

## **La technologie VCT de BorgWarner avec verrouillage en position intermédiaire contribue à la baisse de consommation de carburant du moteur Gamma II de Hyundai**

- *Technologies combinées permettant des stratégies de fermeture retardée des soupapes d'admission pour réduire la consommation de carburant*
- *Technologie robuste de verrouillage en position intermédiaire offrant une plage étendue d'autorité et de contrôle passif*
- *Soupape hydraulique intégrée à boulon central simplifiant la production des moteurs*

*Auburn Hills, Michigan, 23 avril 2018* – Le tout dernier système BorgWarner de calage variable des soupapes (VCT) améliore le rendement et réduit la consommation du nouveau moteur Gamma II de Hyundai. Pour le calage des soupapes d'admission, BorgWarner fournit un solénoïde à force variable (VFS) et un déphaseur passif breveté à assistance de torsion (TA) avec verrouillage en position intermédiaire (MPL) et soupape à commande hydraulique intégrée à boulon central. Pour le calage des soupapes d'échappement, l'entreprise fournit le VFS et le déphaseur TA à soupape intégrée à boulon central. Lancé initialement sur les Kia K3 Forte/Cerato, le moteur à essence I4 de 1,6 L devrait dans les années à venir animer un nombre grandissant de véhicules destinés aux marchés sud-coréen, chinois et nord-américain.

« En associant nos déphaseurs TA à la technologie MPL, les constructeurs peuvent recourir à des stratégies de fermeture retardée des soupapes d'admission au bénéfice de la réduction de la consommation de carburant », explique Joel Wiegert, Président-Directeur général de BorgWarner Morse Systems. « Après le succès rencontré par notre technologie VCT sur le moteur Lambda II, nous sommes fiers de livrer une fabrication locale et de renforcer notre partenariat avec Hyundai dans le cadre de ce nouveau programme de moteurs Gamma II. Etant donné qu'un nombre grandissant de clients se rendent compte de la facilité d'intégration et de la réduction de consommation de carburant qu'elle procure, nous prévoyons une forte croissance de notre technologie MPL dans les années à venir ».

A l'aide du solénoïde à force variable de BorgWarner, les déphaseurs TA utilisent l'énergie produite par la pression d'huile et le couple des cames pour effectuer le déphasage. La technologie brevetée MPL autorise une plage accrue de positionnements d'arbre à cames avec un arrêt par défaut à une position intermédiaire dans la plage de déplacement étendue. Contrairement aux modèles concurrents dont le retour à la position intermédiaire et le reverrouillage nécessitent une commande active, la technologie passive MPL assure le retour sécurisé en position d'arrêt intermédiaire pour des démarrages fiables du moteur dans toutes les conditions de fonctionnement. La soupape hydraulique intégrée à boulon central simplifie la production des moteurs sur la ligne d'assemblage.

Pour le moteur Lambda II de Hyundai, BorgWarner fournit sa technologie compacte brevetée MPL à actionnement par le couple des cames (CTA) avec soupape hydraulique intégrée à boulon central, ainsi que son solénoïde à force variable.

### **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 66 sites dans 17 pays et emploie environ 29 000 personnes dans le monde. Pour de plus amples informations, consultez [borgwarner.com](http://borgwarner.com).



En associant le déphaseur TA de BorgWarner à la technologie MPL, les constructeurs peuvent recourir à des stratégies de fermeture retardée des soupapes d'admission, au bénéfice de la réduction de la consommation de carburant.

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.

**Contact presse :**

Christoph Helfenbein

Tél : +49 7141 132-753

E-mail : [mediacontact.eu@borgwarner.com](mailto:mediacontact.eu@borgwarner.com)