova centralina para tratores e máquinas de terraplanagem

PDU nueva centralita para tractores y máquinas para el movimiento de tierra

A partir do próximo mês de janeiro, a nossa empresa será capaz de fornecer ao mundo dos tratores e de terraplanagem uma nova centralina de distribuição especificamente desenvolvida para as maiores exigências de potência e de capacidade destes dois importantes setores.

O seu nome é PDU (Power Distribution Unit) e nasceu em colaboração com o Grupo Same que será o primeiro a utilizá-la a partir de janeiro de 2010. A previsão é de começar com 8000 peças vendidas no próximo ano, para chegar a pelo menos 50000 unidades nos próximos dois anos. A PDU representa um grande passo respeito ao que existe hoje no mercado, pois simplifica notavelmente o layout dos fios no vão motor, evitando que possam grudar-se pelo efeito da água e do pó, dadas as difíceis condições nas quais essas máquinas normalmente devem operar. A PDU pode ser posicionada em qualquer lugar facilitando o trabalho dos projetistas na fase de montagem do veículo e possui uma entrada protegida por BDS que obedece a futura regulamentação das máquinas.

A PDU pode abrigar 2 mini fusíveis embaixo do busbar, com a possibilidade de poder inserir outros 2 mini "volantes", 2 midi; 2 mega fusíveis. Além disso, pode acomodar um desativador de bateria ou alternativamente 1 fusível Mega. A centralina de distribuição se fecha em uma caixa de plástico dotada de 4 pontos de fixação, cujo fechamento hermético é assegurado por uma guarnição que é homologada segundo a classe de proteção IP69 nos três lados mais expostos, excluindo obviamente a parte de saída dos fios. Um detalhe interessante e digno de nota é o posicionamento na vertical dos módulos porta fusíveis e relés. Desta maneira os nossos projetistas conseguiram compactar ainda mais a centralina, facilitando a extração dos módulos em fase de substituição dos fusíveis/relés. Todos os módulos porta fusíveis e porta relés de nossa produção podem ser montados na PDU.



Desde el próximo mes de enero, nuestra empresa estará en condiciones de suministrar al mundo de los tractores y del movimiento de tierra una nueva centralita de expresamente desarrollada para las mayores necesidades de potencia y de capacidad de estos dos importantes sectores. Su nombre es PDU (Power Distribution Unit) y ha nacido en colaboración con el Grupo Same que comenzará a utilizarla por primera vez a partir de enero de 2010. Se prevé empezar con 8.000 unidades vendidas en el próximo año, para llegar a al menos 50.000 unidades en los próximos dos años. La PDU representa un gran paso adelante con respecto a lo presente en el mercado ya que simplifica notablemente la disposición de los cables en el compartimento del motor, evitando que puedan ser atacados por el agua y el polvo, dadas las difíciles condiciones en las que estos medios tienen que operar normalmente. La PDU

puede ser colocada en cualquier sitio facilitando el trabajo a los proyectistas durante la fase de instalación del vehículo y posee una entrada protegida por BDS que la hace conforme con la futura normativa de máquinas. La PDU puede albergar 2 Minifusibles bajo el embarrado, con la posibilidad de poder introducir otros 2 minis "volantes"; 2 Midi; 2 Mega fusibles. Además, puede alojar un desconectador de batería en alternativa 1 fusible Mega. La centralita de distribución está encerrada en un armazón de plástico dotado con 4 puntos de fijación, cuya estanqueidad está asegurada por una guarnición y está homologada según la clase de protección IP69 en los tres lados más expuestos, excluida obviamente la parte de salida de los cables. Detalle interesante, y digno de destacar, es el representado por el posicionamiento en vertical de los módulos portafusibles y el relé. De este modo nuestros proyectistas han logrado compactar más la centralita, facilitando además la operación de extracción de los módulos durante la fase de sustitución de los fusibles/relés. En la PDU pueden ser montados todos los módulos portafusibles y portarelés que producimos.



MTA. The partner you need. Now more than ever.



MTA acquired Digitek SpA, a company engaged in the design and manufacture of electronic products. Today more than ever we can provide the ideal solutions for your automotive business. Because of our knowledge and experience we can develop and supply the products your company needs. Leading car manufacturers have already chosen MTA as their natural partner!