

BORGWARNER DOPE LE NOUVEAU MOTEUR DIESEL HAUTES PERFORMANCES DE FORD GRACE A LA SURALIMENTATION REGULEE A DOUBLE ETAGE

La technologie de suralimentation R2S[®] primée de BorgWarner améliore les performances et la consommation de carburant du nouveau et puissant Diesel downsizé de Ford

Auburn Hills, Michigan, 22 juin 2015 – La suralimentation régulée à double étage (R2S[®]) de BorgWarner améliore les performances et la consommation du nouveau et puissant Ford Diesel 2,0 L, premier moteur pour voitures particulières du constructeur équipé d'un système de suralimentation à double étage. Ce bloc hautes performances délivre une puissance de 155 kW (210 ch) pour un couple maxi de 450 Nm. Conçu pour offrir de remarquables performances et une réponse rapide tout en réduisant les émissions, ce moteur écoénergétique fera ses débuts mi-2015 sur les modèles Ford Mondeo, S-Max et Galaxy en remplacement du Diesel 2,2 L TDCi. Le système de suralimentation R2S de BorgWarner est une technologie de pointe visant à offrir sur les moteurs Diesel downsizés des performances exceptionnelles conjuguées à une diminution de la consommation : une tendance grandissante chez les constructeurs automobiles du monde entier.

« Véritable réussite, la technologie de suralimentation R2S de BorgWarner dispense sur les moteurs Diesel downsizés une combinaison optimale de performances puissantes et d'émissions réduites », explique Frédéric Lissalde, Président-Directeur général de BorgWarner Turbo Systems. « Nous sommes ravis d'apporter à Ford notre expertise reconnue en matière de technologies de suralimentation, pour aider les constructeurs à se conformer aux sévères normes d'émissions ».

La suralimentation R2S de BorgWarner consiste en deux turbocompresseurs montés en série, de façon à procurer un couple amélioré et une puissance homogène sur toute la plage de régime du moteur. Le turbo haute pression compact KP35 génère une

-more-

pression de suralimentation à faible débit des gaz d'échappement pour garantir de franches accélérations à faible régime, sans délai de réponse du turbo (turbo lag). A mesure que le régime du moteur augmente, le flux de gaz d'échappement se divise et le gros turbo basse pression K04 fonctionne en série avec le petit turbo haute pression KP35. Le gros turbo K04 pré-comprime l'air d'admission et le petit turbo KP35 le comprime encore plus. A haut régime, la quasi-totalité des gaz est envoyée directement, grâce à une soupape de décharge, au turbo basse pression K04, qui prend le relais afin de maintenir une puissance homogène dans cette plage d'utilisation du moteur. Satisfaisant aux conditions imposées par les concepts de moteurs de pointe, la suralimentation R2S fournit des taux optimaux de recirculation des gaz d'échappement même à pleine charge et ce, tout en réduisant sensiblement les émissions.

A propos de BorgWarner

BorgWarner Inc. (NYSE : BWA) est leader technologique dans les composants de haute technicité et les systèmes pour les applications de transmission dans le monde entier. Exploitant des installations de fabrication et des installations techniques sur 58 sites dans 19 pays, la société développe des produits pour réduire la consommation de carburant et les émissions et améliorer les performances. Pour de plus amples informations, veuillez visiter 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.