

Avec le système R2S® de BorgWarner, la suralimentation atteint un niveau inédit de rendement énergétique

- *Constructeur premium allemand faisant le choix de la suralimentation à double étage pour ses moteurs 2,0 L*
- *Technologie essentielle à la réduction de la consommation de carburant et des émissions*
- *Réponse à la demande croissante de technologies de suralimentation propres et hautement efficaces*

Auburn Hills, Michigan, 09 juillet 2019 – Nouvelle démonstration de la réputation de leader mondial de BorgWarner dans les technologies de combustion avec l'utilisation de l'innovant système de suralimentation régulée à double étage (R2S®) sur le moteur Diesel turbocompressé 4-cylindres 2,0 L TwinPower du groupe BMW équipant la plupart des derniers modèles actuels et à venir de la gamme. L'association inédite d'un turbocompresseur basse pression à géométrie variable (TGV) et d'un turbocompresseur haute pression à soupape de décharge a été conçue sur mesure pour répondre aux demandes spécifiques du constructeur, la plupart des applications R2S faisant appel à l'étage haute pression du turbocompresseur à géométrie variable. Le système ainsi obtenu est optimisé pour assurer la meilleure combinaison possible entre des performances accrues et des émissions et une consommation de carburant réduites. La technologie de BorgWarner permet aux constructeurs de répondre aux réglementations locales de plus en plus strictes sur les émissions au niveau mondial et les aide en Europe à satisfaire les critères de la norme Euro 6d-TEMP.

« Notre solution leader R2S aide les constructeurs à réduire les émissions et la consommation de carburant », explique Joe Fadool, Président-Directeur général de BorgWarner Turbo Systems. « Nous livrons nos technologies avancées au Groupe BMW depuis 20 ans et sommes ravis d'accroître sensiblement notre partenariat réussi en lui fournissant notre système R2S pour la majorité de ses véhicules ».

L'unité R2S extrêmement innovante de BorgWarner réunit en un ensemble compact un turbocompresseur à géométrie variable (TGV) et un turbocompresseur à soupape de décharge montés en série. Elle facilite une alimentation d'air optimisée sur l'ensemble de la cartographie moteur, de façon à obtenir les plus faibles valeurs d'émissions et de consommation de carburant en fournissant toujours la suralimentation nécessaire à une combustion optimale. Des actionneurs électriques contrôlent l'angle de débit entrant et la vitesse à l'entrée de la roue de turbine en ajustant avec précision les aubes de guidage du turbocompresseur. Ainsi, le turbocompresseur à géométrie variable adapte constamment les sections transversales de la turbine à l'état de marche du moteur pour une puissance optimisée. Cette technologie offre également une thermodynamique améliorée et une montée rapide en pression de suralimentation pour dispenser une excellente réponse transitoire et des accélérations quasi instantanées qui augmentent nettement l'agrément de conduite.

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 68 sites dans 19 pays et emploie environ 30 000 personnes dans le monde. Pour de plus amples informations, consultez borgwarner.com.



Le système de suralimentation R2S de BorgWarner permet de répondre aux demandes spécifiques des clients.

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 ces risques et incertitudes, figurent entre autres : notre dépendance à l'égard de la production de véhicules automobiles et de poids lourds, hautement cyclique dans les deux cas ; notre dépendance à l'égard des principaux clients OEM ; la disponibilité et les cours des métaux ; les ruptures d'approvisionnement ; les fluctuations des taux d'intérêt et des taux de change des devises étrangères ; la disponibilité du crédit ; notre dépendance à l'égard des dirigeants clés ; notre dépendance à l'égard des systèmes d'information ; les incertitudes de la conjoncture économique mondiale ; l'issue de procédures judiciaires en cours ou à venir, y compris les litiges relatifs à diverses réclamations ; les modifications ultérieures des dispositions législatives et réglementaires, y compris par exemple des tarifs, des pays dans lesquels nous opérons ; ainsi que d'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/A, que nous avons remis dernièrement, en font partie. Nous ne nous engageons aucunement à actualiser les déclarations prospectives.