

BORGWARNER OFFRE SA NOUVELLE TECHNOLOGIE VCT
AU GROUPE HYUNDAI MOTOR

Les technologies de calage variable des arbres à cames (VCT) BorgWarner offrent une efficacité et des performances motrices supérieures ainsi que des économies de carburant substantielles

Auburn Hills, Michigan, 13 octobre 2016 – BorgWarner équipe les moteurs Hyundai améliorés Lambda II V-6 avec sa première combinaison de technologies de calage variable des arbres à cames (VCT) qui comprend les phaseurs brevetés actionnés en fonction du couple des arbres à cames (CTA) pourvus d'un verrouillage en position intermédiaire et d'un boulon central intégré. Des moteurs à essence d'une capacité de 3,0 à 3,8 litres sont montés sur les gammes 2016 Hyundai Genesis EQ900, G90, G80 et Aslan ainsi que sur la Kia K7. Dotés d'un boulon central intégré permettant une installation aisée, les phaseurs CTA BorgWarner équipés d'un dispositif de verrouillage en position intermédiaire offrent une réponse plus rapide que les systèmes VCT traditionnels et permettent de ce fait aux concepteurs de moteurs d'utiliser de nouvelles stratégies de calibration, contribuant ainsi à une économie de carburant supérieure de 1,7 pour cent.

« Aucun autre fournisseur n'offre cette combinaison de technologies VCT haute performance. Les constructeurs automobiles étant de plus en plus nombreux à apprécier la facilité d'intégration et les nouvelles possibilités de calibration du moteur, nous anticipons une croissance exponentielle de la demande », déclare Joe Fadool, Président-Directeur général de BorgWarner Morse Systems. « Nous sommes ravis de lancer la première combinaison de nos toutes dernières technologies VCT sur le moteur Lambda II de Hyundai, ainsi qu'une fabrication et une assistance technique localisée. »

Les phaseurs CTA de BorgWarner profitent de l'énergie de torsion existante dans le train de soupapes pour agir rapidement et fonctionner dans une gamme de vitesses et

de températures motrices plus large que celle des systèmes VCT conventionnels. Grâce à un solénoïde à force variable BorgWarner, les phaseurs CTA nécessitent une quantité d'huile moteur inférieure, ce qui entraîne par la même occasion une réduction des pertes parasites et accroît le cycle de vie des systèmes à calage variable des soupapes à huile. La technologie BorgWarner de verrouillage en position intermédiaire offre une plage de positionnements de l'arbre à cames plus large associée à un arrêt par défaut dans une position intermédiaire au sein de cette même plage. Contrairement aux modèles concurrents qui nécessitent un contrôle actif pour recouvrer la position par défaut et verrouiller à nouveau, la technologie BorgWarner de verrouillage passif intermédiaire garantit un retour sûr en position de stationnement intermédiaire pour un démarrage du moteur fiable quelles que soient les conditions. Le boulon central intégré facilite par ailleurs la fabrication sur la ligne d'assemblage.

En plus des technologies VCT, BorgWarner fournit le système de calage à chaîne à de nombreux moteurs Hyundai, dont les modèles Kappa, Gamma, Theta et Lambda.

A propos de BorgWarner

BorgWarner Inc. (NYSE: BWA) est un leader mondial pour des solutions technologiques propres et efficaces destinées aux véhicules avec moteurs à combustion et aux véhicules hybrides et électriques. La société dispose d'usines de production et de centres techniques répartis sur 74 sites dans 19 pays et emploie environ 30 000 personnes dans le monde. Pour de plus amples informations, consultez borgwarner.com.

###

Les informations contenues dans ce communiqué de presse peuvent contenir des informations prospectives au sens du Private Securities Litigation Reform Act du 1995 se basant sur les attentes, estimations et prévisions actuelles de la direction. On peut reconnaître ces informations prospectives grâce aux formulations telles que « fait le pronostic », « attend », « prévoit », « envisage », « programme », « croit », « estime » ou autres expressions similaires. Ces informations prospectives comportent des risques et incertitudes étant souvent difficiles à prévoir et, en général, en dehors de notre domaine d'influence. Ceci peut conduire les résultats réellement obtenus à différer significativement de ceux décrits, projetés ou induits dans les ou par les déclarations prospectives. Parmi les risques et incertitudes, on trouve : les fluctuations de la production nationale ou étrangère de véhicules, le recours persistant à des fournisseurs externes, les fluctuations de la demande de véhicules contenant nos produits, les modifications de la situation économique générale et autres risques décrits dans la documentation que nous avons remise à l'autorité de contrôle de la bourse américaine, la Securities and Exchange Commission. Les facteurs de risque nommés dans le formulaire 10-K, que nous avons remis dernièrement, en font partie. Nous ne nous engageons aucunement à actualiser les déclarations prospectives.