

MTA *journal*

Business & News from Automotive World

ITA/ENG

COVER STORY

MTA USA 2008

DA VICINO

MTA ADV & Web Site



ZOOM

MTA & the MiTo

Nuovo reparto tranceria

New blanking department



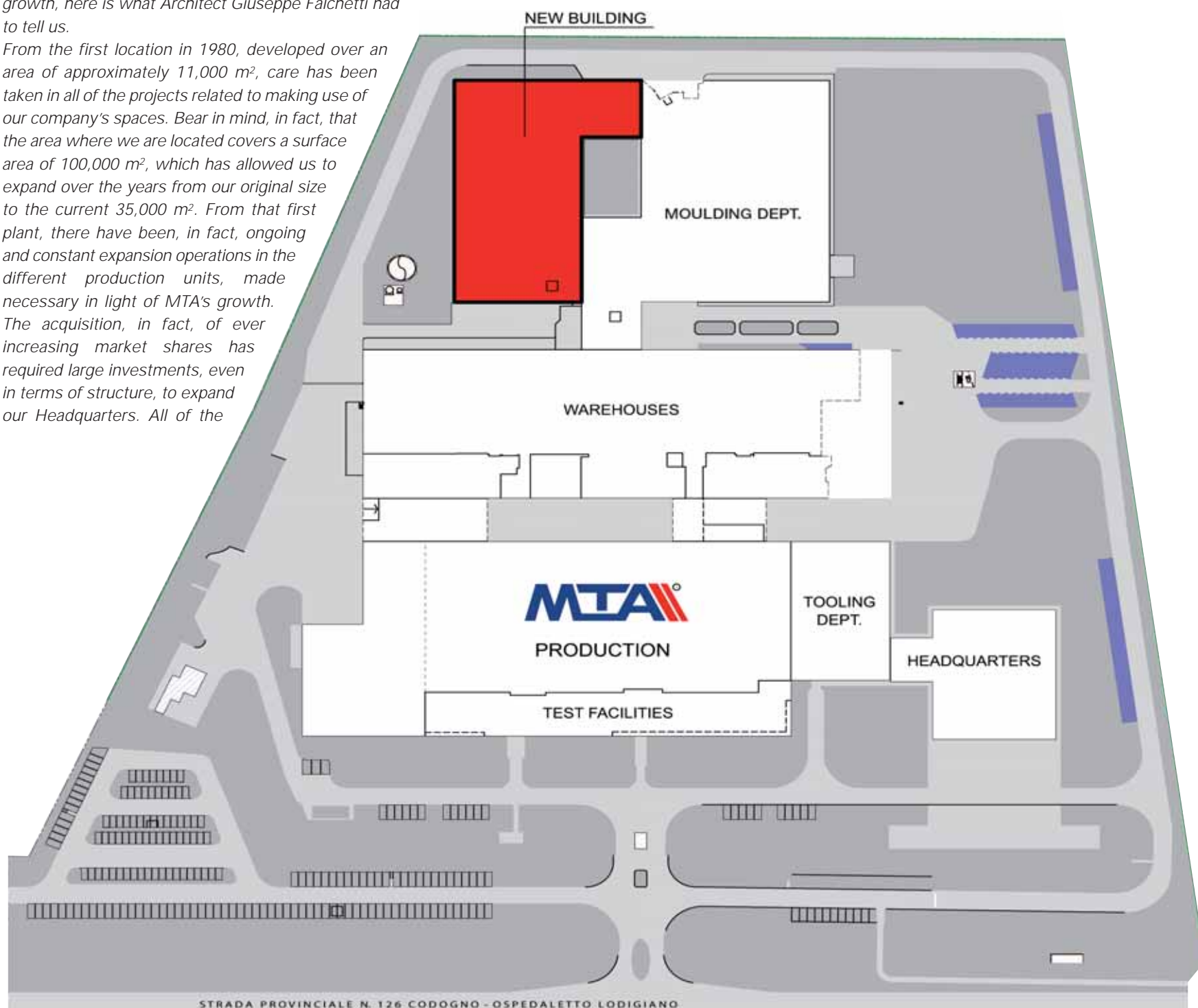
Giuseppe Falchetti

Apriamo questo 4° numero del nostro MTA Journal con una chiacchierata con l'Architetto Giuseppe Falchetti, nostro Vice Presidente, che ci ha parlato dell'ultimo rilevante ed importante investimento relativo allo stabilimento di Codogno. MTA, infatti, continua la sua inarrestabile evoluzione, sia ampliando la sede principale italiana con la creazione di nuovi spazi dedicati a servizi specifici, sia all'estero con l'apertura di nuovi stabilimenti e con lo sviluppo di quelli già esistenti.

Nell'ottica di questa incessante crescita, ecco cosa ci ha detto l'Arch. Giuseppe Falchetti. Sin dal primo insediamento del 1980, sviluppato su un'area di circa 11.000 m², sono stati curati tutti i progetti relativi alle implementazioni degli spazi della nostra azienda. Teniamo presente, infatti, che l'area in cui ci troviamo copre una superficie di circa 100.000 m², situazione questa, che ci ha permesso negli anni di allargare l'insediamento originale raggiungendo gli attuali 35.000 m². Da quel primo stabilimento, negli anni vi è stata infatti una continua e incessante attività di espansione delle diverse unità produttive, resasi necessaria alla luce della crescita di MTA. L'acquisizione, infatti, di sempre più importanti quote di mercato ha richiesto forti investimenti, anche di tipo strutturale, per ampliare il nostro Headquarter. Tutti i progetti che ho realizzato, e curato fin nei minimi dettagli,

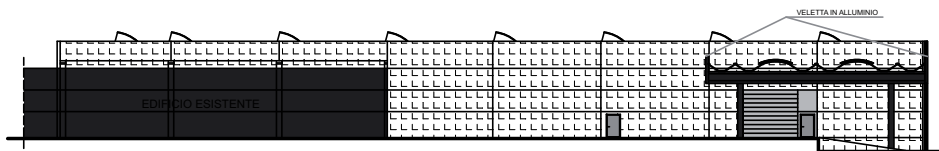
We open this 4th edition of our MTA Journal with a chat with Architect Giuseppe Falchetti, our Vice-President, who spoke to us of the latest significant and important investment involving the Codogno plant. MTA, in fact, is continuing its unstoppable evolution, expanding both its main Italian site with the creation of new areas dedicated to specific services, as well as abroad with the opening of new plants and the development of those already in place. In view of this incessant growth, here is what Architect Giuseppe Falchetti had to tell us.

From the first location in 1980, developed over an area of approximately 11,000 m², care has been taken in all of the projects related to making use of our company's spaces. Bear in mind, in fact, that the area where we are located covers a surface area of 100,000 m², which has allowed us to expand over the years from our original size to the current 35,000 m². From that first plant, there have been, in fact, ongoing and constant expansion operations in the different production units, made necessary in light of MTA's growth. The acquisition, in fact, of ever increasing market shares has required large investments, even in terms of structure, to expand our Headquarters. All of the

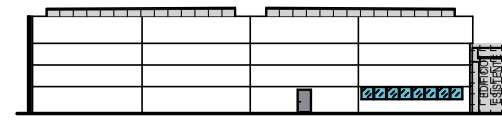


hanno comportato la realizzazione di ampi spazi, molto luminosi e interamente climatizzati, con l'obiettivo primario di assicurare una buona qualità del lavoro ai nostri addetti. Già nel 1990, abbiamo spostato i magazzini in un'area dedicata di circa 10.000 m²; nel 1997 fu la volta della nuova attrezzatura e nel 2002 fu completata la stamperia, una zona di 6.000 m² che attualmente ospita 58 presse per la lavorazione della plastica. Ultima, in ordine cronologico, è stata la nuova palazzina che ospita gli uffici, sviluppata su tre piani e inaugurata nel 2006. Il progetto che stiamo seguendo quest'anno, e che è in fase di realizzazione, riguarda la costruzione di un nuovo capannone che ospiterà la tranceria. Attualmente il reparto, attrezzato con 16 presse di diverso tonnellaggio, occupa uno spazio di circa 1.000 m². Prevedendo a breve l'arrivo di nuove presse per potenziare la produzione, si è resa necessaria la costruzione di un edificio dedicato, di 3.700 m² dei quali 2.500 dedicati alle lavorazioni, 800 al magazzino e 400 all'area di scarico. La nuova tranceria nascerà a fianco della stamperia, con la quale condividerà il corpo di collegamento ai magazzini. Il nuovo edificio, prefabbricato di ultima generazione, avrà una copertura ove si alternano tegoli curvi e finestre continue completamente motorizzate e sarà all'avanguardia prevedendo, come in tutti i reparti produttivi, la climatizzazione.

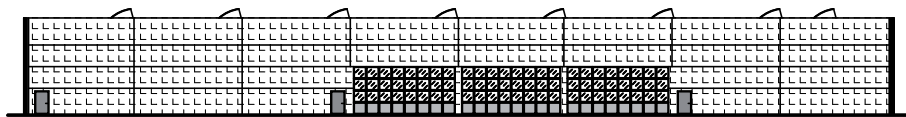
projects that I have realized, and taken care of, in even the smallest details, have led to the creation of wide areas, well lit and with full climate control, with the primary goal of ensuring a quality working environment for our employees. Already in 1990, we moved the warehouses to a dedicated area of approximately 10,000 m². In 1997, it was time for new tooling department. And in 2002, the moulding department was completed, an area of 6,000 m² that currently houses 58 presses for processing plastic. Last in chronological order was the new building that houses the offices, developed over three floors and inaugurated in 2006. The project we are following this year, which is currently under way, involves the construction of a new shed to house the metal blanking department. The department, equipped with 16 presses of varying tonnage, currently occupies an area of about 1,000 m². In view of the coming arrival of new presses to boost production, the construction of a dedicated building was made necessary, of 3,700 m², of which 2,500 m² are dedicated to manufacturing, 800 to the warehouse and 400 to the unloading area. The new blanking department will stand next to the moulding department, with which it will share the hall that connects it to the warehouses. The new building, which is prefabricated of the latest generation, will have a roof with alternating curved tiles and fully automatic windows, and will be on the cutting edge, with provision for climate control, as in all of the production departments.



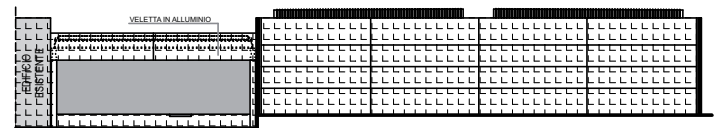
PROSPETTO OVEST



PROSPETTO NORD



PROSPETTO EST



PROSPETTO SUD

MTA Journal

MTA Journal - N.4 ANNO XIV
Stampato a Castelvetro Piacentino,
presso Nuovalitoeffe, Luglio 2008

Progetto grafico ed impaginazione a cura di:
Space Design
c.so Sempione, 8 - 20154 Milano
T. +39.02.33.10.42.72 ra - F. +39.02.31.80.97.34
www.sdwwg.it

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

Coordinamento:
Maria Vittoria Falchetti - MTA S.p.A.
V.le dell'Industria, 12 - 26845 Codogno (LO)
T. +39 0377 4181 - F. +39 0377 418493
www.mta.it

Sommario

MTA WORLD

Cover story
MTA USA cresce e si rinnova

Da vicino
La nuova Campagna Stampa
e il nuovo Website MTA

PRODUCT TIME

Zoom
MTA per un MiTo
MTA con IVECO Massif
per il grande ritorno nei fuoristrada
Maserati Granturismo S,
un sogno divenuto realtà
MTA last releases

Work in progress
Un terminale di massa a serraggio
rapido, pratico e sicuro

Tech News
Polo Negativo S&S System
Nuovo staccabatteria in casa MTA
RC280 Connettore 8 vie

Contents

MTA WORLD

04 *Cover story* 04
MTA USA grows and renews

08 *Focus* 08
New Press Campaign
and new MTA Website

PRODUCT TIME

10 *Zoom* 10
MTA for the MiTo
MTA with Iveco Massif for its great
comeback to off-road vehicles
Maserati Granturismo S,
a dream come true
MTA last releases

16 *Work in progress* 16
Quick lock ground terminals
practical and safe

18 *Tech News* 18
Negative pole S&S System
New battery disconnect switch at MTA
RC280 8-way connector

1115

MTA USA cresce e si rinnova

MTA USA
grows and renews



MTA

Advanced Automotive Solutions

Il 3 Maggio 2007 nasceva MTA USA Corp., la nostra 4° filiale estera con sede a Chicago e ora, a distanza di soli 13 mesi, grazie agli importanti sviluppi della nostra attività, la sede trasloca per potersi ampliare ed organizzarsi, in modo da offrire un servizio ancora più accurato ai clienti del Nuovo Continente. Questo cambio di indirizzo prevede infatti un ufficio più efficiente, ma soprattutto ci permette di avere un magazzino adiacente allo stesso. Il livello di conoscenza del nostro marchio nel mercato automotive nordamericano è ben consolidato grazie al lavoro cominciato già nel 2003, a quell'epoca gestito direttamente dall'Italia; con la presenza di una persona in loco i risultati hanno ora superato anche le previsioni più ottimistiche. Per i clienti nordamericani è previsto, quindi, un servizio sempre più efficiente che permetterà loro di affidarsi ancora di più alla nostra sede di Chicago, in grado ora di fornirli direttamente, con evidenti vantaggi in termini di logistica. Il mercato automotive Statunitense potrebbe presto chiedere ancora di più a MTA e per questa ragione qualcuno in azienda sta già pensando alla creazione di un Centro di Produzione dedicato interamente al mercato americano, probabilmente con sede in Messico, andando a completare così la conquista del Nuovo Mondo. Tra i nostri clienti negli States possiamo annoverare: International Truck and Engine Corporation, Gehl Company, Mustang Manufacturing Company, Elgin Sweeper Company, John Deere Company e CNH (Gruppo Fiat). Proprio per queste ultime due celebri aziende, che producono trattori, MTA sta progettando attualmente innovativi prodotti dedicati, dei quali presto sentirete parlare sul nostro giornale. International Engine Group è la divisione dell'International Truck and Engine Corporation che progetta e produce i motori diesel più venduti al mondo, a marchio MaxxForce International Power Diesel. Questi motori sono montati non solo sui camion International ma anche venduti alla Ford, che li utilizza sui propri mezzi. International

MTA USA Corp., our 4th foreign branch with headquarters in Chicago, was established on May 3, 2007. Now, after just 13 months, thanks to important developments in our business, the headquarters is moving in order to expand and reorganize in order to provide even more reliable service to our New Continent customers. In fact, this change of address foresees a more efficient office, but most of all it allows us to have a warehouse next door. The awareness level of our brand on the North American automotive market is well established thanks to the work begun back in 2003, at the time managed directly from Italy. With the presence of a member of our personnel in the region, the results have now surpassed even the most optimistic forecasts. Increasingly more efficient service is foreseen then for North American customers, which will allow them to rely even more heavily on our Chicago headquarters, which is now able to supply them directly, with obvious advantages in terms of logistics.

The United States automotive market could soon ask even more of MTA, and for this reason some company members are thinking of creating a Production Center dedicated entirely to the American market, probably located in Mexico, thereby completing the conquest of the New World.

Among our customers in the States we can count: International Truck and Engine Corporation, Gehl Company, Mustang Manufacturing Company, Elgin Sweeper Company, John Deere Company and CNH (Fiat Group). Specifically for these last two companies, which manufacture tractors, MTA is currently planning special innovative products, which you will soon hear about in our newsletter.

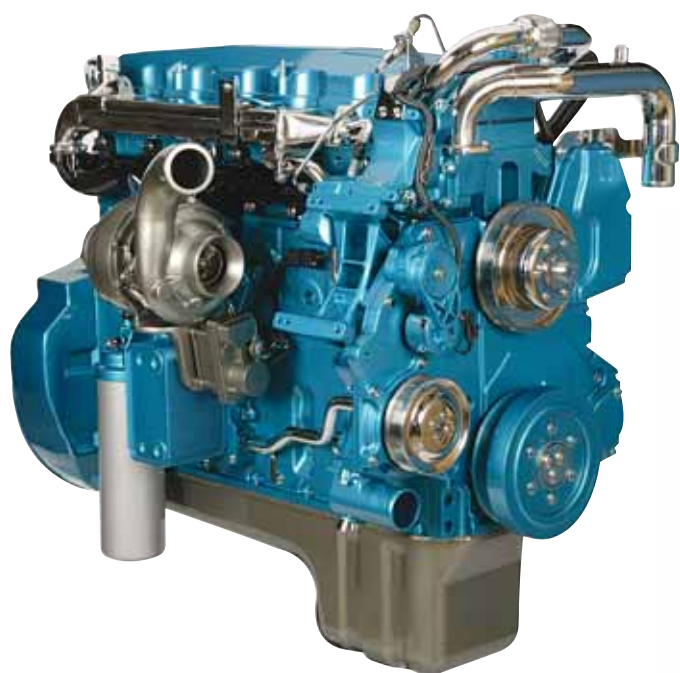
International Engine Group is the division of the International Truck and Engine Corporation that designs and manufactures the world's most popular diesel engines, under the trademark MaxxForce International Power Diesel. These engines are mounted not just on International's trucks, but are also sold to Ford, which uses them

Fonte: www.mustangmfg.com

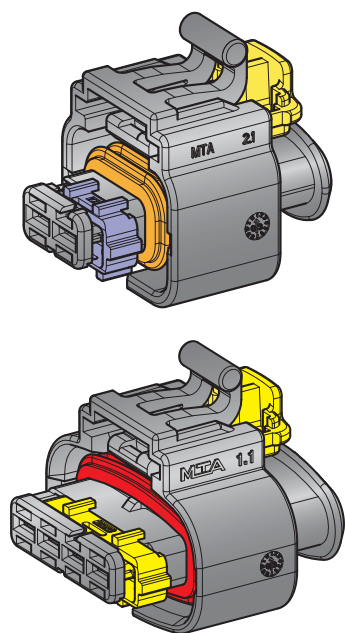


Engine Group ha 3 siti produttivi, in Illinois a Melrose Park, in Alabama ad Huntsville e in Indiana a Indianapolis dove viene realizzata tutta la gamma dei motori MaxxForce™, MaxxForce™ Big Bore e Power Stoke. Attraverso i due cablatori Arnecom e Leoni, MTA fornisce all'International Truck and Engine Corporation i connettori C 280, a 2 e a 4 vie. Ricordiamo che i connettori C 280 WP (Water proof), la cui gamma attuale comprende 2, 3 e 4 e 8 vie, con diverse polarizzazioni (meccaniche e visive), sono stati studiati per le più severe applicazioni automotive e vengono quindi impiegati su molteplici sensori in vano motore (debimetro, temperatura acqua, pressione assoluta, ecc.) e sugli iniettori di tutte le motorizzazioni diesel e benzina. I C 280 sono caratterizzati da tenuta stagna, compattezza, resistenza termica ed ambientale e sono proprio queste caratteristiche a renderli adatti agli impieghi più difficili. Infatti, sia le guarnizioni di tenuta del connettore sia quelle dei terminali sono realizzate in silicone, materiale resistente alle più alte temperature e con un'ottima tenuta stagna, consentendo contemporaneamente un agevole accoppiamento fra connettore e dima o un eventuale connettore portamaschi. Per il 2008 MTA

on its own vehicles. International Engine Groups has three manufacturing sites, in Melrose Park, Illinois, in Huntsville, Alabama, and in Indianapolis, Indiana, where the entire range of MaxxForce™, MaxxForce™ Big Bore and Power Stoke engines are produced. Through the two wiring suppliers, Arnecom and Leoni, MTA supplies its C 280 2 and 4 way connectors to the International Truck and Engine Corporation. We recall that the C 280 WP (Water Proof) connectors, whose current range includes 2, 3 and 4 way connectors, with different polarizations (mechanical and visual), were designed for the most rigorous automotive applications are therefore used on multiple sensors in the engine bay (air flow meter, water temperature, absolute pressure, etc.) and on the injectors of all diesel and gas engines. The C 280s feature a watertight seal, compact size and thermal and environmental resistance. These characteristics are what makes them suited to the most difficult uses. In fact, both the gasket seals on the connector and those on the terminals are made in silicon, a material that resists even the highest temperatures and has an excellent watertight seal, allowing at the same time both an easy coupling between the connector and template or possibly a tap collet. For 2008, MTA will supply about 300,000 C 280 connectors to International, while



Motore INTERNATIONAL MaxxForce™ DT 570
INTERNATIONAL's Engine MaxxForce™ DT 570



Connettori C280 2 e 4 vie per motori INTERNATIONAL
C280 2 and 4 way connectors for INTERNATIONAL's engines



fornirà circa 300.000 pezzi del C 280 alla International, mentre per l'anno 2009 si prevede di superare il mezzo milione di unità.

Diversi sono, invece, i prodotti forniti da MTA alla Gehl Company e alla Mustang Manufacturing Company, entrambe produttrici di macchine movimento terra ed escavatori, attraverso il cablatore Sheyenne. In particolare, con la Mustang MTA ha iniziato a collaborare per la fornitura di moduli portarelé, portamini e portamaxi, del frame 4 moduli e delle staffe di fissaggio per gli escavatori di loro produzione (modelli 2066, 2076 e 2086); a breve è prevista la fornitura dei nostri moduli anche per il marchio Gehl. Si sono aggiunti poi diversi tipi di prodotti fra i quali, ad esempio, i morsetti batteria e diversi modelli di terminali.

Per quel che riguarda la Elgin Sweepers Company, leader nella produzione di macchine per la pulizia stradale, MTA fornisce, attraverso il cablatore General Cable, tutta la gamma dei moduli componibili: dai frame multivie alle gabbie di contenimento dei relé, studiate per installazioni particolarmente gravose.

the 2009 year forecasts passing half a million units.

The products provided by MTA through the wiring supplier Sheyenne to the Gehl Company and the Mustang Manufacturing Company, both manufacturers of earth-moving machinery and diggers, on the other hand, are different. In particular, MTA has begun to collaborate with Mustang to supply relay holder, mini fuse holder and maxi fuse holder modules, the 4 module frame and clamping brackets for the diggers they manufacture (models 2066, 2076 and 2086). Supply of our modules for the Gehl brand is foreseen shortly. Other product types have also been added, among which, for example, battery terminals and various terminal models.

As far as the Elgin Sweepers Company, a leader in the manufacture of street sweepers, is concerned, MTA supplies, through the wiring supplier General Cable, the entire range of modules – from the multi-way frames to the relay containment boxes, designed for particularly burdensome installations.



Pelican Broom Sweeper



Moduli Componibili e Frame Multivie MTA Portafusibili e Portarelé
MTA Multiway Frame and Modules for Fuses and Relays



Fonte: www.internationaltrucks.com

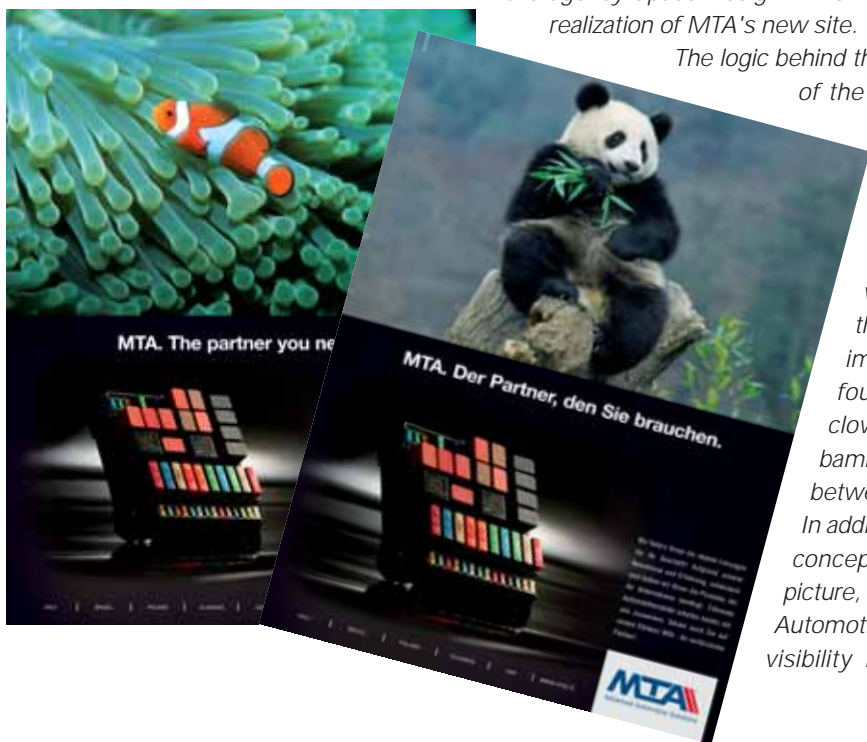


La nuova Campagna Stampa e il nuovo Website MTA

New Press Campaign and new MTA Website

Un nuovo concept di comunicazione, nuovi soggetti creativi e nuovo messaggio chiave da veicolare. Queste le caratteristiche della nuova Campagna di Advertising 2008 di MTA destinata alle principali testate specializzate del panorama internazionale, commissionata all'agenzia Space Design - Working Web Group che si è occupata anche della realizzazione del nuovo sito MTA. La logica che sta alla base dei nuovi soggetti creativi è il rafforzamento del messaggio veicolato dalla precedente campagna: mentre prima il Gruppo veniva definito il "giusto partner", ora si accentua il lato della "necessità" di affidarsi al partner migliore per il mondo Automotive, ad MTA. Proprio questi concetti di "legame" e "esigenza" sono stati veicolati dalla nuova Campagna 2008 grazie ad

A new advertising concept, new creative subjects and a new key message to transmit. These are the features of the new 2008 MTA Advertising Campaign intended for main specialist publications on the international scene, entrusted to the agency Space Design - Working Web Group, which also took care of the realization of MTA's new site.



The logic behind the new creative subjects is the reinforcement of the message sent by the previous campaign - while the Group was then defined as the "right partner," it is now focusing on the aspect of the "need" to rely on the Automotive world's best partner, on MTA.

These concepts of "bond" and "necessity" were those sent out by new 2008 Campaign thanks to several original creative choices - the images, in fact, show several symbiotic bonds found in nature, such as, for example, the clownfish and the anemone or the panda and bamboo, offering an analogy with the relationship between car makers and MTA as a parts supplier. In addition to providing proper communication of the concept and contributing a pleasant and curious picture, the choice of these subjects from outside the Automotive world has allowed MTA to acquire greater visibility in sector publications for which the new



alcune scelte creative originali: i visual mostrano infatti alcuni legami simbiotici presenti in natura, come ad esempio il pesce pagliaccio e l'anemone o il panda e il bambù, e propongono un'analogia con il rapporto fra i produttori di auto e MTA fornitore di componentistica. Oltre a garantire la corretta comunicazione del concept, e a conferire un'immagine piacevole e curiosa, la scelta di questi soggetti estranei al mondo Automotive ha permesso ad MTA di acquisire più visibilità all'interno delle testate di settore cui la nuova campagna è destinata e di differenziarsi nettamente dai competitor presenti. Ma le novità relative alla Comunicazione del Gruppo investono anche il mondo del Web: è infatti online in nuovo sito di MTA www.mta.it. Il sito si presenta rinnovato nella veste grafica, che coniuga l'immagine istituzionale del Gruppo ad un look minimal ed elegante, secondo le ultime tendenze del mondo web. Rivisitato nei contenuti e nelle sezioni che lo compongono, per offrire maggiori informazioni sulle attività dell'azienda e sui prodotti, va incontro alle attuali esigenze degli utenti internet, che oggi ricercano informazioni precise, sempre aggiornate e di facile fruibilità. Per questa ragione il nuovo Website pone in risalto sia le informazioni aziendali, relative ad esempio all'organizzazione ed al sistema qualità del Gruppo, che quelle relative ai prodotti, con un'ampia "vetrina" descrittiva dedicata alla produzione MTA. Il sito contiene anche una sezione dedicata alle News e un'area di download dove è possibile scaricare i cataloghi dei prodotti, i filmati istituzionali o l'House Organ "MTA Journal". Il sito www.mta.it è stato realizzato con la Piattaforma Acm Cms (Content Management System), innovativa ed avanzata dal punto di vista tecnologico, che consentirà ad MTA di mantenere l'aggiornamento del website just-in-time per un costante allineamento all'evoluzione del Gruppo. Per MTA, il nuovo sito internet sarà quindi lo strumento di comunicazione/informazione più aggiornato, rivolto ad un target mondiale.

campaign is targeted and clearly distinguish itself from its current competitors. But the innovations in the Group's Advertising are investing in the world of the Web, as well. In fact, MTA's new site www.mta.it is now online. The site has been renewed in its graphic layout, which joins the Group's institutional image with a minimal and elegant look, following the latest trends in the web world. Reviewed in its content and in the sections that make it up in order to offer more information on the company's business activities and products, it meets the current demands of internet users, who now look for precise information, always updated and easy to use. For this reason, the new Website prominently features both company information, concerning, for example, organization and the Group's quality system, and information on products, with a vast descriptive "display" dedicated to MTA's production. The site also contains a section dedicated to News and a download area where product catalogs, company videos or the House Organ "MTA Journal" can be downloaded. The www.mta.it site was created with the Acm Cms Platform (Content Management System), innovative and advanced from a technological standpoint, which will allow MTA to maintain website updating just-in-time for a continual adjustment of the Group's evolution. For MTA, the new internet site, then, will be its most updated informational/advertising tool, targeted to a global audience.



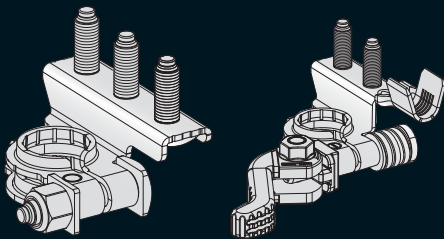
MTA Adv and Website pages

MTA per un MiTo

MTA for the MiTo

È deciso. Si chiamerà MiTo la nuova piccola coupé di Alfa Romeo. Il nome scelto porta con sé un forte significato evocativo, segno del profondo legame tra passato e futuro del Marchio: tra Milano, città del design che ha dato i natali allo stile della vettura, e Torino, che ne vedrà la realizzazione industriale. Grazie alle sue dimensioni compatte, MiTo sarà l'auto per la città, bella e aggressiva, in grado di contrastare la BMW Mini e la futura Audi A1. La grande novità della MiTo consiste in "Alfa DNA", un comando che consente tre diversi comportamenti della vettura: super sportivo (Dynamic), urbano (Normal) e di massima sicurezza (All weather). I motori sono 4, tutti Turbo (benzina e diesel) e vanno dal 90CV al 155CV, già con omologazione Euro 5 Ready a bassa emissione di CO₂. Nel futuro ci sarà anche un 230CV. Ma la grande notizia è che con la MiTo, il Gruppo del Lingotto punta al rilancio del Marchio negli Stati Uniti; oltre alla vendita, l'intenzione del costruttore è anche la produzione in loco a partire dal 2011-2012. Grande ritorno, quindi, della Casa del Biscione nel mercato a stelle e strisce dopo più di 14 anni. Noi di MTA siamo stati scelti insieme ad altri importanti componentisti per condividere questa sfida e forniamo così a MiTo una serie di prodotti, tra i quali vari fusibili e terminali occhio e alcuni sviluppati specificamente proprio per questa nuova applicazione.

It has been decided. Alfa Romeo's new small coupé will be called MiTo. The name chosen brings with it a strong evocative significance, sign of a deep tie between the past and future of the Brand - between Milano, the city of design that gave birth to the car's style, and Torino, which will see its industrial realization. Thanks to its compact size, MiTo will be the city car, beautiful and aggressive, able to hold its own against the BMW Mini and the future Audi A1. The hot new feature of MiTo is its "Alfa DNA," a command that allows three different car behaviors - super sport (Dynamic), urban (Normal) and maximum safety (All Weather). There are 4 engines, all Turbo (gas and diesel), and they go from 90 CV to 155 CV, already with low CO₂ emission Euro 5 Ready homologation. But the big news is that with MiTo, the Group from Lingotto aims to re-launch the brand in the United States; in addition to its sale, the manufacturer also intends to produce locally beginning in 2011-2012. We at MTA have been chosen, together with other important parts suppliers, to share this challenge, and so we supply many different products for the MiTo, among which are various fuses and ring terminals, some of which were developed specifically for this new application.

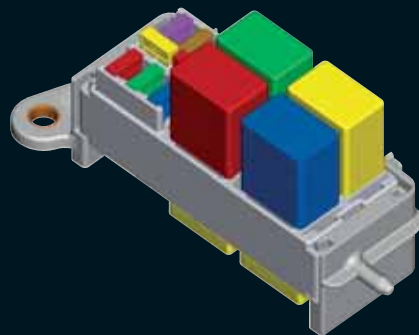


MORSETTO BATTERIA

I morsetti batteria impiegati su questo modello sono il positivo a vite con tre prigionieri e il negativo con sistema di chiusura a serraggio rapido; quest'ultimo viene sempre più adottato dai car maker, poiché consente l'eliminazione dell'uso dell'avvitatore, semplificando notevolmente il processo iniziale di montaggio. Anche la successiva distribuzione del veicolo ne beneficia, dato che tale chiusura permette di scollegare rapidamente la batteria durante i fermi vettura.

BATTERY TERMINALS

The battery terminals used on this model are the positive screw version with three studs and the negative with quick lock closing system; the latter is being adopted more and more by car makers because it eliminates the use of a screwdriver, significantly simplifying the initial assembly process. Subsequent distribution of the vehicle benefits, as well, since that closure allows the battery to be disconnected quickly during vehicle stops.



CENTRALINA VANO BAULE + STAFFA

La centralina montata nel vano baule è stata sviluppata per gli allestimenti più accessorati della Mi.To (sedili riscaldati, impianto stereo Bose, ecc.) ed è dotata di staffa di fissaggio specifica, compatibile con il layout del cavo posteriore, con la finizione e i fissaggi a scocca.

REAR DISTRIBUTION + BRACKET

The Unit mounted in the trunk was developed for the more accessorized set-ups of the Mi.To (heated seats, Bose stereo system, etc.) and is fitted with a specific fixing bracket, compatible with the lay-out of the rear cable, with finishing and fastening to the body.





CONNETTORI C280 WP

In versioni a 2, 3 e 4 vie e con diverse polarizzazioni (meccaniche e visive), i connettori C280 WP vengono impiegati su molteplici sensori in vano motore e sugli iniettori di tutte le motorizzazioni diesel e benzina.

C280 WP CONNECTORS

In 2, 3 and 4 way versions with different polarizations (mechanical and visual), the C280 WP Connectors are used on multiple sensors in the engine bay and on the injectors in all of the diesel and gas engines.



TAPPO RADIATORE

Il tappo da 1.4 bar di tipo radiale garantisce una funzionalità ottimale dell'impianto di raffreddamento, grazie al mantenimento costante della pressione d'esercizio e all'adozione di un O-Ring in materiale silconico capace di assicurare una perfetta tenuta.

RADIATOR CAP

The 1.4 radial type cap guarantees optimal functionality of the cooling system, thanks to the constant operating pressure maintained and the adoption of a silicon O-Ring which is able to ensure a perfect seal.



CENTRALINA SCM

Progettata per la protezione delle principali utenze (pre-riscaldamento candele, guida elettrica, body computer, ecc.) e la distribuzione della potenza, la centralina SCM è di dimensioni compatte. Adattandosi perfettamente al layout in vano motore, dove gli spazi sono sempre più limitati, garantisce inoltre una modularità sul cablaggio, con una migliore ottimizzazione dei costi.

SCM POWER DISTRIBUTION BOX

Designed to protect the main services (glow plug pre-heating, electric steering, body computer, etc.) and the power distribution, the SCM System has compact dimensions. Adapting itself perfectly to the engine bay layout, where spaces are always getting tighter, it also guarantees cabling modularity with better cost optimization.

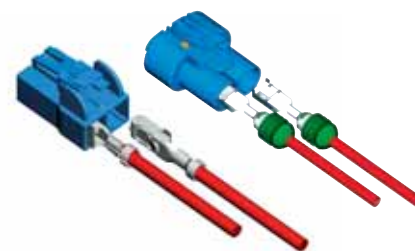


SUPPORTO CENTRALINA VANO MOTORE SCM

La centralina SCM è contenuta in uno specifico cestello in materiale plastico, sviluppato ad hoc per questa applicazione. Il contenitore consente una maggiore protezione dei componenti dall'acqua che può penetrare all'interno del vano motore in caso di pulizia dello stesso, compromettendo così le performance elettriche. Tale supporto garantisce, inoltre, un migliore lay-out dei cavi, in uno spazio che si dimostra limitato.

SCM POWER DISTRIBUTION BOX SUPPORT

The SCM Box is contained in a specific plastic housing rack designed ad hoc for this application. The container allows better protection of the parts from water that could penetrate inside the engine bay during cleaning which could then compromise electrical performance. In addition, this support provides a better cable lay-out in a space that proves to be limited.



CONNETTORI DI POTENZA

Sviluppati per connessioni su dima o per sezionamenti, per applicazioni in vano motore (versione stagna), oppure in vano abitacolo (versione a giorno). Differenti polarizzazioni (meccaniche e visive) permettono inoltre di garantire una più immediata e corretta connessione tra le parti.

POWER CONNECTORS

Developed for connections on template or for dissection, for applications in the engine bay (sealed version), or in the passenger compartment (open version). Different polarizations (mechanical and visual) also ensure a more immediate and correct connection between the parts.



MTA con IVECO Massif per il grande ritorno nei fuoristrada

MTA with IVECO Massif for its great comeback to off-road vehicles



Centraline di distribuzione CBA Power + CFO
Power Distribution Boxes CBA Power + CFO

In occasione del Samoter 2008, fiera triennale internazionale svoltasi a Verona e riguardante l'universo dei mezzi del movimento terra, Iveco ha presentato il nuovo Massif con il quale si ripropone al settore degli off-road. Massif non è uno dei tanti SUV che si vedono girare in città, ma un vero fuoristrada professionale, capace di esprimere tutta la sua potenza anche sui percorsi più impegnativi e in condizioni estreme, grazie al telaio a longheroni e alla trazione 4x4. Realizzato come autentico veicolo da lavoro e prodotto in collaborazione col costruttore spagnolo Santana, il nuovo fuoristrada Iveco è proposto in vari allestimenti (ambulanza, mezzo militare o al servizio dei Vigili del fuoco, Polizia, Forestale, solo per citarne alcuni) e disponibile nelle versioni station wagon a tre e cinque porte, pick-up e con telaio cabinato; sotto il cofano, infine, pompa un 3 litri turbodiesel da 146 o da 176 CV. Il Massif è dunque un vero veicolo commerciale, robusto e versatile, predisposto a caricare merci e persone (massa totale a terra oltre le 3 tonnellate - carico utile pari a 1 tonnellata) e a condurle ovunque e in qualunque condizione. È evidente che per applicazioni così gravose, Iveco abbia richiesto anche ai fornitori componenti estremamente resistenti, altamente affidabili, capaci di affrontare le condizioni di lavoro più estreme. Componenti come quelli che MTA ha fornito a questo Professional Utility Vehicle, tra i quali i più significativi sono rappresentati da due centraline portafusibili installate nel vano motore: una CBA Power e una CFO. La prima è in grado di alloggiare 3 fusibili di tipo Midival e 1 fusibile di tipo Megaval per la protezione delle principali utenze, tra cui il motorino di avviamento, mentre la CFO ospita 2 fusibili di tipo Midival utilizzati per la protezione del condizionamento e del relé scarico chiave. Per il Massif, la CBA Power e la CFO sono combinate insieme e posizionate sul polo positivo della batteria. Sono presenti, inoltre, nel vano abitacolo la centralina SCA che integra la presa diagnosi e la centralina CVB portafusibili/portarele. Per il Massif, gli uffici tecnici MTA hanno inoltre sviluppato in collaborazione con Iveco uno specifico cestello, in grado di contenere vari moduli portafusibili/portarele componibili installati nel vano motore. Questo contenitore consente una maggiore protezione dei componenti da acqua e fango, che in un veicolo fuoristrada possono penetrare all'interno del vano motore, compromettendo così le performance elettriche e assicura una migliore organizzazione dei cavi, in spazi che si rivelano spesso minimi e angusti.

For the occasion of Samoter 2008, the triennial international exhibition for earth-moving and building machinery which took place in Verona, Iveco presented its new Massif, with which it presents itself again in the off-road sector.

Massif is not one of the many SUVs that are seen running around town, but rather a true professional off-road vehicle, capable of expressing all of its power on even the most demanding courses and in extreme conditions, thanks to its body-on-frame construction and 4x4 traction.

Developed as an authentic work vehicle and produced in collaboration with the Spanish manufacturer Santana, the new Iveco off-road vehicle is offered in various set-ups (ambulance, military vehicle or vehicle for Firefighters, Police, and Forest Rangers to cite a few) and available in the station wagon, three- and five-door, pick-up and cab-equipped versions. Lastly, under the hood pumps a 146 or 176 CV 3 liter turbo diesel engine. The Massif, then, is a true commercial vehicle, sturdy and versatile, set up to load freight or people (gross vehicle mass greater than three tons - payload capacity equal to 1 ton) and bring them wherever and in any conditions. For such burdensome applications, Iveco also clearly required extremely resistant parts from its suppliers, which are highly reliable and capable of facing the most extreme work conditions. Parts like those that MTA supplied for this Professional Utility Vehicle, among which the most significant are the two Power Distribution Boxes installed in the engine bay - one CBA Power and one CFO. The first is able to hold 3 Midival type fuses and 1 Megaval type fuse for the protection of the main services, among which are the starter motor, while the CFO holds 2 Midival type fuses used to protect the conditioning and the key discharge relay. For the Massif, the CBA Power and CFO are combined together and positioned on the positive pole of the battery. In addition, the SCA Box that includes the diagnostic plug and the CVB fuse/relay holder are present in the passenger compartment. For the Massif, MTA experts also worked together with Iveco to develop a specific housing rack able to contain various fuse/relay holder modules installed in the engine bay. This container allows for better protection of the parts from water and mud, which could penetrate inside the engine bay in an off-road vehicle, thereby compromising electrical performance, and provides better organization of the cables in spaces that prove to be minimal and restricted.



Cestello con moduli portafusibili e relé
Container with Fuse and Relay Holders





Fonte: www.media.maserati.com

Maserati GranTurismo S, un sogno divenuto realtà

Maserati GranTurismo S, a dream come true

Maserati ha appena lanciato sul mercato la sua nuova creazione, la GranTurismo S. Elegante e sportivissima, forme sinuose e leggermente bombate, insomma un'auto da sogno. Raffinata nei filetti di colore rosso sul tridente incastonato nella griglia anteriore, aggressiva nello spoiler posteriore integrato e nelle filanti minigonne laterali, come anche nei grandi cerchi da 20" a 7 razze e nei proiettori anteriori dallo sfondo nero. Ma la novità di questa bella coupé sta ben nascosta, anche se il suo "ruggito" non lascia dubbi: sotto il cofano batte un "cuore" più potente, rispetto a quello della GranTurismo "base", un V8 benzina (4.691 cc) da 440 CV con ben 490 Nm di coppia a 4.750 g/m., che raggiunge una velocità massima di 295 km/h! L'altra trovata della Casa Modenese sono le veloci cambiate, regalate dall'MC-Shift, il cambio elettroattuato a 6 marce con paddles dietro al volante, che permette passaggi di marcia in soli 100 millisecondi. Nuova grinta si sprigiona anche dal doppio scarico cromato che, grazie ad una valvola pneumatica che si apre quando si seleziona la modalità "sport", produce un "sound" davvero unico. Tutti noi di MTA siamo decisamente orgogliosi di aver dato il nostro contributo alla realizzazione di questo sogno, che ha comportato la fornitura di una serie di diversi terminali e connettori, oltre che ad alcuni prodotti per la prima volta montati su vetture Maserati.



Maserati has just launched on the market its newest creation: the Maserati GranTurismoS. Elegant and very sporty, with curved shapes and slightly rounded, it's a dream car. Refined with its red trim on the trident set in the front grille, it is also aggressive with its integrated rear spoiler and racy side-skirts, together with its large seven-spoke 20" rims and black background front headlights. But the new feature of this beautiful coupé is well hidden, even if its "roar" leaves no doubts. Beneath the hood beats a more powerful "heart" than the "basic" GranTurismo, a

440 CV V8 gasoline (4691 cc) engine with 490 nm of torque at 4750 rpm that hits a top speed of 295 km/h! Another discovery of the Modena House is the quick shifts, provided by the MC-Shift, the electro-assist 6-gear gearshift with paddles behind the steering wheel that allows gear shifts in just 100 milliseconds. New grit is let loose by its two chrome exhaust pipes, which, thanks to a pneumatic bypass valve that opens when the driver selects the "sports" mode, produce a truly singular sound.

All of us at MTA are decidedly proud of the contribution we made to the realization of this dream, which involved the supply of a series of different terminals and connectors, in addition to several products mounted for the first time on Maserati vehicles.

CBA POWER DISTRIBUTION BOX

The CBA is a Power Distribution Box with a compact size that holds all of the fuses intended to protect the main vehicle services. Directly mounted on the positive pole of the battery and fitted with a cover, it holds 3 Midival, 1 Megaval and 1 Powerval inside.

QUICK LOCK NEGATIVE BATTERY TERMINAL

This terminal eliminates the use of a screwdriver during installation on the car. As it is also easy to remove, it allows disconnection of the negative pole during transportation, vehicle distribution and long downtimes, avoiding battery power loss.

RADIATOR CAP

The radiator cap mounted on the expansion tank of the new Maserati's engine is axial and vented with an operating pressure equal to 1.0 bar. The cap is fitted with a practical exhaust tube that channels the liquid, preventing the tank from becoming dirty.

CENTRALINA CBA POWER

La CBA Power è una centralina di dimensioni compatte che contiene tutti i fusibili destinati alla protezione delle principali utenze vettura. Montata direttamente sul polo positivo della batteria e completa di coperchio, ospita al suo interno 3 Midival, 1 Megaval e 1 Powerval.

MORSETTO POLO NEGATIVO BATTERIA QUICK LOCK

Tale morsetto consente di eliminare l'uso di avvitatori durante l'installazione in vettura. Essendo inoltre facile da staccare, permette lo scollegamento del polo negativo durante la fase di trasporto, distribuzione del mezzo o sosta prolungata, evitando la scarica della batteria.

TAPPO RADIATORE CON SFIATO

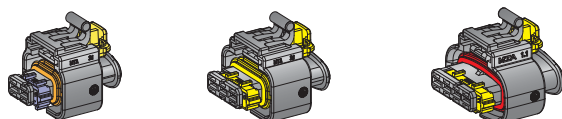
Il tappo radiatore montato sulla vaschetta di raffreddamento motore della nuova Maserati è di tipo assiale con sfiato e pressione di esercizio pari a 1.0 bar. Il tappo è fornito con un pratico tubo di scarico che convoglia il liquido, evitando alla vaschetta di sporcarsi.

MTA last releases

OPEL CORSA AGILA

MERIVA

ASTRA



Fonte: media.opel.it

LANCIA DELTA



Fonte: www.fiatgroupautomobilespress.com

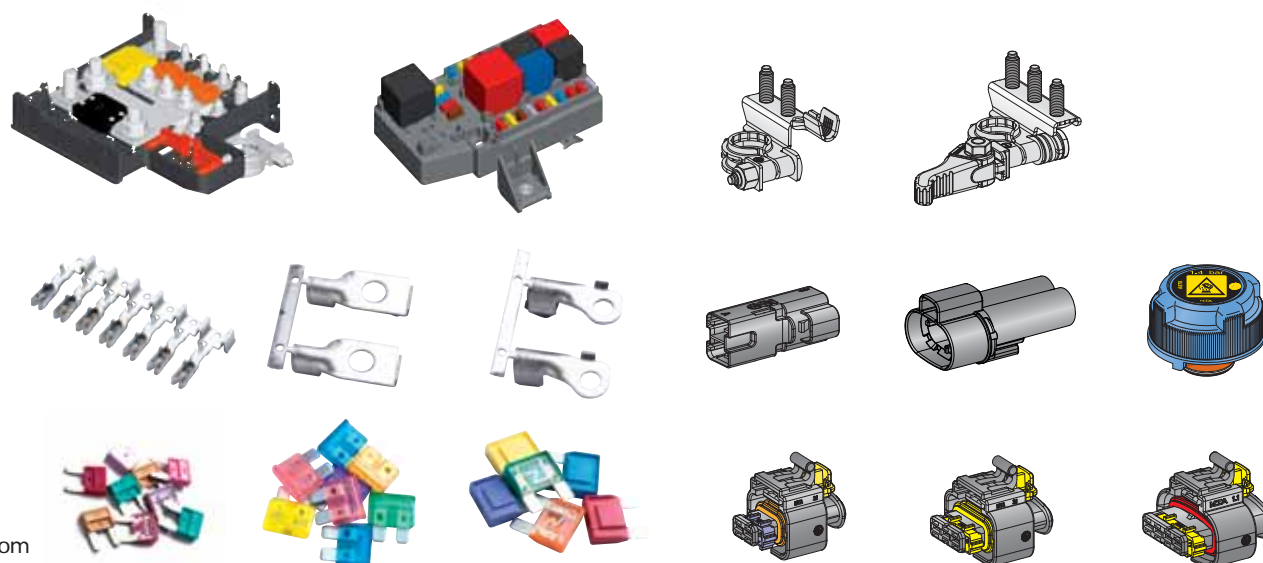
CITROEN BERLINGO



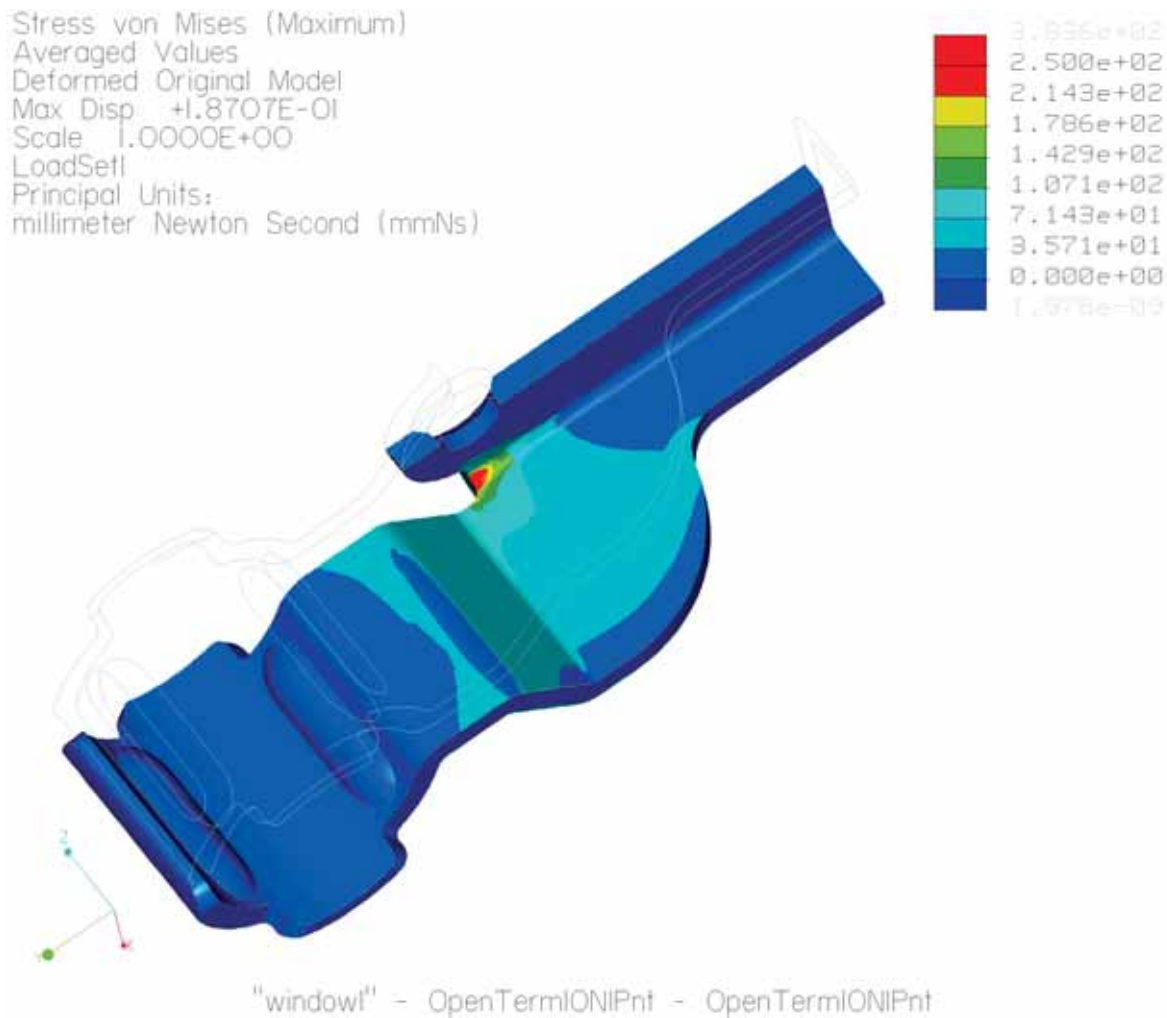
Fonte: www.citroen-presse.info

ALFA 159MY BRERA

SPIDER



Fonte: www.fiatgroupautomobilespress.com

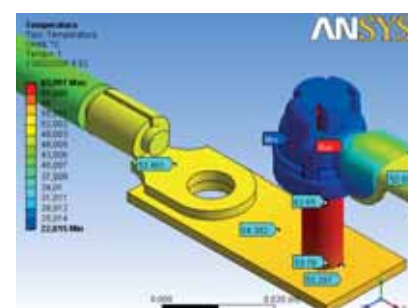


Un terminale di massa a serraggio rapido, pratico e sicuro

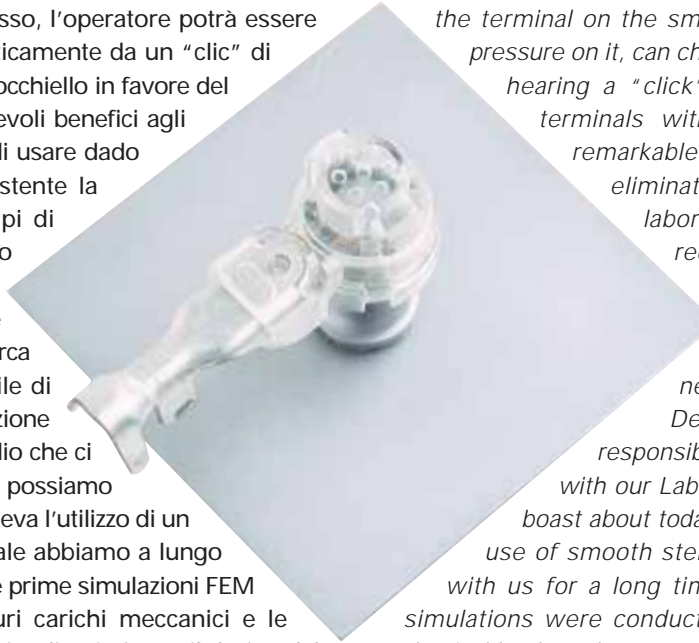
Quick lock ground terminals practical and safe

Parlare di innovazione riferendosi a un terminale di massa sembra forse un po' eccessivo data la sua semplicità. Ma è proprio qui che ci si sbaglia. Anche il più semplice dei terminali richiede ore e ore di lavoro, a partire dalla Ricerca & Sviluppo, fino ad arrivare alla produzione e ai test su strada. La progettazione delle moderne vetture è infatti sempre più complessa: le performance, le richieste relative ad emissioni e sicurezza e soprattutto la distribuzione del circuito di massa fanno sì che anche questo prodotto, all'apparenza banale, risulti essere invece fondamentale per il buon funzionamento del veicolo. Lo studio di questo terminale nasce dalla necessità di evitare sulle vetture problemi di coppia di serraggio sui terminali di massa con conseguenti contatti incerti che spesso portano a un mal funzionamento dell'impianto elettrico. Contrariamente ai tradizionali terminali ad occhiello che prevedono l'avvitatura tramite dado su perno filettato, il terminale MTA si connette ad un perno liscio tramite un

Speaking about innovation when referring to a ground terminal might seem a bit excessive given its simplicity. But that's exactly where the mistake is made. Even the simplest terminal requires hours of work, starting with Research and Development and moving on to production and road tests. In fact, the design of modern cars is always more complex – the performance, the emissions and safety requirements, and most of all the distribution of the ground circuit make even this product, which seems trivial, rather fundamental for proper vehicle functioning. The planning of this terminal came from the need to avoid tightening torque problems on the vehicles' ground terminals that result in unsure connections that often lead to malfunctioning of the electrical system. Contrary to traditional ring terminals that foresee bolting by tightening a nut onto a threaded stem, the MTA terminal connects to a smooth stem with a quick lock system.



sistema ad attacco rapido. Grazie al nuovo sistema di aggancio, non ci saranno più rischi di avviticchiamenti non corretti, coppie ed angoli non controllati evitando spiacevoli ed indesiderati fermi vettura. Dopo aver posizionato il terminale sul perno liscio con una lieve pressione sullo stesso, l'operatore potrà essere certo della corretta chiusura confermata acusticamente da un "clic" di aggancio. La sostituzione di tutti i terminali ad occhiello in favore del terminale a serraggio rapido porta con sé notevoli benefici agli stabilimenti produttivi: eliminata la necessità di usare dado ed avvitatore verrà ridotta in maniera consistente la manodopera, con evidenti riduzioni dei tempi di assemblaggio e le linee di montaggio verranno liberate da attrezzature quali avvitatori, carica batteria e tubi aria. Per ottenere un prodotto che rispondesse a queste necessità, il Reparto Ricerca & Sviluppo, ubicato a Codogno e responsabile di tutte le nostre innovazioni, in stretta collaborazione con il nostro Laboratorio, ha cominciato lo studio che ci ha portati ad ottenere il prodotto di cui oggi ci possiamo vantare. Partendo da una geometria che prevedeva l'utilizzo di un perno liscio, fornito da una azienda con la quale abbiamo a lungo collaborato, sono state eseguite sul terminale le prime simulazioni FEM (Finite Element Method) per calcolare i futuri carichi meccanici e le pressioni di contatto; i risultati ci hanno consentito di ottimizzare il design del terminale, alla luce delle criticità emerse. Parallelamente sono stati eseguiti diversi test sui materiali più idonei, sottoponendo varie leghe di rame a trattamenti superficiali in grado di verificarne la resistenza alla corrosione. Ciò



Thanks to the new attachment system, there will no longer be risks of incorrect tightening or couplings and corners that are not controlled, thus avoiding unpleasant and unwanted vehicle downtime. After positioning the terminal on the smooth stem, the operator, by exerting slight pressure on it, can check its correct closure, which is confirmed by hearing a "click" of attachment. The replacement of ring terminals with the quick lock terminals brings about remarkable benefits for production plants. Having eliminated the need to use a nut and screwdriver, labor is reduced considerably, with obvious reductions in assembly times, freeing the assembly lines of tools such as screwdrivers, battery chargers and air tubes. To obtain a product that met these needs, the Research and Development Department, located in Codogno and responsible for all of our innovations, working closely with our Lab, began the study that led to the product we boast about today. Starting from a geometry that foresaw the use of smooth stem, supplied by a company that has worked with us for a long time, the first FEM (Finite Element Method) simulations were conducted on the terminal to calculate the future mechanical loads and contact pressures. The results allowed us to optimize the terminal's design in light of the criticism that came up. At the same time, various test on the most suitable materials were conducted, subjecting copper alloys to surface treatments able to verify their corrosion resistance.

C060

Iniezione elettronica
Electronic Injection



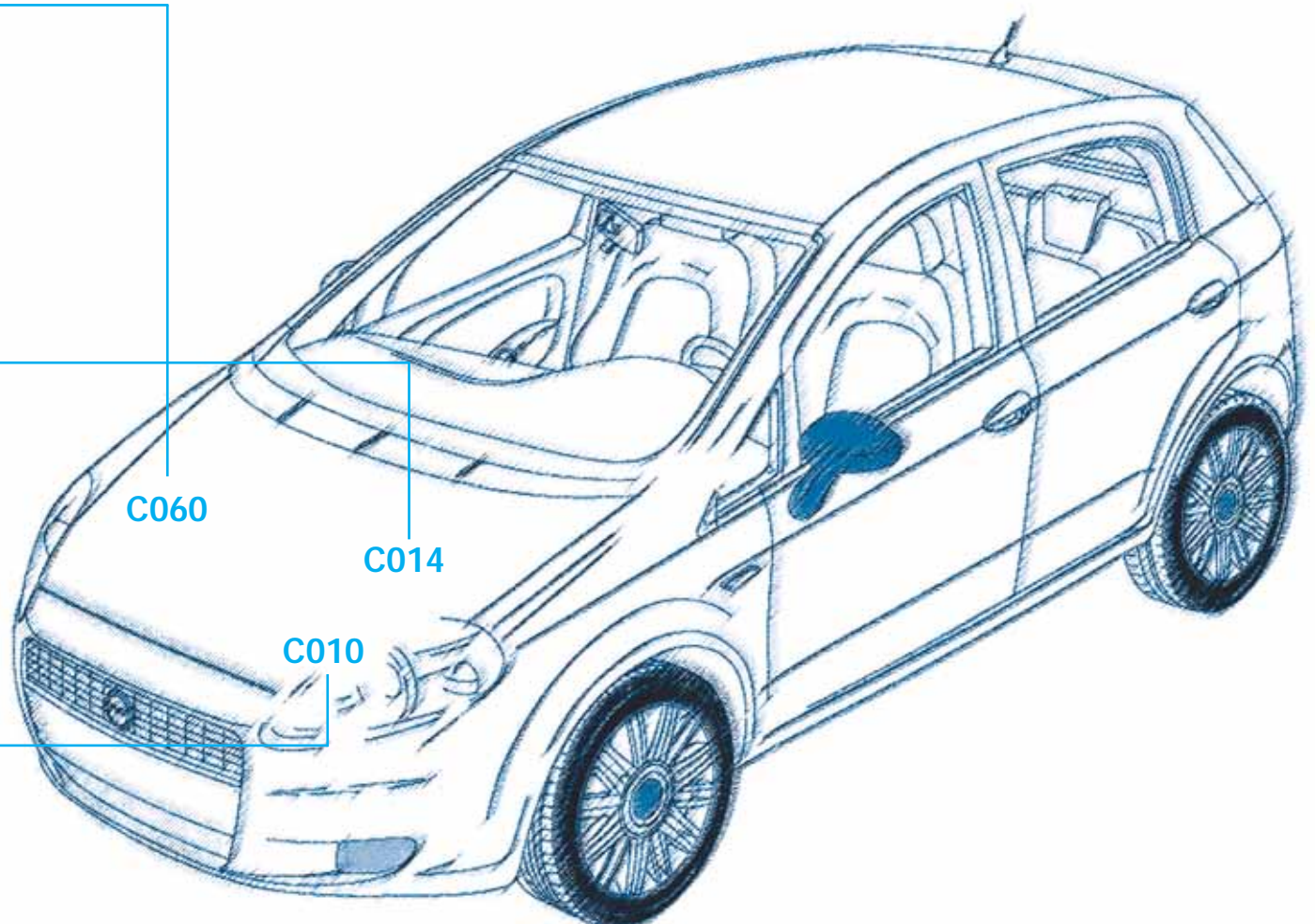
C014

Guida elettrica
Electric Steering



C010

Elettroventola
raffreddamento motore
Engine Cooling Fan



Punti massa utilizzati per i test sui terminali
Ground Points used to test the terminals

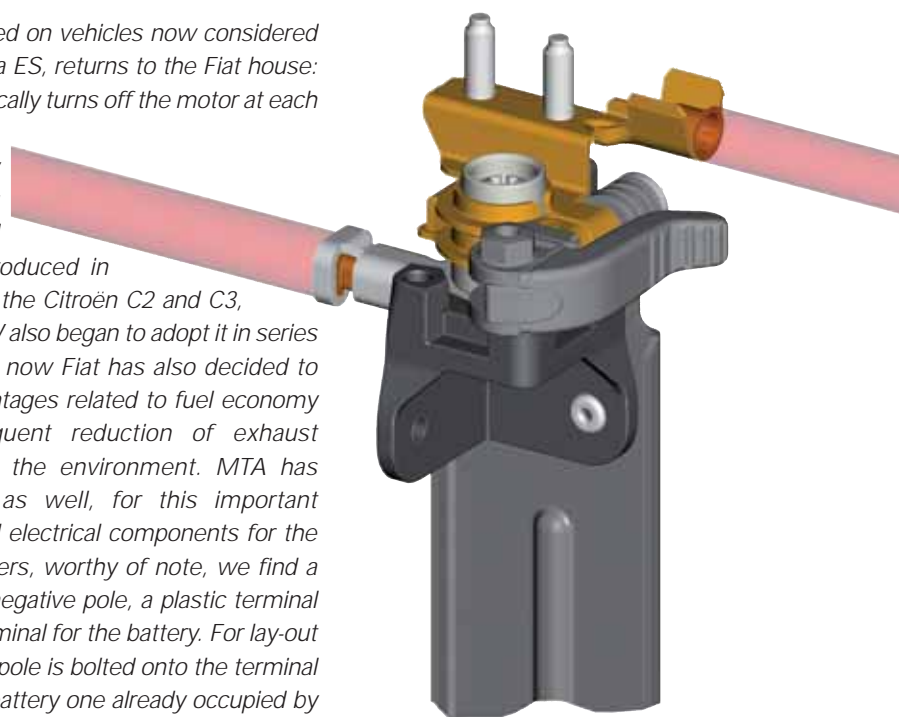
che più ci ha impegnati, è stato lo studio di un prodotto estremamente ergonomico, capace di soddisfare le richieste più severe riguardanti la sicurezza sul posto di lavoro. Il terminale doveva, infatti, essere facile da maneggiare e completamente sicuro per l'operatore in fase di assemblaggio. Le varie prototipazioni sono state poi sottoposte a rigorosi e lunghi esami di laboratorio, atti a verificarne resistenza meccanica, elettrica e compatibilità con i fluidi della vettura. I prototipi sono stati anche sottoposti a test di invecchiamento termico che, simulando la vita media attuale di una vettura, (circa 10 anni) hanno potuto verificare la longevità del terminale. Alla fine di questo processo di sviluppo è disponibile un prodotto decisamente innovativo, realizzato ora in una plastica trasparente che consente all'operatore in linea di oggettivare visivamente e acusticamente la corretta connessione del sistema. Non escludiamo, però, in futuro anche l'uso di altri materiali, scelti in funzione delle esigenze specifiche dei car Maker. Oltre alle prove di laboratorio che ci assicuravano un prodotto ben funzionante, stiamo anche effettuando alcune prove dopo aver montato il terminale su tre diversi punti di massa (iniezione elettronica, guida elettrica ed elettroventola raffreddamento motore) su una test car (Grande Punto 1300 JTD) per verificarne il comportamento reale su strada. La scelta di queste tre utenze non è stata assolutamente casuale, poiché rappresentano le tipologie di carico presenti: l'iniezione elettronica, caratterizzata da assorbimenti bassi in corrente e le altre due, con assorbimenti elevati, superiori ai 50 A. Dopo i primi 100.000 Km percorsi i terminali hanno dimostrato un'ottima risposta in termini di affidabilità e funzionamento.

What required the most involvement from us was the study of a highly ergonomic product, capable of satisfying the strictest workplace safety requirements. In fact, the terminal had to be easy to handle and completely safe for the operator during its assembly. The various prototypes were subjected to rigorous and lengthy laboratory tests, with the intent of verifying their mechanical and electrical resistance, and their compatibility with the fluids found in vehicles. The prototypes were also subjected to thermal ageing tests that, by simulating the current average vehicle lifespan (approximately 10 years), were able to verify the terminal's durability. At the end of this development process, a decidedly innovative product was made available, now made in clear plastic that allows the assembly line operator to visually and acoustically verify correct system connection. We have not excluded, however, the use of other materials, as well, in the future, chosen on the basis of the specific needs of Car Makers. In addition to laboratory tests which guaranteed that the product works properly, we are also executing some tests by mounting the terminal on three different ground points (electronic injection, electric steering and engine cooling fan) on a test car (Grande Punto 1300 JTD) to verify its actual behavior on the road. The choice of these three services were not in any way random, as they represent the types of load present: electronic injection, characterized by low absorption under current, and the other two with elevated absorptions, greater than 50 A. After the first 100,000 km the terminals are able to demonstrate the excellent response in terms of reliability and functioning.

Polo negativo S&S System Negative pole S&S System

Torna in casa Fiat una soluzione semplice e già attuata su veicoli ormai "storici", come ad esempio sulla Regata ES: è il sistema che spegne automaticamente il motore a ogni arresto, chiamato Stop&Start, che andrà ad equipaggiare in luglio alcuni modelli Fiat, tra i quali la nuova ed azzeccata Fiat 500. Reintrodotto nel 2006 da versioni specifiche delle Citroën C2 e C3, dopo soli pochi mesi anche Bmw inizia ad adottarlo di serie su alcuni suoi modelli ed ora anche Fiat ne ha deciso nuovamente l'introduzione. I vantaggi riferiti ai consumi sono evidenti, con conseguente riduzione delle emissioni allo scarico e buona pace per l'ambiente. Anche per questa importante innovazione MTA ha dato il suo contributo, andando a fornire diversi componenti elettrici alla 500 Stop&Start. Fra gli altri, degni di nota, troviamo un sistema costituito da un falso polo negativo, da una basetta in plastica e da un morsetto a sgancio rapido per la batteria. Per motivi di layout, sulla basetta viene avvitato il falso polo negativo, che simula quello della batteria già occupato dal sensore stato di carica. A sua volta, sul falso polo viene posizionato il morsetto a serraggio rapido, prodotto interessante sempre fornito da MTA. Nella fase di assemblaggio della vettura, questo morsetto consente infatti di evitare l'utilizzo di avvitatori con controllo di coppia, riducendo i tempi di assemblaggio ed eliminando tutti quei problemi che sorgono a causa di serraggi non corretti.

A simple solution already used on vehicles now considered "classic", such as the Regata ES, returns to the Fiat house: it is the system that automatically turns off the motor at each stop, called Stop&Start, which will be installed in July on some Fiat models, among which are the new and successful Fiat 500. Reintroduced in 2006 by specific versions of the Citroën C2 and C3, after just a few months BMW also began to adopt it in series on some of its models, and now Fiat has also decided to introduce it again. The advantages related to fuel economy are evident, with consequent reduction of exhaust emissions and respect for the environment. MTA has provided its contribution, as well, for this important innovation, supplying several electrical components for the 500 Stop&Start. Among others, worthy of note, we find a system made up of a false negative pole, a plastic terminal board and a rapid release terminal for the battery. For lay-out purposes, the false negative pole is bolted onto the terminal board, which simulates the battery one already occupied by the charge status sensor. In turn, the false pole is positioned on the quick lock terminal, an interesting product also supplied by MTA. During the assembly phase of the car, in fact, this terminal avoids the need for torque controlled screwdrivers, reducing assembly times and eliminating all of those problems that come up due to incorrect locks.



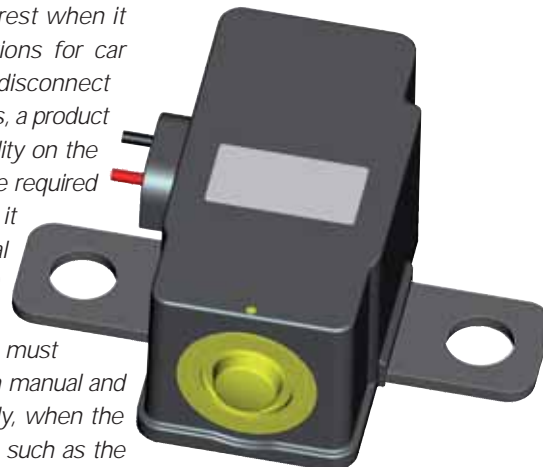
Polo negativo S&S System
Negative pole S&S System

Nuovo staccabatteria in casa MTA

New battery disconnect switch at MTA

I laboratori di Ricerca & Sviluppo di MTA non conoscono soste per proporre sempre nuovi prodotti e soluzioni per i car maker. Ne è un esempio recente lo stacca batteria per i sistemi di alimentazione elettrica della vettura, prodotto sviluppato da MTA vista l'irreperibilità sul mercato di soluzioni in grado di offrire le performance richieste dalle nuove automobili. Rispetto ai competitor, presenta migliorie dal punto di vista tecnico (minore massa e minori ingombri) e conseguente risparmio economico. Attualmente lo staccabatteria proposto da MTA è a riarmo manuale, ma è prevista a breve una seconda opzione a riarmo sia manuale sia elettrico. In poche parole, quando il circuito della batteria viene interrotto a causa di un evento esterno, come ad esempio un impatto della vettura, normalmente il riarmo del circuito avviene manualmente, procedura che richiede l'intervento dell'operatore. Con lo staccabatteria a riarmo elettrico, tramite centralina elettronica, viene gestito il segnale che riarma il circuito, senza dover aprire il cofano: i vantaggi sono quindi evidenti. Un altro esempio applicativo è la gestione del circuito elettrico per la riduzione dei consumi e delle emissioni inquinanti, affiancato allo start&stop del motore durante le brevi soste, oltre alla gestione dello stato di carica della batteria durante le lunghe soste per il rimessaggio vettura. Tali funzionalità permettono l'impiego dello staccabatteria anche su caravan/camper ed imbarcazioni. Il nuovo sistema, infine, è in grado di sezionare il circuito elettrico sotto un carico di 190 A (con picchi a 1500 A) a 9-16V, passando da uno stato funzionale all'altro in massimo 5 ms e non necessita di alimentazione in stand-by. Per l'estate 2008 vedranno la luce in MTA i primi staccabatteria, pronti per applicazioni automotive.

MTA's Research and Development labs never rest when it comes to proposing new products and solutions for car makers. A recent example of this is battery disconnect switch for vehicle electrical power supply systems, a product developed by MTA in light of the lack of availability on the market of solutions able to offer the performance required by new cars. With respect to the competitors, it provides improvements from a technical standpoint (smaller mass and takes up less space) with consequent economic savings. Currently, the battery disconnect switch proposed by MTA must be reset manually, but a second option with both manual and electrical reset should be available shortly. Briefly, when the battery circuit is interrupted by an outside factor, such as the crash of the car, resetting of the circuit is typically done manually, a procedure that requires operator intervention. With the electrical reset battery disconnect switch, the signal that resets the circuit is managed by an electronic control panel, without having to lift the hood: the resulting advantages are clear. Another application example is the management of the electrical circuit for fuel economy purposes and reduction of polluting emissions, paired with the engines start&stop system during brief stops, in addition to the management of the battery charge status during long downtimes for laying up the vehicle. This feature provides for the use of the battery disconnect switch on RVs (travel trailers/motor homes) and boats. Finally, the new system is able to isolate the electrical circuit under a load of 190 A (with peaks at 1500 A) at 9-16 V, passing from one functional state to another in a maximum of 5 ms, without the need for power supply in stand-by. For summer 2008, the first MTA battery disconnect switches will be made, ready for applications in the automotive field.



Staccabatteria
Battery Disconnect Switch

RC280 Connettore 8 Vie

RC280 8-way connector

I connettori C280 a 2, 3 e 4 vie di MTA sono da tempo utilizzati per le più severe applicazioni automotive in vano motore, oltre che essere omologati dal gruppo Fiat, da INTERNATIONAL per motori utilizzati anche da Ford e da GM secondo le specifiche GMW3191. Grazie all'apprezzamento dimostrato dai Costruttori Auto, MTA ha deciso di inaugurare una nuova famiglia di connettori di sezione circolare, presentando la versione a 8 vie Porta maschio e Porta femmina. Si tratta di un connettore di sezionamento del precablato motore per motori Euro 5, normativa Europea che entrerà in vigore il 1 settembre 2009 e che prevede drastici tagli alle emissioni dei motori diesel e benzina. Il nuovo connettore a 8 vie presenta una forma circolare, è estremamente compatto ed è caratterizzato da un sistema di chiusura a ghiera in grado di ridurre il carico di inserzione che, per i connettori superiori alle 4 vie, risulta molto elevato. Valgono le caratteristiche della famiglia C280: l'RC280 è cioè a tenuta stagna e offre un'elevata resistenza termica ed ambientale, caratteristiche queste che lo rendono ideale per impieghi anche gravosi.

MTA's C280 2, 3 and 4 way connectors have been used for some time in the most rigorous automotive applications in the engine bay, in addition to being certified by the Fiat group, by INTERNATIONAL for engines used also by Ford and GM in accordance with GMW3191 specifications. Thanks to the appreciation shown by Car Makers, MTA has decided to inaugurate a new family of circular section connectors, presenting the Male Holder and Female Holder 8 way version. This involves an isolating connector of the engine pre-wiring for Euro 5 engines, the European standard that will take effect on September 1, 2009, which foresees drastic cuts in diesel and gas engine emissions. The new 8 way connector is circular in shape and extremely compact. It features a ring nut closing system able to reduce the insertion load, which is highly elevated for connectors with more than 4 ways. The C280 family features apply. That is, the RC280 is watertight and provides elevated thermal and environmental resistance, characteristics that make it ideal even for burdensome uses.



Connettore RC280
RC280 Connector



MTA. The partner you need.



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!

MTA[®]
Advanced Automotive Solutions