

MTA

journal

Business & News from Automotive World

POR/ESP

COVER STORY

MTA USA 2008

DA VICINO

MTA ADV & Web Site



ZOOM

MTA & the MiTo

Nova divisão de corte

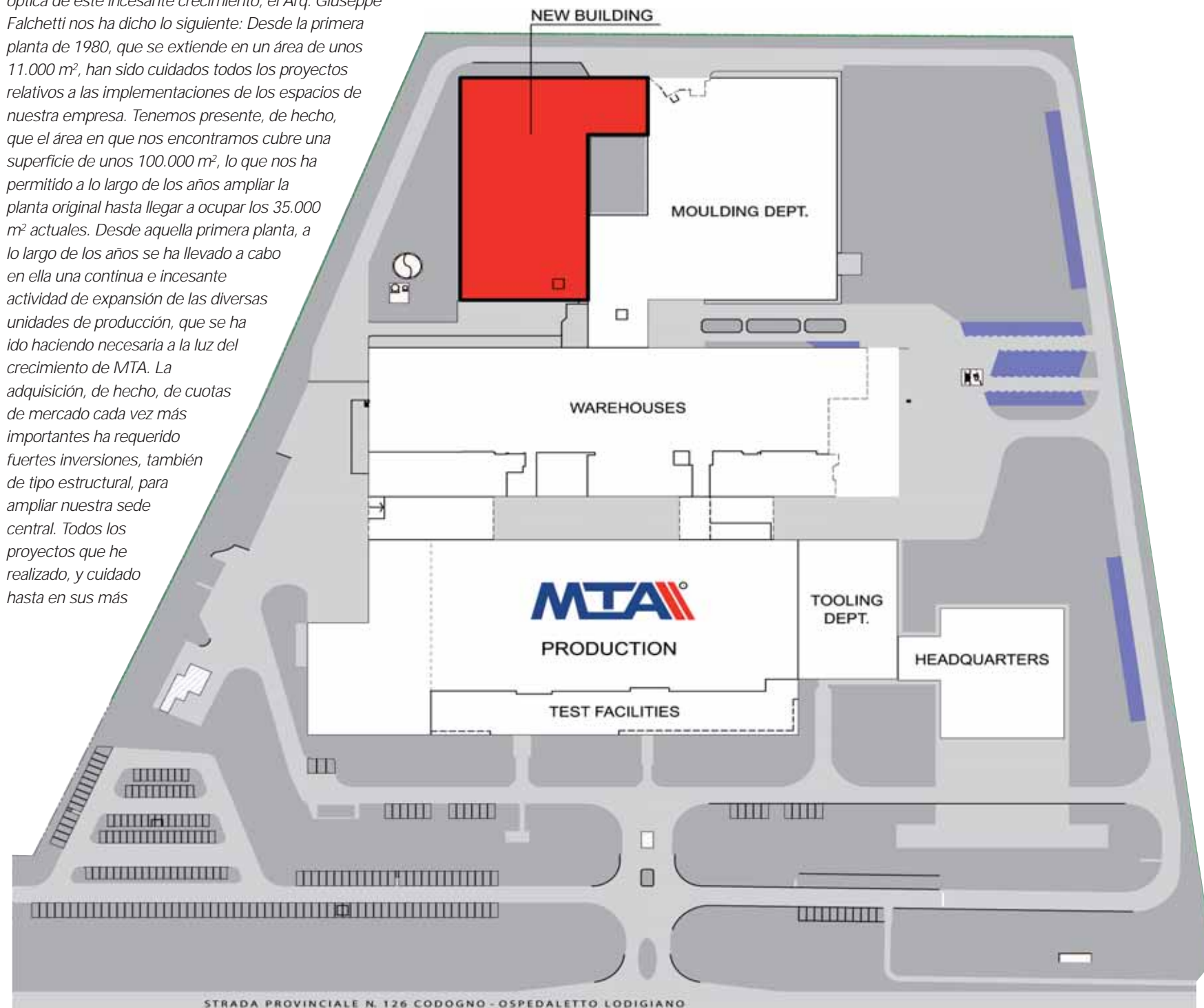
Nuevo taller de troquelado



Giuseppe Falchetti

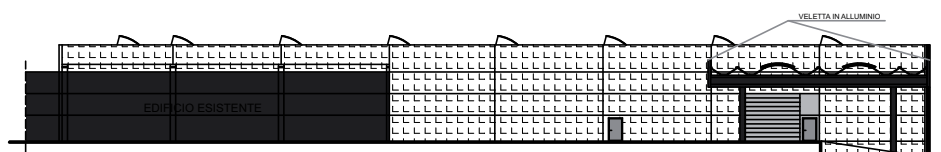
Abrimos este 4º número do nosso MTA Jornal batendo um papo com o Arquiteto Giuseppe Falchetti, nosso Vice presidente, que nos falou do último e importante investimento no estabelecimento de Codogno. MTA continua de fato sua incessante evolução, quer ampliando a sede principal italiana com a criação de novos espaços dedicados a serviços específicos, quer no exterior, com a abertura de novos estabelecimentos e com o desenvolvimento daqueles já existentes. Na perspectiva deste crescimento constante, eis o que nos disse o Arquiteto Giuseppe Falchetti. Desde a primeira instalação, em 1980, desenvolvida numa área de cerca de 11.000 m², cuidou-se muito de todos os projetos inerentes às implementações dos espaços da nossa empresa. Considere-se, pois, que a área onde nos situamos cobre uma superfície de cerca de 100.000 m², uma realidade que nos permitiu, ao longo dos anos, ampliar a instalação original que alcança hoje os 35.000 m². Desde aquele primeiro estabelecimento houve, durante todos estes anos, uma contínua e incessante atividade de expansão das diferentes unidades produtivas, que se tornou necessária à luz do crescimento da MTA. Efetivamente, a conquista de cotas de mercado cada vez mais importantes exigiu fortes investimentos, inclusive de tipo estrutural, para ampliar o nosso Headquarter. Todos os projetos que realizei, e cuidei até nos mínimos

Abrimos este 4º número de nuestro MTA Journal con una conversación con el arquitecto Giuseppe Falchetti, nuestro Vicepresidente, que nos ha hablado de la última relevante e importante inversión relativa a la fábrica de Codogno. MTA, de hecho, continúa su incesante evolución, ya sea ampliando su sede principal en Italia con la creación de nuevos espacios dedicados a servicios específicos, o sea en el extranjero con la apertura de nuevas fabricas y con el desarrollo de las ya existentes. En la óptica de este incesante crecimiento, el Arq. Giuseppe Falchetti nos ha dicho lo siguiente: Desde la primera planta de 1980, que se extiende en un área de unos 11.000 m², han sido cuidados todos los proyectos relativos a las implementaciones de los espacios de nuestra empresa. Tenemos presente, de hecho, que el área en que nos encontramos cubre una superficie de unos 100.000 m², lo que nos ha permitido a lo largo de los años ampliar la planta original hasta llegar a ocupar los 35.000 m² actuales. Desde aquella primera planta, a lo largo de los años se ha llevado a cabo en ella una continua e incesante actividad de expansión de las diversas unidades de producción, que se ha ido haciendo necesaria a la luz del crecimiento de MTA. La adquisición, de hecho, de cuotas de mercado cada vez más importantes ha requerido fuertes inversiones, también de tipo estructural, para ampliar nuestra sede central. Todos los proyectos que he realizado, y cuidado hasta en sus más

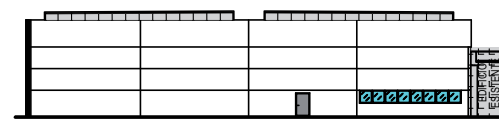


detalhes, resultaram na criação de espaços amplos, muito luminosos e inteiramente climatizados, com o objetivo principal de garantir uma boa qualidade de trabalho aos nossos encarregados. Já em 1990 deslocamos os armazéns numa área dedicada, cobrindo uma superfície de cerca de 10.000 m²; em 1997 foi a vez da nova área de equipamentos e em 2002 foi completado o setor estampagem, uma área de 6000 m² que hospeda atualmente 58 prensas para usinagem plástica. Último, na ordem cronológica, foi o novo edifício que hospeda os escritórios, desenvolvido em três andares e inaugurado em 2006. O projeto que estamos acompanhando este ano, e que já está em fase de realização, envolve a construção de um novo galpão que hospedará a unidade de corte. Atualmente esta divisão, equipada com 16 prensas de várias tonelagens, ocupa um espaço de cerca de 1.000 m². Em vista da chegada, em breve, de novas prensas para potenciar a produção, tornou-se necessária a construção de um edifício dedicado de 3.700 m², 2.500 dos quais são dedicados à usinagem, 800 à armazenagem e 400 à área de descarga. A nova divisão de corte surgirá ao lado da divisão estampagem, com a qual compartilhará o corpo de ligação aos armazéns. O novo edifício, pré-fabricado de última geração, terá uma cobertura em que se alternam telhas curvas e janelas contínuas completamente motorizadas; uma realização de vanguarda prevendo, como todas as unidades produtivas, a climatização.

mínimos detalles, han comportado la realización de amplios espacios, muy luminosos y completamente climatizados, con el objetivo fundamental de asegurar una buena calidad del trabajo a nuestros empleados. Ya en 1990, trasladamos los almacenes a un área dedicada para ello de unos 10.000 m²; en 1997 fue el turno del nuevo taller de mantenimiento y en el 2002 fue terminado el taller de estampación de plásticos, una zona de 6.000 m² que actualmente alberga 58 prensas para la elaboración del plástico. Último, en orden cronológico, ha sido el nuevo edificio que alberga las oficinas, que se desarrolla en tres plantas y que fue inaugurado en el 2006. El proyecto que estamos llevando a cabo este año, y que está en fase de realización, concierne a la construcción de una nueva nave que albergará el taller de troquelado. Actualmente el taller, que está equipado con 16 prensas de diferente tonelaje, ocupa un espacio de unos 1.000 m². Previendo en breve la llegada de nuevas prensas para potenciar la producción, se ha hecho necesaria la construcción de un edificio dedicado a ello, de 3.700 m² de los cuales 2.500 están dedicados a las elaboraciones, 800 al almacén y 400 al área de descarga. El nuevo taller de troquelado surgirá al lado del taller de estampación de plásticos, con la que compartirá el cuerpo de unión con los almacenes. El nuevo edificio, prefabricado de última generación, tendrá una cubierta donde se alternan tejas curvas y ventanas continuas completamente motorizadas y estará a la vanguardia previendo, como en todos los talleres de producción, la climatización del mismo.



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.sdwwwg.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

Sumário

MTA WORLD

Cover story
MTA USA cresce e se renova

InFoco
A nova campanha de imprensa
e o novo website MTA

PRODUCT TIME

Zoom
MTA para um MiTo
MTA com IVECO Massif,
a grande volta dos fora-de-estrada
Maserati Granturismo S,
um sonho que se tornou realidade
MTA last releases

Work in progress
Um terminal de aterramento
com fixação rápida, prático e seguro

Tech News
Polo negativo S&S System
Novo desativador de bateria MTA
RC280: novo conector de 8 vias

Sumário

MTA WORLD

04 *Cover story* 04
MTA USA crece y se renueva

08 *Enfoque* 08
La nueva Campaña de Prensa
y el nuevo Sitio Web de MTA

PRODUCT TIME

10 *Zoom* 10
MTA para un MiTo
MTA con IVECO Massif
para el gran retorno a los todoterrenos
Maserati Granturismo S,
un sueño hecho realidad
MTA last releases

16 *Work in progress* 16
Un terminal de masa de apriete rápido,
práctico y seguro

18 *Tech News* 18
Polo negativo S&S System
Nuevo desconector de batería de MTA
RC280: nuevo conector 8 vias

1115

MTA USA cresce e se renova

MTA USA crece y se renueva



Advanced Automotive Solutions

No dia 3 de maio de 2007 nascia MTA USA Corp., a nossa 4ª filial estrangeira com sede em Chicago. Agora, depois de apenas 13 meses, graças aos importantes progressos da nossa atividade a sede está de mudança; vai se ampliar e organizar para poder oferecer um serviço ainda mais apurado aos clientes do Novo Continente. Esta mudança de endereço prevê, de fato, um escritório mais eficiente, mas sobretudo a possibilidade de ter, adjacente a este escritório, um armazém. O conhecimento da nossa marca no mercado automotivo norte-americano está bem consolidado, graças ao trabalho iniciado já em 2003 e gerido, naquela época, diretamente da Itália; com a presença de uma pessoa em loco os resultados superaram até as previsões mais otimistas. Para os clientes norte-americanos está previsto, portanto, um serviço cada vez mais eficiente que lhes permitirá confiar ainda mais na nossa sede de Chicago, capaz agora de abastecer-los diretamente com uma evidente vantagem logística. O mercado automotivo dos Estados Unidos poderá em breve requerer ainda mais da MTA, motivo pelo qual a empresa já está pensando na criação de um Centro de Produção inteiramente dedicado ao mercado americano, provavelmente com sede no México, completando assim a conquista do Novo Mundo. Entre os nossos clientes nos Estados Unidos podemos citar: International Truck and Engine Corporation, Gehl Company, Mustang Manufacturing Company, Elgin Sweeper Company, John Deere Company e CNH (Grupo Fiat) Exatamente para estas duas últimas famosas empresas, que produzem tratores, a MTA está projetando atualmente produtos inovadores, que serão citados logo mais no nosso jornal. International Engine Group é a divisão da International Truck and Engine Corporation que projeta e produz os motores diesel mais vendidos no mundo, com marca MaxxForce International Power Diesel. Estes motores são montados não apenas nos caminhões da International, mas são vendidos também à Ford que os utiliza nos próprios meios. International Engine Group tem três áreas produtivas: Melrose Park, no Illinois; Hunstville, na Alabama e Indianapolis, na Indiana, onde se realiza

El 3 de mayo de 2007 nació MTA USA Corp., nuestra 4ª sucursal extranjera con sede en Chicago y ahora, a distancia de tan solo 13 meses, gracias a los importantes desarrollos de nuestra actividad, la sede se traslada para poder ampliarse y organizarse, de modo que pueda ofrecer un servicio aún más esmerado a los clientes del Nuevo Continente. Este cambio de dirección prevé, de hecho, unas oficinas más eficientes, pero sobre todo nos permite tener un almacén contiguo a las mismas. El nivel de conocimiento de nuestra marca en el mercado automovilístico norteamericano está bien consolidado gracias al trabajo comenzado ya en el 2003, gestionada en aquel momento directamente por Italia; con la presencia de una persona "in loco" los resultados han superado ahora incluso las previsiones más optimistas. Para los clientes norteamericanos está previsto, por tanto, un servicio cada vez más eficiente, que les permitirá apoyarse cada vez más en nuestra sede de Chicago, capaz ahora de suministrarles directamente, con evidentes ventajas en términos de logística. El mercado automovilístico estadounidense podría muy pronto pedir a MTA aún más y, por esta razón, alguien en la empresa está pensando ya en la creación de un Centro de Producción dedicado completamente al mercado americano, probablemente con sede en Méjico, yendo a completar así la conquista del Nuevo Mundo. Entre nuestros clientes en los Estados Unidos contamos con: International Truck and Engine Corporation, Gehl Company, Mustang Manufacturing Company, Elgin Sweeper Company, John Deere Company y CNH (Grupo Fiat). Precisamente para estas dos últimas importantes empresas, que producen tractores, MTA está proyectando actualmente innovadores productos especialmente estudiados para ellas, de los que pronto tendrán noticias en nuestro diario. International Engine Group es la división de la International Truck and Engine Corporation que proyecta y produce los motores diesel más vendidos del mundo, bajo la marca MaxxForce International Power Diesel. Estos motores son montados no sólo en los camiones internacionales, sino que también son vendidos a la Ford, que los utiliza en los mismos medios. International Engine Group tiene 3 centros de

Fonte: www.mustangmfg.com

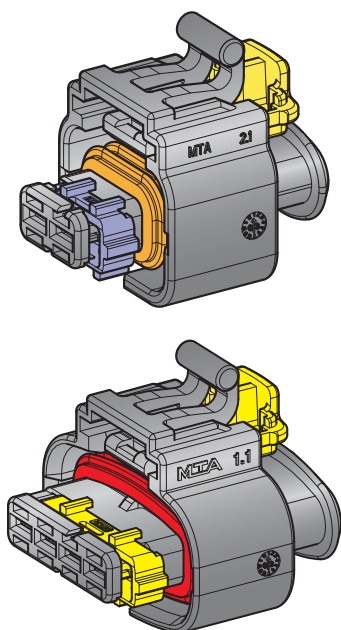


toda a gama dos motores MaxxForce™, MaxxForce™ Big Bore e Power Stoke. Através dos dois sistemistas Arnecom e Leoni, MTA fornece à International Truck and Engine Corporation os conectores C 280, de 2 e 4 vias. Cabe lembrar que os conectores C 280 WP (Water proof), cuja gama atual abrange 2, 3 e 4 vias, com diferentes polarizações (mecânicas e visuais), foram estudados para as mais difíceis aplicações automotivas e são, portanto, empregadas em vários sensores no vão motor (debímetro, temperatura água, pressão absoluta, etc.), e sobre os injetores de todas as motorizações diesel e gasolina. Os C 280 são caracterizados por serem estanques, compactos, pela resistência térmica e ambiental; são exatamente estas características que os tornam adequados aos mais difíceis empregos. De fato, tanto as vedações de estanqueidade do conector, quanto aquelas dos terminais, são realizadas em silicone, material resistente às mais altas temperaturas e com uma ótima estanqueidade, permitindo simultaneamente um confortável acoplamento entre o conector e a matriz ou um eventual conector porta machos. Para o ano 2008 a MTA fornecerá Internacionalmente cerca de 300.000 peças

producción, en Illinois en Melrose Park, en Alabama en Hunstville y en Indiana en Indianápolis, donde se produce toda la gama de los motores MaxxForce™, MaxxForce™ Big Bore y Power Stoke. Mediante los dos fabricantes de cableados, Arnecom y Leoni, MTA proporciona a International Truck and Engine Corporation los conectores C 280, de 2 y de 4 vías. Recordamos que los conectores C 280 WP (Water proof), cuya gama actual comprende 2, 3 y 4 vías, con diversas polarizaciones (mecánicas y visuales) han sido estudiados para las más exigentes aplicaciones automovilísticas y son empleados, por tanto, en múltiples sensores en el compartimento del motor (debímetro, temperatura del agua, presión absoluta, etc.), y en los inyectores de todos los motores diesel y gasolina. Los C 280 se caracterizan por su cierre estanco, compactabilidad, resistencia térmica y ambiental y, son precisamente estas características las que les hacen aptos para los usos más difíciles. De hecho, tanto las juntas de estanqueidad del conector como las de los terminales están fabricadas con silicona, material resistente a las más altas temperaturas y con un óptimo cierre estanco, permitiendo al mismo tiempo un fácil acoplamiento entre el conector y el gálbo o un posible conector portamachos. En el 2008 MTA suministrará unas 300.000 unidades del C 280 a International,



Motor INTERNATIONAL MaxxForce™ DT500



Conectores 2 e 4 vias para Motores INTERNATIONAL



do C 280, mas a previsão para o ano 2009 é de superar o meio milhão de unidades. Outros produtos são fornecidos pela MTA à Gehl Company e à Mustang Manufacturing Company, ambas produtoras de máquinas para terra planagem e escavadeiras, através do sistemista Sheyenne. Com a Mustang, em particular, a MTA iniciou a colaboração com o fornecimento dos módulos porta relés, porta mini e porta maxi, dos frames 4 módulos e dos estribos de fixação para suas escavadeiras (modelos 2066, 2076 e 2086); o fornecimento dos nossos módulos, está previsto, em breve, também para a marca Gehl. Também foram acrescentados vários tipos de produtos entre os quais, por exemplo, os bornes de bateria e diversos modelos de terminais. Para a Elgin Sweepers Company, líder na produção de máquinas para a limpeza de estradas, a MTA fornece, através do sistemista General Cable, toda a gama dos módulos componíveis: desde os frames multivias até as caixas de contenção dos relés, estudadas para instalações particularmente agressivas.



Pelican Broom Sweeper

mientras que para el año 2009 se prevé superar el medio millón de unidades. Diferentes son, en cambio, los productos suministrados por MTA a la Gehl Company y a la Mustang Manufacturing Company, ambas productoras de máquinas para el movimiento de tierras y excavadoras, mediante el fabricante de cableados Sheyenne. En particular, con la Mustang MTA ha comenzado a colaborar para el suministro de módulos portarelés, portamini y portamaxi, del marco de 4 módulos y de los estribos de fijación para las excavadoras de su producción (modelos 2066, 2076 y 2086). En breve está previsto que suministremos nuestros módulos también a la marca Gehl. Se han añadido además diversos tipos de productos como, por ejemplo, los bornes de batería y diferentes modelos de terminales. En lo que respecta a la Elgin Sweepers Company, líder en la producción de máquinas para la limpieza vial, MTA suministra, mediante el fabricante de cableados General Cable, toda la gama de los módulos componibles: desde los marcos multivía a las cajas de contención de los relés, estudiadas para instalaciones especialmente complicadas.



Módulos componíveis e frames multivias para as caixas de contenção dos fusíveis e relés

Módulos componibles y cajas de contención de los fusibles y relés



Fonte: www.internationaltrucks.com



A nova campanha de imprensa e o novo website MTA

La nueva Campaña de Prensa y el nuevo Sitio Web de MTA

Um novo conceito de comunicação, criativo e uma nova mensagem a ser veiculada. São estas as características da nova Campanha de Advertising 2008 de MTA, destinada às principais revistas especializadas do cenário internacional, encomendada à agência Space Design – Working Web Group que cuidou também da realização do novo site MTA .

A lógica que está baseada na criatividade, é o reforço da mensagem veiculada pela campanha anterior. Antes o Grupo era definido como o “parceiro certo”, agora se acentua o aspecto da “necessidade” de se entregar ao melhor parceiro para o mundo Automotivo, a MTA. Exatamente estes conceitos de “laços” e “exigência” foram veiculados pela nova Campanha 2008 com algumas escolhas criativas e originais: os visuais mostram de fato



Un nuevo concepto de comunicación, nuevos motivos creativos y nuevo mensaje clave que difundir. Estas son las características de la nueva Campaña de Publicidad 2008 de MTA destinada a las principales publicaciones especializadas del panorama internacional, encargada a la agencia Space Design - Working Web Group que se ha ocupado también de la creación del nuevo sitio web de MTA. La lógica que se encuentra en la base de los

nuevos motivos creativos es la consolidación del mensaje difundido por la campaña: mientras antes el Grupo era definido como el “partner adecuado”, ahora se acentúa el lado de la “necesidad” de depositar la confianza en el mejor partner para el mundo de la del automóvil, en MTA. Precisamente estos conceptos de “relación” y “exigencia” han sido difundidos por la nueva Campaña 2008 gracias a algunas elecciones creativas originales: los visuales muestran, de hecho, algunas relaciones simbióticas presentes en la naturaleza, como por ejemplo el pez payaso y la anémona o el oso panda y el bambú, y proponen una analogía con la relación entre los fabricantes de automóviles y MTA proveedor de componentes. Además de garantizar la comunicación correcta del concepto, y de conferir una imagen agradable y

alguns laços simbióticos

presentes na natureza, como por exemplo o peixe palhaço e a anêmona ou o panda e o bambu, sugerindo uma analogia com ligação entre os produtores de automóveis e a MTA fornecedor de componentes. Além de garantir uma comunicação correta do conceito e dar uma imagem agradável e curiosa, a escolha destes sujeitos estranhos ao universo Automotivo permitiu a MTA de ganhar maior visibilidade nas revistas de setor, às quais a nova campanha se destina, e de se diferenciar claramente dos concorrentes presentes.

Mas as novidades relativas à Comunicação do Grupo atingem também o universo do Web: já está on line o novo site de MTA www.mta.it. O site se apresenta renovado no aspecto gráfico, que conjuga a imagem institucional do Grupo com um visual arrojado, acompanhando as últimas tendências do universo web. Foram revistos os conteúdos e as seções que o compõem, para oferecer maiores informações sobre as atividades da empresa e sobre os produtos, atendendo as atuais exigências dos usuários da internet, que buscam hoje informações exatas, atualizadas e facilmente aproveitáveis. Por esta razão o novo Website salienta tanto as informações sobre a empresa, relativas à organização e ao sistema de qualidade do Grupo, quanto àquelas relativas aos produtos, com uma ampla "vitrine" descritiva dedicada à produção MTA. O site inclui também uma seção dedicada às notícias e uma área de download onde é possível baixar os catálogos dos produtos, as filmagens institucionais ou a House Organ "MTA Journal". O site www.mta.it foi realizado com a Plataforma ACM CMS (Content Management System), inovadora e avançada do ponto de vista tecnológico, que permitirá à MTA manter a atualização do website para um constante alinhamento com a evolução do Grupo. Para MTA, o novo site será, o instrumento de comunicação e informação mais atualizado, dirigido a um target mundial.

curiosa, la elección de estos motivos extraños al mundo del automóvil ha permitido a MTA conseguir más visibilidad en las publicaciones del sector a las que está destinada la nueva campaña y diferenciarse claramente de sus competidores actuales. Pero las novedades relativas a la Comunicación del Grupo abarcan también al mundo de la Web: ya está de hecho online el nuevo sitio web de MTA www.mta.it. El sitio web se presenta renovado con un nuevo aspecto gráfico que conjuga la imagen institucional del Grupo con un look minimalista y elegante, según las tendencias del mundo web. Reexaminado en sus contenidos y en las secciones que lo componen, para ofrecer más información sobre las actividades de la empresa y sobre sus productos, sale en ayuda de las actuales exigencias de los usuarios de Internet, que hoy buscan información precisa, siempre actualizada y fácil de utilizar. Por esta razón el nuevo sitio web pone de relieve tanto la información sobre la empresa, relativa, por ejemplo, a la organización y al sistema de calidad del Grupo, como la relativa a los productos, con un amplio "escaparate" descriptivo dedicado a la producción de MTA. El sitio web también contiene una sección dedicada a las News y una zona de descargas en la que es posible descargar los catálogos de los productos, los reportajes institucionales o la revista de la empresa "MTA Journal". El sitio web www.mta.it ha sido realizado con la Plataforma Acm Cms (Content Management System), o Sistema de Gestión del Contenido, innovadora y avanzada desde el punto de vista tecnológico, que permitirá a MTA mantener actualizado el sitio web just-in-time para una puesta al día con la evolución del Grupo. Para MTA, el nuevo sitio web será, por tanto, el instrumento de comunicación/información más actualizado, dirigido a un target mundial.



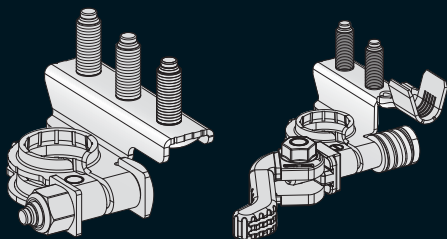
MTA Adv and Website pages

MTA para um MiTo

MTA para un MiTo

Está resolvido. Se chamará MiTo a nova pequena cupê da Alfa Romeo. O nome escolhido traz em si um forte significado evocativo, sinal da profunda ligação entre o passado e o futuro da Marca, entre Milão, cidade do design que viu nascer o estilo do automóvel e Turim, que cuidará da realização industrial. Graças às suas dimensões compactas, MiTo será o carro para a cidade, bonito e agressivo, capaz de contrastar a BMW Mini e a futura Audi A1. A grande novidade da MiTo consiste na "Alfa DNA", um comando que permite três diferentes comportamentos do automóvel, super esportivo (Dynamic), urbano (Normal) e de máxima segurança (All weather). Os motores são 4, todos Turbo (gasolina e diesel) de 90CV até 155CV, já com homologação Euro 5 Ready com baixa emissão de CO₂. No futuro haverá também um 230CV. Mas a grande notícia é que com a MiTo o Grupo do Lingotto visa relançar a Marca nos Estados Unidos; além da venda, o fabricante pretende também realizar a produção em loco a partir de 2011-2012. Grande volta, portanto, da Casa do Biscione no mercado das "estrelas e tiras" depois de mais de 14 anos. Nós de MTA fomos escolhidos, juntamente com outros importantes fabricantes de componentes, para compartilhar deste desafio. Fornecemos à MiTo uma série de produtos, entre os quais vários fusíveis e terminais olhais, alguns desenvolvidos especificamente para esta nova aplicação.

Está decidido. Se llamará MiTo el nuevo pequeño cupé de Alfa Romeo. El nombre elegido lleva consigo un fuerte sentido evocador, signo de la profunda unión entre el pasado y futuro de la Marca: entre Milán, ciudad del diseño que nacimiento al estilo del vehículo y a Turín, en donde se llevará a cabo su realización industrial. Gracias a sus dimensiones compactas, MiTo será el coche para la ciudad, bonito y agresivo, capaz de contrarrestar al BMW Mini y al futuro Audi A1. La gran novedad del MiTo consiste en "Alfa ADN", un mando que permite tres comportamientos diferentes del coche: superdeportivo (Dynamic), urbano (Normal) y de máxima seguridad (All weather). Los motores son 4, todos Turbo (gasolina y diesel), y van desde el de 90CV al de 155CV, ya con homologación Euro 5 Ready de baja emisión de CO₂. En el futuro también habrá un 230CV. Pero la gran noticia es que con el MiTo, el Grupo del Lingotto apunta a relanzar la Marca en los Estados Unidos; además de la venta, la intención del constructor es también la producción "in situ" a partir del 2011-2012. Un gran retorno, por tanto, de la Casa de la Serpiente en el mercado de las barras y estrellas tras más de 14 años. MTA ha sido elegidas junto a otros importantes fabricantes de componentes para compartir este desafío y suministramos de este modo a MiTo una serie de productos, entre los que destacan varios fusibles y terminales de ojal y algunos de ellos desarrollados específicamente precisamente para esta nueva aplicación.

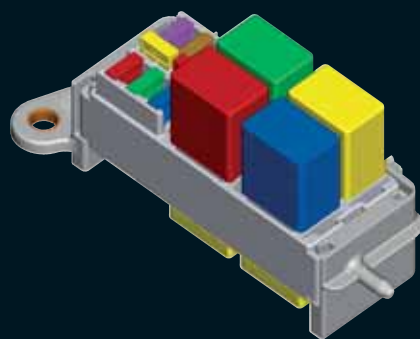


BORNES BATERIA

Os bornes de bateria empregados neste modelo são o positivo com três parafusos prisioneiros e o negativo com sistema de parafusagem rápida; este último é cada vez mais utilizado pelos fabricantes de automóveis, pois dispensando o uso de apertadeiras, simplifica sensivelmente o processo de montagem. A sucessiva distribuição do veículo também ganha vantagem com este sistema, porque este tipo de parafusagem permite desconectar rapidamente a bateria nos períodos de inatividade do veículo.

BORNES DE LA BATERÍA

Los bornes de la batería empleados en este modelo son el positivo con fijación a tornillo de tres prisioneros y el negativo con sistema de cierre de ajuste rápido. Este último es cada vez más adoptado por los fabricantes de automóviles, ya que permite la eliminación del empleo del uso del destornillador eléctrico, simplificando notablemente el proceso inicial de montaje. También la posterior distribución del vehículo se beneficia de ello, dado que este tipo de cierre permite desconectar rápidamente la batería durante las paradas del vehículo.



CONJUNTO VÃO PORTA-MALAS + ESTRIBO

O conjunto montado no vão porta-malas foi desenvolvido para as instalações mais assessoradas da MiTo (assentos aquecidos, aparelho estéreo Bose, etc.), é dotado de estribo de fixação específico, compatível com o layout do cabo traseiro, com acabamento e fixação na carroceria.

CAJA DEL MALETERO + ESTRIBO

La caja montada en el maletero ha sido desarrollada para las instalaciones con más accesorios del MiTo (asientos calentados, instalación estéreo Bose, etc.) y está dotada con estribo de fijación específico, compatible con la disposición del cable posterior, con el acabado y las fijaciones en el bastidor.





CONECTORES C280 WP

Nas versões de 2, 3 e 4 vias e com diferentes polarizações (mecânicas e visuais), os conectores C280 WP são empregados em vários sensores no vão motor e nos injetores de todas as motorizações diesel e gasolina.

CONECTORES C280 WP

En versiones de 2, 3 y 4 vías y con diversas polarizaciones (mecánicas y visuales), los conectores C280 WP son ampliamente usados en varios sensores en el compartimento del motor y en los inyectores de todos los motores diesel y gasolina. .



TAMPA DO RADIADOR

A tampa de 1.4 bar do tipo radial garante uma funcionalidade ótima do sistema de resfriamento, graças à conservação constante da pressão de exercício e à adoção de um O-Ring em material de silicone capaz de assegurar uma perfeita estanqueidade.

TAPÓN DEL RADIADOR

El tapón de 1.4 bares de tipo radial garantiza el funcionamiento óptimo del sistema de refrigeración del vehículo, gracias al mantenimiento constante de la presión de trabajo y la adopción de una junta tórica de material silicónico capaz de asegurar una perfecta estanqueidad.



CONJUNTO SCM

Projetado para a proteção das principais necessidades (pré aquecimento das pequenas velas, guia elétrica, body computer, etc.) e a distribuição da potência, o conjunto SCM tem dimensões compactas. Adaptando-se perfeitamente ao lay-out no vão motor, onde os espaços são cada vez mais limitados, garante ainda uma modularidade na cablagem, com melhor otimização dos custos.

CAJA DE POTENCIA SCM

Proyectada para la protección de los principales dispositivos (precalentamiento de las bujías, dirección asistida, ordenador, etc.) y la distribución de la potencia, la caja SCM es de dimensiones compactas. Adaptándose perfectamente a la disposición en el compartimento del motor, donde los espacios son cada vez más limitados, garantiza además una modularidad en el cableado, con una mejor optimización de los costes.

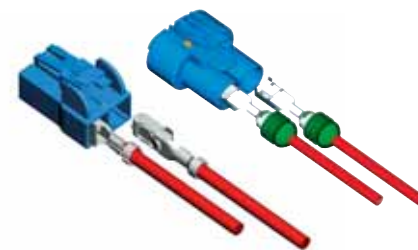


SUPORE CONJUNTO VÃO MOTOR SCM

O conjunto SCM é contido num cesto especial em material plástico, desenvolvido ad hoc para esta aplicação. O contentor permite maior proteção dos componentes contra a penetração de água no vão motor, no caso de limpeza do mesmo, que prejudicaria as performances elétricas. Este suporte garante, ainda, melhor lay-out dos cabos num espaço que se revela limitado.

SOPORTE DE LA CAJA DE POTENCIA SCM

La caja SCM es montada en un receptáculo específico de material plástico, desarrollado expresamente para esta aplicación. El contenedor permite una mayor protección de los componentes frente al agua que puede penetrar dentro del compartimento del motor en caso de limpieza del mismo, comprometiendo en este caso los rendimiento eléctricos. Este soporte garantiza, además, una distribución óptima de los cables, en un espacio que resulta limitado.



CONECTORES DE POTENCIA

Desenvolvidos para conexões na matriz ou para seccionamentos, para aplicações no vão motor (versão estanque), ou então no vão habitáculo (versão à vista). Diferentes polarizações (mecânicas e visuais) garantem, ainda mais, imediata e correta conexão entre as partes.

CONECTORES DE POTENCIA

Desarrollados para conexiones sobre dima (gálilos) o para seccionamientos, para aplicaciones en el compartimento del motor (versión estanca), o bien en el compartimento del habitáculo (versión abierta). Distintas polarizaciones (mecánicas y visuales) permiten además garantizar una más inmediata y correcta conexión entre las partes.



MTA com IVECO Massif a grande volta dos fora-de-estrada

MTA com IVECO Massif para el gran retorno a los todoterrenos



Central porta-fusíveis CBA Power e CFO
Caja portafusibles CBA Power e CFO

Por ocasião do Samoter 2008, feira trienal internacional realizada em Verona e direcionada ao universo off-road, a Iveco apresentou o novo Massif uma nova proposta para este setor. Massif não é um dos tantos SUV que se vêem rodando pela cidade, mas um verdadeiro fora-de-estrada profissional, capaz de manifestar toda a sua potência mesmo nos percursos mais difíceis e em condições extremas, graças ao chassi de longarinas e à tração 4x4. Realizado como um autêntico veículo para o trabalho e produzido em colaboração com o fabricante espanhol Santana, o novo fora-de-estrada Iveco é proposto como diversas instalações (ambulância, meio militar ou ao serviço dos Bombeiros, Polícia, Guarda Forestal, etc.), é disponível nas versões station wagon de três e cinco portas, pick-up e com chassi cabinado. Embaixo do capô pulsa um motor de 3 litros turbodiesel com 146 ou 176 CV. O Massif é, portanto, um veículo comercial, robusto e versátil predisposto para carregar mercadorias e pessoas (massa total em terra mais de 3 toneladas – carga útil 1 tonelada), e levá-las para qualquer lugar e em qualquer condição. É evidente que para aplicações tão difíceis a Iveco pediu também aos fornecedores componentes extremamente resistentes e altamente confiáveis, capazes de enfrentar as condições de trabalho mais extremas. Componentes como aqueles que MTA forneceu a este “Professional Utility Vehicle”, entre os quais os mais significativos são representados pelos dois conjuntos porta-fusíveis instalados no vão motor, um CBA Power e um CFO. O primeiro pode alojar 3 fusíveis de tipo Midival e 1 fusível de tipo Megaval para a proteção das principais utilidades, entre as quais o motor de arranque, enquanto a CFO hospeda 2 fusíveis de tipo Midival utilizados para a proteção do condicionamento e do relé de descarga da chave. No Massif, o CBA Power e o CFO são combinados e posicionados no pólo positivo da bateria. Presente ainda, no vão, o conjunto SCA que integra a tomada diagnóstica e o conjunto CVB porta-fusível/porta-relé. Para o Massif, os escritórios técnicos MTA desenvolveram ainda, em colaboração com a Iveco, um cesto especial capaz de conter vários módulos porta-fusíveis/porta-relé componíveis instalados no vão motor. Esta estrutura permite uma maior proteção dos componentes contra a água e a lama, que num veículo fora-de-estrada, poderá penetrar no interior do vão motor prejudicando assim as performances elétricas, e garante uma melhor organização dos cabos em espaços que muitas vezes se revelam mínimos e insuficientes.

Con ocasión del Samoter 2008, feria trienal internacional celebrada en Verona relativa al universo de los medios del movimiento de tierra, Iveco ha presentado el nuevo Massif con el cual se vuelve a proponer en el sector de los off-road.

Massif no es uno de los muchos SUV que se ven rodando por la ciudad, sino un verdadero todoterreno profesional, capaz de expresar también toda su potencia en los recorridos más difíciles y en condiciones extremas, gracias a su bastidor de largueros y a su tracción 4x4. Realizado como un auténtico vehículo de trabajo y producido en colaboración con el fabricante español Santana, el nuevo todoterreno Iveco es propuesto en varias instalaciones (ambulancia, medio militar o al servicio de los Bomberos, Policía o Agentes Forestales, sólo por citar algunos de ellos) y está disponible en las versiones station wagon de tres y cinco puertas, pick-up y con bastidor con cabina; bajo el capó, por último, un potente 3 litros turbodiesel de 146 o de 176 CV. El Massif es, por tanto, un auténtico vehículo comercial, robusto y versátil, preparado para cargar mercancías y personas (peso total en tierra por encima de las 3 toneladas - carga útil de 1 tonelada) y para llevarlas a cualquier parte y en cualquier condición. Es evidente que para aplicaciones tan difíciles, Iveco también ha solicitado a sus proveedores componentes extremadamente resistentes, sumamente confiables, capaces de hacer frente a las condiciones de trabajo más extremas. Componentes como los que MTA le ha suministrado a este Professional Utility Vehicle, entre los cuales los más significativos están representados por dos cajas portafusibles instaladas en el compartimento del motor: una CBA Power y una CFO. La primera es capaz de alojar 3 fusibles de tipo Midival y 1 fusible de tipo Megaval para la protección de los principales dispositivos, entre los que se encuentra el dispositivo motor de arranque, mientras que el CFO alberga 2 fusibles de tipo Midival utilizadas para la protección de la climatización y el relé de descarga de llave. En el Massif, la CBA Power y la CFO están combinadas juntas y situadas en el polo positivo de la batería. Se encuentran, además, en el compartimento del habitáculo la caja SCA que integra la toma de diagnóstico y la caja CVB portafusibles/portarelés. Para el Massif, los departamentos técnicos de MTA han desarrollado además, en colaboración con Iveco, un receptáculo específico, capaz de contener varios módulos portafusibles/portarelés componibles instalados en el compartimento del motor. Este contenedor permite una mayor protección de los componentes frente al agua y el barro, que en un vehículo todoterreno pueden penetrar dentro del compartimento del motor, comprometiendo así los rendimientos eléctricos y asegurando una mejor organización de los cables, en espacios que a menudo resultan mínimos y estrechos.



Suporte especial para módulos porta-fusíveis/relé componíveis
Soporte para módulos portafusibles/portarelés componibles





Fonte: www.media.maserati.com

Maserati GranTurismo S, um sonho que se tornou realidade

Maserati GranTurismo S, un sueño hecho realidad

Maserati acaba de lançar no mercado sua nova criação, a GranTurismo S. Elegante e muito esportiva, formas sinuosas e ligeiramente boleadas. Em suma, um carro que é simplesmente um sonho. Requitada nos detalhes vermelhos do tridente encaixado na grelha anterior, agressiva no spoiler traseiro integrado e nas minissaias laterais alongadas, como também nos grandes aros de 20" com 7 raios e nos faróis anteriores sobre fundo negro. Mas a novidade desta linda cupê está bem escondida, mesmo se o seu "rugido" não deixa dúvidas: no seu capô bate um "coração" mais potente em relação ao da GranTurismo "básica", um V8 gasolina (4.691 cc) de 440 CV com nada menos que 490 Nm de torque ao atingir os 4.750 g/m. Sua velocidade máxima é de 295 km/h! Outro achado da Casa Modenense é a rapidez nas mudanças de marcha, um presente do MC-Shift, o câmbio de atuação elétrica de 6 marchas com paddles atrás do volante, que permite passagens de marcha em apenas 100 milissegundos. Nova força se desprende também do duplo escapamento cromado que, graças a uma válvula pneumática que se abre ao selecionar a modalidade "esporte", produz um "sound" realmente único. Todos nós da MTA estamos realmente orgulhosos de ter contribuído na realização deste sonho, para o qual fornecemos uma série de diversos terminais e conectores, além de alguns produtos montados pela primeira vez nos veículos Maserati.



Maserati acaba de lanzar al mercado su nueva creación, el GranTurismo S. Elegante y muy deportivo, formas sinuosas y ligeramente combadas, en suma, un coche de ensueño. Refinado en sus adornos de color rojo sobre el tridente engastado en la rejilla delantera, agresivo en el alerón trasero integrado y en los aerodinámicos faldones laterales, como también en las grandes llantas de 20" de 7 brazos y en los faros delanteros con fondo negro. Pero la novedad de este bonito coupé está bien escondida, aunque su "rugido" no deja lugar a dudas: bajo el capó

late un "corazón" más potente, respecto al del GranTurismo "base", un motor V8 de gasolina (4.691 cc) de 440 CV con 490 Nm de torque a 4.750 g/m. ¡que alcanza una velocidad punta de 295 km/h! El otro descubrimiento de la Casa de Módena son los cambios rápidos, gracias al MC-Shift, el cambio electroactuador de 6 marchas con palancas detrás del volante, que permite cambios de marcha en tan solo 100 milisegundos. Nueva garra despide también el doble tubo de escape cromado que, gracias a una válvula neumática que se abre cuando se selecciona la modalidad "sport", produce un "sonido" realmente único. Todo los que formamos MTA estamos claramente orgullosos de haber dado nuestra contribución a la realización de este sueño, que ha comportado el suministro de una serie de diferentes terminales y conectores, además de algunos productos montados por primera vez en los automóviles Maserati.

CONJUNTO CBA POWER

O CBA Power é um conjunto de dimensões compactas para hospedar todos os fusíveis destinados à proteção do veículo. Montado diretamente no pólo positivo da bateria e dotado de tampa, alojada no seu interior três Midival, um Megaval e um Powerval.

BORNE PÓLO NEGATIVO BATERIA QUICK LOCK

Este borne dispensa o uso de apertadeiras durante a instalação no veículo. E ainda, sendo fácil de soltar, permite desligar o pólo negativo durante a fase de transporte, distribuição do meio ou longos períodos de inatividade, evitando que a bateria se descarregue.

TAMPA DO RADIADOR COM ESCAPE

A tampa do radiador montado no recipiente de resfriamento motor da nova Maserati é de tipo axial com escape e pressão de exercício de 1.0 bar. A tampa vem com um prático tubo de descarga que encaminha o líquido, evitando sujar o recipiente.

CAJA DE POTENCIA CBA

La CBA Power es una caja de dimensiones compactas que contiene todos los fusibles destinados a la protección de los principales dispositivos del coche. Montada directamente sobre el polo positivo de la batería y con cubierta, alberga en su interior 3 Midival, 1 Megaval y 1 Powerval.

BORNE DE POLO NEGATIVO DE BATERÍA QUICK LOCK

Este borne permite eliminar el uso de atornilladores durante la instalación en el coche. Al ser además fácil de desconectar, permite la desconexión del polo negativo durante la fase de transporte, distribución del medio o parada prolongada, evitando la descarga de la batería.

TAPÓN DEL RADIADOR

El tapón del radiador montado sobre la caja de refrigeración del motor del nuevo Maserati es de tipo axial y presión de ejercicio igual a 1.0 bar. El tapón está provisto de un práctico tubo de descarga que encauza el líquido sobrante, evitando que la caja se ensucie.

MTA last releases

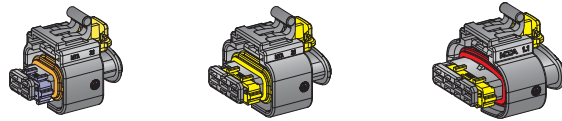
OPEL CORSA AGILA



MERIVA



ASTRA



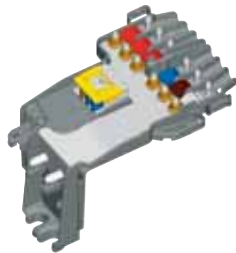
Fonte: media.opel.it

LANCIA DELTA



Fonte: www.fiatgroupautomobilespress.com

CITROEN BERLINGO

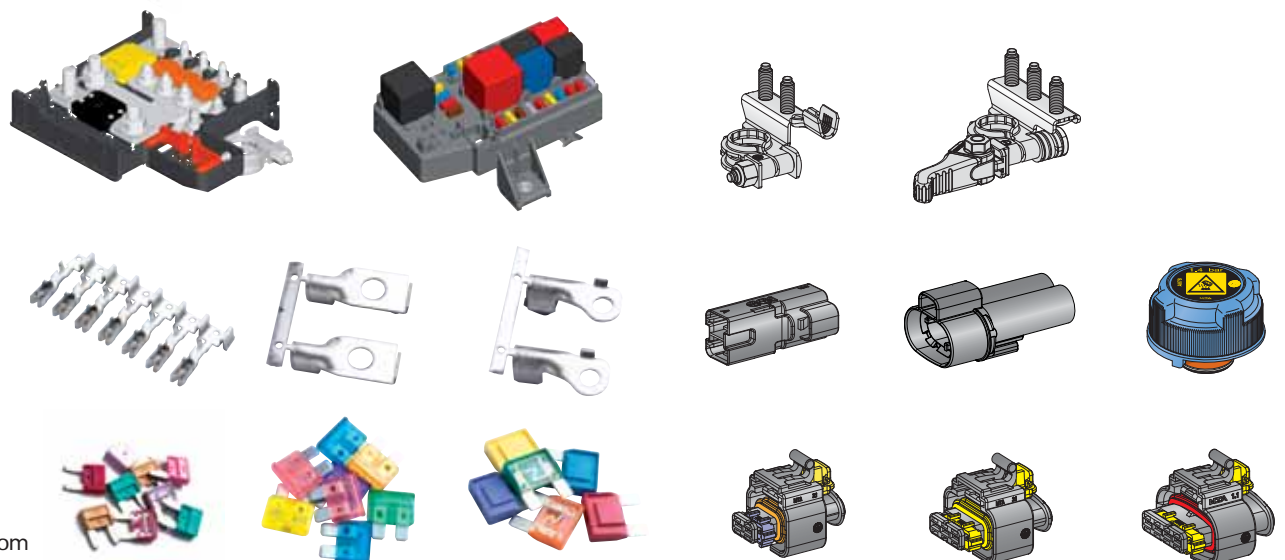


Fonte: www.citroen-presse.info

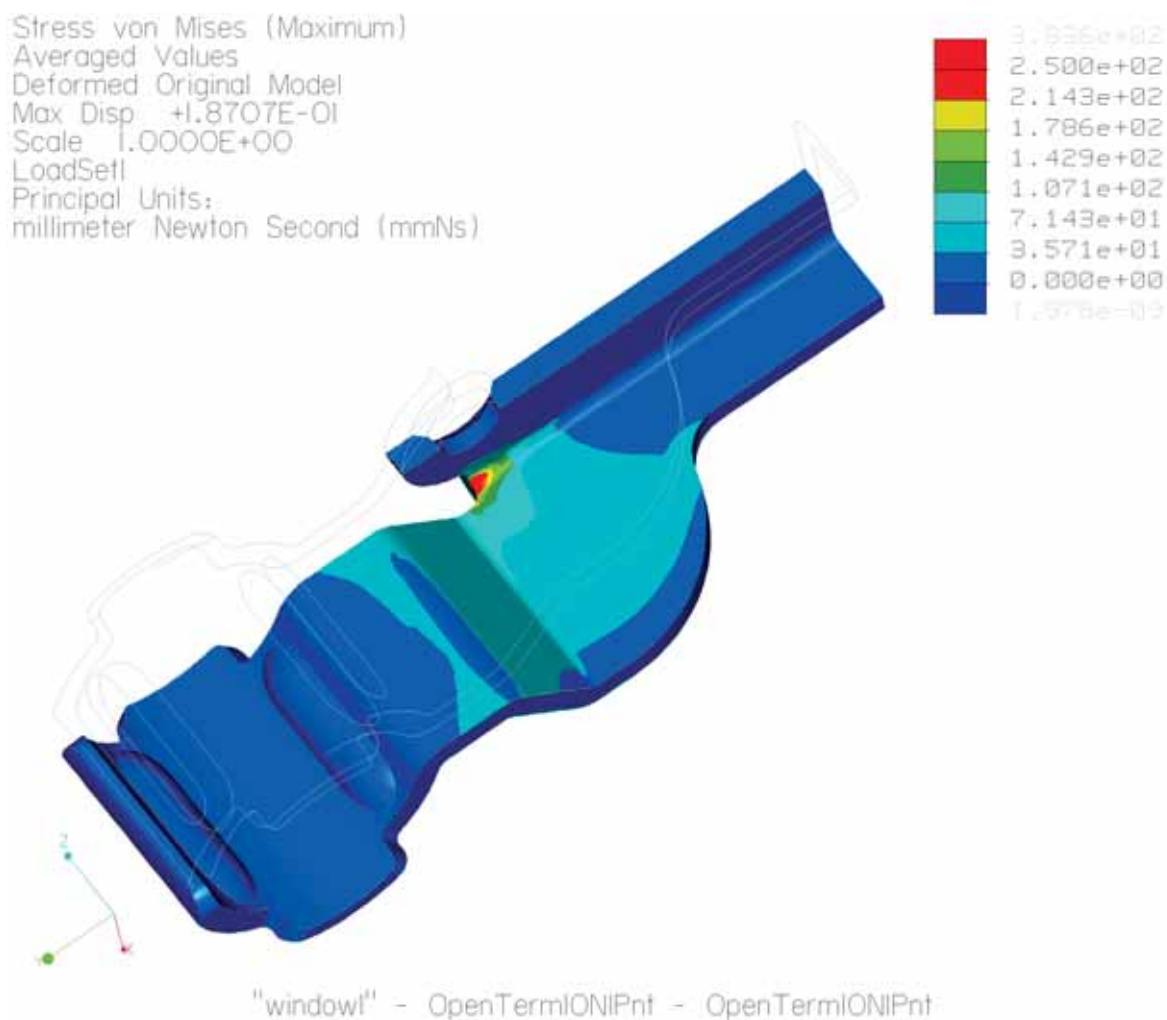
ALFA 159MY BRERA



SPIDER



Fonte: www.fiatgroupautomobilespress.com

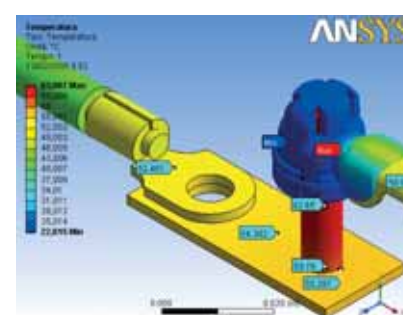
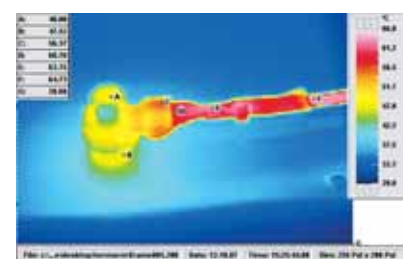


Um terminal de aterramento com fixação rápida, prático e seguro

Un terminal de masa de apriete rápido, práctico y seguro

Falar de inovação em relação a um terminal de aterramento talvez pareça um excesso, vista a sua simplicidade. Mas é exatamente aqui que está o erro. Mesmo o mais simples dos terminais requer horas e horas de trabalho, a partir da Pesquisa e Desenvolvimento até chegar à produção e aos testes na estrada. O projeto dos veículos modernos é, de fato, cada vez mais complexo: as performances, as normas sobre as emissões e a segurança e principalmente a distribuição do circuito de aterramento, fazem com que mesmo este produto, aparentemente banal seja fundamental para o bom funcionamento do veículo. O estudo deste terminal surge da necessidade de evitar que os veículos tenham problemas de torque de fixação nos terminais de aterramento com conseqüentes contatos incertos, muitas vezes causa de mau funcionamento da instalação elétrica. Contrariamente aos tradicionais terminais olhais, que exigem parafusagem mediante porca no pino roscado, o terminal MTA é conectado com um pino liso através de

Hablar de innovación al referirse a un terminal de masa parece quizás un poco excesivo dada su sencillez. Pero es precisamente en ello donde uno se equivoca. Incluso el más simple de los terminales requiere horas y horas de trabajo, a partir de la Investigación & Desarrollo, hasta llegar a la producción y a las pruebas en carretera. El proyecto de los automóviles modernos es, de hecho, cada vez más complejo: las prestaciones, las exigencias relativas a emisiones y seguridad y, sobre todo, la distribución del circuito de masa hacen que también este producto, de apariencia banal, resulte ser en cambio fundamental para el buen funcionamiento del vehículo. El estudio de este terminal nace de la necesidad de evitar en los automóviles problemas de par de apriete en los terminales de masa con los consiguientes contactos inciertos que llevan a menudo a un mal funcionamiento de la instalación eléctrica. Al contrario que en los terminales tradicionales de ojal, que prevén el montaje mediante tuerca sobre perno roscado, el terminal MTA se conecta a un perno liso mediante un sistema de unión rápida.



um sistema de engate rápido. Graças ao novo sistema de engate não haverá mais risco de parafusagens incorretas, torques e ângulos não controlados, evitando assim desagradáveis e indesejadas paradas do veículos. Após ter posicionado o terminal no pino liso com uma ligeira pressão no mesmo, o operador poderá ter certeza da correta fixação, confirmada acusticamente por um “clique” de engate. A substituição de todos os terminais olhais, a favor do terminal de fixação rápida, traz em si consideráveis benefícios produtivos para os estabelecimentos: eliminada a necessidade de utilizar porca e apertadeira, a redução de mão de obra será notável, a diminuição do tempo de ensablagem evidente e as linhas de montagem ficarão livres de equipamentos como apertadeiras, carregadores de bateria e mangueiras de ar. Para obter um produto capaz de satisfazer estas necessidades, a Divisão Pesquisa e Desenvolvimento, situado em Codogno e responsável por todas as nossas inovações, em estreita colaboração com o nosso Laboratório, iniciou o estudo que nos levou a obter o produto do qual hoje podemos nos orgulhar. Partindo de uma geometria que supunha o uso de um pino liso, fornecido por uma empresa com a qual colaboramos longamente, foram executadas no terminal as primeiras simulações FEM (Finite Element Method) para calcular as futuras cargas mecânicas e as pressões de contato; os resultados nos permitiram, à luz das criticidades evidenciadas, otimizar o design do terminal. Paralelamente foram executados vários testes nos materiais mais idôneos, submetendo diferentes ligas de cobre a tratamentos superficiais capazes de verificar a resistência à corrosão. O que mais nos ocupou foi o estudo de um



Gracias al nuevo sistema de enganche, ya no habrá más riesgos de montajes no correctos, pares y ángulos no controlados, evitando desagradables y no deseadas paradas del automóvil. Después de haber posicionado el terminal sobre el perno liso con una leve presión sobre el mismo, el operador podrá estar seguro del cierre correcto confirmado acústicamente por un “clique” de enganche. La sustitución de todos los terminales de ojal en favor del terminal de apriete rápido trae consigo notables beneficios a los establecimientos productivos: una vez eliminada la necesidad de usar una tuerca y atornillador se verá reducida de forma considerable la mano de obra, con la evidente disminución de los tiempos de ensablado. De este modo, las líneas de montaje no necesitarán herramientas como atornilladores, carga baterías y tubos de aire. Para obtener un producto que respondiese a estas necesidades, el Departamento de Investigación & Desarrollo, ubicado en Codogno y responsable de todas nuestras innovaciones, en estrecha colaboración con nuestro Laboratorio, comenzó el estudio que nos ha llevado a conseguir el producto del que hoy podemos sentirnos orgullosos. Partiendo de una geometría que preveía el empleo de un perno liso, suministrado por una empresa con la cual colaboramos desde hace mucho tiempo, han sido llevadas a cabo en el terminal las primeras simulaciones FEM (Finite Element Method) para calcular las futuras cargas mecánicas y las presiones de contacto. Los resultados nos han permitido optimizar el diseño del terminal, a la luz de los puntos críticos evidenciados. Paralelamente han sido efectuadas diversas pruebas en los materiales más idôneos, sometiendo varias aleaciones de cobre a tratamientos superficiales capaces de verificar su resistencia a la corrosión. Lo que más nos ha

C060

Injeção eletrônica,
Inyección electrónica



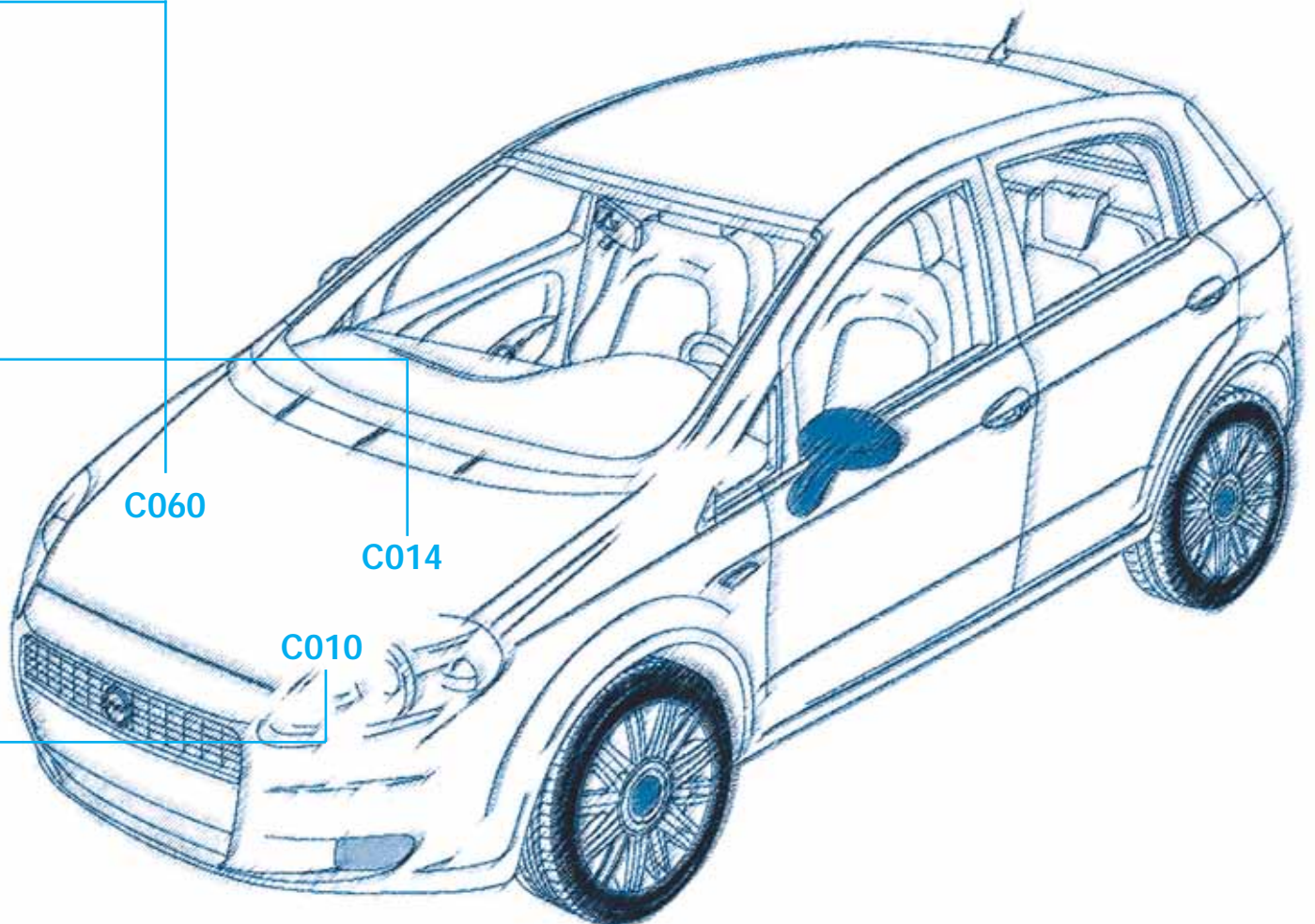
C014

Condução elétrica
Guía eléctrica



C010

Eletro-ventilador para
resfriamento do motor
Electroventilador para
la refrigeración del motor



Local utilizado para os testes dos terminais
Puntos de masa utilizados para pruebas dos terminales

produto extremamente ergonômico, capaz de satisfazer as exigências mais severas em termos de segurança no local de trabalho. O terminal devia, de fato, ser de fácil manuseio e absolutamente seguro para o operador na fase de montagem. Os diversos protótipos foram então submetidos a longos exames de laboratório, aptos para verificar a resistência mecânica, elétrica e a compatibilidade com os fluidos do veículo. Os protótipos foram submetidos também ao teste de envelhecimento térmico que, simulando a vida média atual de um veículo (cerca de 10 anos), puderam verificar a longevidade do terminal. No final deste processo de desenvolvimento podemos contar com um produto realmente inovador, realizado atualmente em plástico transparente, para permitir ao operador na linha de objetivar visualmente e acusticamente a correta conexão do sistema. Não excluimos, porém, que no futuro se possam utilizar outros materiais, escolhidos em função das exigências específicas dos Fabricantes de automóveis. Além dos testes de laboratório que nos garantiram que o produto funciona bem, estamos efetuando algumas provas depois da montagem. O terminal em três diferentes pontos de aplicação (injeção eletrônica, condução elétrica e ventilação elétrica para resfriamento do motor), foi testado em um carro (Grande Punto 1300 JTD), para verificar o seu real comportamento na estrada. A escolha destas três características não foi absolutamente casual, visto que elas representam as tipologias de carga presentes: a injeção eletrônica, caracterizada por absorções de corrente baixas, e as outras duas com absorções elevadas, superiores a 50 A. Após 100.000 Km de percurso os terminais demonstraram uma ótima resposta no aspecto de confiabilidade e funcionamento.

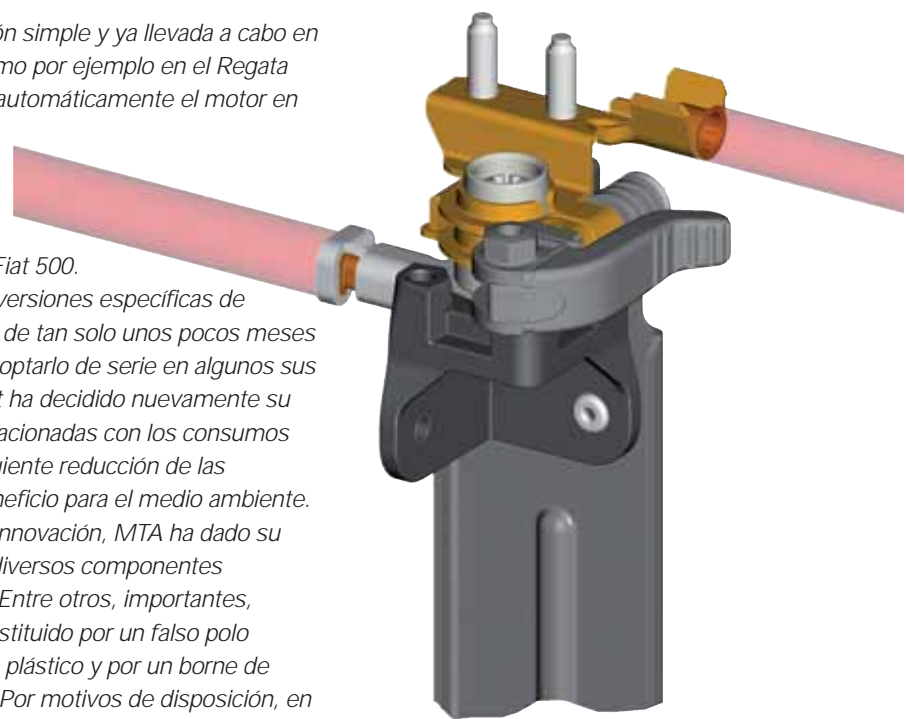
comprometido ha sido el estudio de un producto sumamente ergonómico, capaz de satisfacer las necesidades más exigentes en lo que se refiere a la seguridad en el puesto de trabajo. El terminal debía, de hecho, ser fácil de manejar y ser completamente seguro para el operador durante la fase de ensamblado. Los diversos prototipos fueron sometidos además a rigurosos y largas pruebas de laboratorio, necesarias para comprobar la resistencia mecánica y eléctrica de los mismos y su compatibilidad con los fluidos del automóvil. Los prototipos fueron sometidos también a test de envejecimiento térmico que, simulando la vida media actual de un automóvil, (unos 10 años aproximadamente) han podido verificar la longevidad del terminal. Al final de este proceso de desarrollo está disponible un producto claramente innovador, fabricado ahora en un plástico transparente que le permite al operador en línea objetivar visual y acústicamente la correcta conexión del sistema. No descartamos, sin embargo, en el futuro también el uso de otros materiales, seleccionados en función de las necesidades específicas de los fabricantes de automóviles. Además de las pruebas de laboratorio que nos aseguraron un producto perfectamente preparado para funcionar, para este terminal hemos querido llevar a cabo también una prueba real montando el terminal en tres puntos de masa diferentes (inyección electrónica, guía eléctrica y electroventilador para la refrigeración del motor) en un coche de pruebas (Gran Punto 1300 JTD) para comprobar el comportamiento real del mismo en carretera. La elección de estos tres dispositivos no ha sido casual en absoluto, ya que representan las tipologías de carga presentes: la inyección electrónica, caracterizada por absorciones bajas en corriente y las otras dos, con absorciones elevadas, superiores a los 50 A. Tras los primeros 100.000 Km, los terminales siguen presentando un óptimo estado de fiabilidad y funcionamiento.

Polo negativo S&S System

Polo negativo S&S System

A Fiat relança uma solução simples e já atuante em veículos, nesta altura, "históricos", como por exemplo na Regata ES, é o sistema que desliga automaticamente o motor a cada parada, chamado "Start&Stop", que irá equipar a partir julho alguns modelos Fiat, entre os quais a nova e bem sucedida Fiat 500. Reintroduzido em 2006 em versões especiais das Citroën C2 e C3, foi igualmente adotado depois de alguns meses pela BMW, que o introduziu de série em alguns modelos, agora é a vez da Fiat, que resolveu voltar a utilizá-lo. As vantagens quanto aos consumos são evidentes, com conseqüente redução das emissões na descarga respeitando o meio ambiente. A MTA deu sua contribuição também para esta importante inovação, fornecendo vários componentes elétricos para Fiat 500 "Start&Stop". Encontramos, entre outros dignos de nota, um sistema constituído por um falso pólo negativo, uma base de plástico e um borne de desengate rápido para a bateria. Por motivos de layout, atarraxa-se na pequena base um falso pólo negativo, simulando aquele da bateria já ocupado pelo sensor do estado de carga. No falso pólo, por sua vez, posiciona-se o borne de parafusagem rápida, produto interessante igualmente fornecido pela MTA. Na fase de montagem do veículo este borne permite dispensar o uso de abraçadeiras com controle de torque, reduzindo os tempos de montagem e eliminando todos os problemas decorrentes de uma parafusagem incorreta.

Vuelve a casa Fiat una solución simple y ya llevada a cabo en vehículos ya "históricos", como por ejemplo en el Regata ES: es el sistema que apaga automáticamente el motor en cada parada, llamado Stop&Start, que llevarán equipados en julio algunos modelos Fiat, entre los que destaca el nuevo y acertado Fiat 500. Reintroducido en el 2006 de versiones específicas de los Citroën C2 y C3, después de tan solo unos pocos meses también Bmw comienza a adoptarlo de serie en algunos sus modelos y ahora también Fiat ha decidido nuevamente su introducción. Las ventajas relacionadas con los consumos son evidentes, con la consiguiente reducción de las emisiones de escape y el beneficio para el medio ambiente. También en esta importante innovación, MTA ha dado su contribución, suministrando diversos componentes eléctricos al 500 Stop&Start. Entre otros, importantes, encontramos un sistema constituido por un falso polo negativo, por una placa de de plástico y por un borne de apriete rápido para la batería. Por motivos de disposición, en la placa se ha atornillado el falso polo negativo, que simula el de la batería ya ocupado por el sensor de estado de carga. A su vez, sobre el falso polo se encuentra posicionado el borne de apriete rápido, producto interesante suministrado también por MTA. Durante la fase de ensamblaje del vehículo, este borne evita el empleo de atornilladores con control de par, reduciendo los tiempos de ensamblaje y eliminando todos aquellos problemas que puedan surgir a causa de aprietes no correctos.



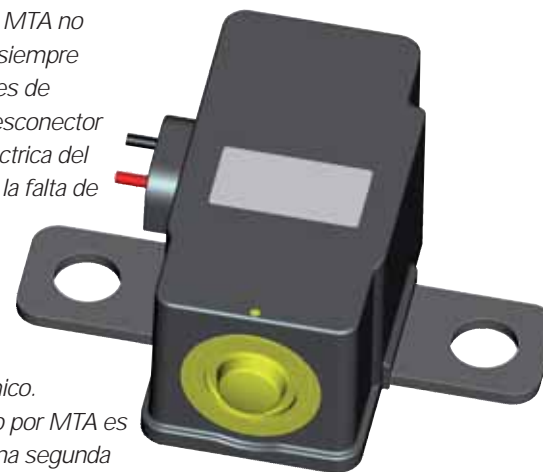
Polo negativo S&S System

Novo desativador de bateria MTA

Nuevo desconector de batería de MTA

Os laboratórios de Pesquisa e Desenvolvimento da MTA não descansam nunca, para poder oferecer aos fabricantes de automóveis sempre novos produtos e soluções. Um exemplo recente é o desativador de bateria para os sistemas de alimentação elétrica do veículo, produto desenvolvido pela MTA em vista da falta, no mercado, de soluções capazes de satisfazer as exigências dos novos automóveis. Apresenta, em relação aos concorrentes, melhorias do ponto de vista técnico (menor massa e praticidade) e conseqüentemente economia. Atualmente o desativador de bateria proposto pela MTA tem rearmamento manual, mas está prevista em breve uma segunda opção com rearmamento tanto manual quanto elétrico. Em suma, quando o circuito da bateria é interrompido devido a um evento externo, como por exemplo um impacto do veículo, normalmente o rearmamento do circuito ocorre manualmente, processo que requer a intervenção do operador. Com o desativador de bateria de rearmamento elétrico, o sinal que ativa o circuito é dado pela unidade eletrônica, dispensando assim a abertura do capô, as vantagens são evidentes. Outro exemplo aplicativo é a gestão do circuito elétrico para a redução dos consumos e das emissões de poluentes, ao lado do "start&stop" do motor, durante as paradas breve e ainda, a gestão do estado de carga da bateria no caso de longos períodos de inatividade do veículo. Estas funções permitem que o desativador de bateria seja empregado também em caravan/camper e embarcações. O novo sistema, finalmente, é capaz de seccionar o circuito elétrico sob uma carga de 190 A (com picos até 1500 A) de 9-16V, passando de um estado funcional a outro no máximo em 5 ms, dispensando a alimentação em stand-by. No verão de 2008 será lançado pela MTA os primeiros desativadores de bateria, prontos para aplicações automotivas.

Los laboratorios de Investigación & Desarrollo de MTA no conocen momentos de descanso para proponer siempre nuevos productos y soluciones para los fabricantes de automoviles. Un ejemplo reciente de ello es el desconector de baterías para los sistemas de alimentación eléctrica del vehículo, un producto desarrollado por MTA vista la falta de disponibilidad en el mercado de soluciones capaces de ofrecer los rendimientos requeridos para los nuevos automóviles. Con respecto a sus competidores, presenta mejoras desde el punto de vista técnico (menor peso y menores dimensiones) con el consiguiente ahorro económico. Actualmente el desconector de batería propuesto por MTA es de rearme manual, pero está prevista en breve una segunda opción de rearme, tanto manual como eléctrico. En pocas palabras, cuando el circuito de la batería es interrumpido a causa de un acontecimiento externo, como por ejemplo, un impacto del vehículo, normalmente el rearme del circuito se lleva a cabo manualmente, procedimiento que requiere la intervención del operador. Con el desconector de baterías de rearme eléctrico, mediante centralita electrónica, se gestiona la señal que rearma el circuito, sin tener que abrir el capó: las ventajas son, por tanto, evidentes. Otro ejemplo de aplicación es la gestión del circuito eléctrico para la reducción de los consumos y de las emisiones contaminantes, puesto al lado del start&stop del motor durante las paradas cortas, además de la gestión del estado de carga de la batería durante las paradas largas durante el tiempo que el vehículo se encuentra aparcado. Estas funciones permiten también el uso del desconector de baterías en caravanas/roulottes y embarcaciones. El nuevo sistema, por último, es capaz de seccionar el circuito eléctrico bajo una carga de 190 A (con picos de 1500 A) a 9-16V, pasando de un estado funcional a otro en un máximo de 5 ms y no necesita de alimentación en stand-by. Para el verano del 2008 verán la luz en MTA los primeros desconectores de batería, listos para aplicaciones en el vehículo.



Desativador de bateria
Desconector de batería

RC280: novo conector de 8 vias

RC280: nuevo conector de 8 vías

Os conectores C280 de 2, 3 e 4 vias da MTA são utilizados há muito tempo para as mais severas aplicações automotivas no vão motor, além de serem homologados pelo grupo Fiat, internacionalmente utilizados em motores Ford e GM, conforme as especificações GMW3191. Graças à apreciação demonstrada pelos fabricantes de automóveis, a MTA decidiu estrear uma nova família de conectores de seção circular, apresentando a versão de 8 vias Porta Macho e Porta Fêmea. Trata-se de um conector de seccionamento do "pré cablado" para motores Euro 5, normativa Européia que entrará em vigor a partir do dia 1 de setembro de 2009 e que prevê cortes drásticos nas emissões dos motores a diesel e a gasolina. O novo conector de 8 vias apresenta um formato circular. Extremamente compacto e caracterizado por um sistema de fechadura em coroa, capaz de reduzir o esforço de inserção, que no caso dos conectores com mais de 4 vias a força aplicada é maior. Valem as características das famílias C280, ou seja, o RC280 é estanque e oferece elevada resistência térmica e ambiental, características que o tornam ideal para também serem empregados em ambientes agressivos.

Los conectores C280 de 2, 3 y 4 vías de MTA son utilizados desde hace tiempo para las más exigentes aplicaciones automovilísticas en el compartimiento del motor, además de haber sido homologados por el grupo Fiat, por INTERNATIONAL para motores utilizados también por Ford y por GM según las especificaciones GMW3191. Gracias al aprecio demostrado por los Fabricantes de Automóviles, MTA ha decidido inaugurar una nueva familia de conectores de sección circular, presentando la versión de 8 vías portamacho y portahembra. Se trata de un conector de seccionamiento del precableado del motor para motores Euro 5, normativa europea que entrará en vigor el 1 de septiembre de 2009 y que prevé drásticas reducciones de las emisiones de los motores diesel y de gasolina. El nuevo conector de 8 vías presenta una forma circular, es sumamente compacto y se caracteriza por un sistema de cierre de abrazadera capaz de reducir el esfuerzo de inserción que, para los conectores superiores a las 4 vías, resulta muy elevado. Valen las características de la familia C280: el RC280, es de cierre estanco y ofrece una elevada resistencia térmica y ambiental, características éstas que lo hacen ideal también para su empleo en condiciones gravosas.



Conector de 8 vias RC280



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