

博格华纳中间位置锁止VCT技术 助力现代Gamma II发动机提高燃油经济性

- 扭转辅助相位器与中间位置锁止技术相结合可实现进气门迟闭从而提高燃油经济性
- 可靠的中间位置锁止技术提供更广泛的工作范围，实现被动控制
- 集成了中心螺栓及滑阀，简化发动机装配工序

密歇根州奥本山，2018年4月23日 - 博格华纳最新的可变凸轮正时（VCT）系统日前赋予现代汽车的新款 Gamma II 发动机更卓越的效率和更出色的燃油经济性。博格华纳为这款发动机的进气门正时系统提供了变力电磁阀（VFS）和集成了中间位置锁止（MPL）技术和中心螺栓液压控制阀的专利被动式扭转辅助驱动（TA）相位器。在排气阀门正时应用中，博格华纳则提供集成了中心螺栓及滑阀的 VFS 和 TA 相位器。目前，这款 1.6 升 I4 汽油发动机已安装于起亚 K3 Forte / Cerato 车型中，预计未来几年将在韩国、中国和北美市场的更多车型中得到应用。

博格华纳摩斯系统总裁兼总经理 Joel Wiegert 表示：“通过结合扭转辅助相位器与中间位置锁止技术，汽车制造商能够实现进气门迟闭，从而提高车辆的燃油经济性。继此前将可变凸轮正时技术成功应用于 Lambda II 发动机后，我们很自豪能够实现本地化生产，并再次赢得 Gamma II 发动机项目，进一步加深博格华纳与现代汽车的合作。随着越来越多的客户意识到 MPL 技术在集成便利性和燃油经济性方面带来的优势，预计未来几年这项技术的需求将大幅增长。”

通过安装博格华纳的变力电磁阀，TA 相位器可使用扭转能和发动机机油压力来驱动相位器。博格华纳的专利 MPL 技术通过将中间位置设定为默认锁止位置，增加了凸轮轴的工作角度范围。与需要主动控制返回到默认位置并重新锁定的竞争产品不同，被动 MPL 技术可确保相位器在几乎任何

可能的操作条件下返回至中间位置锁止，从而实现发动机的可靠启动。所有相位器还配备了集成的中心螺栓及滑阀，从而简化了发动机装配工序。

对于现代的 Lambda II 发动机，博格华纳提供集成了中心螺栓液压控制阀以及 VFS 的专利紧凑型凸轮扭矩驱动（CTA）中间位置锁止技术。

关于博格华纳

博格华纳公司是致力于提供内燃机、混合动力和电动汽车清洁高效驱动系统解决方案的全球技术领导者。公司在 17 个国家的 66 个地点拥有制造和技术设施，在全球拥有约 29,000 名员工。更多信息请访问 borgwarner.com。



通过结合博格华纳的扭转辅助相位器与中间位置锁止技术，汽车制造商能够实现进气门迟闭，从而提高车辆的燃油经济性。

本新闻稿中包含的陈述可能包含根据《1995 年私人证券诉讼改革法案》拟定的前瞻性陈述，主要基于管理层的当前展望、期望、估计和预测。诸如“预期”、“相信”、“继续”、“可能”、“设计”、“效果”、“估计”、“评估”、“期望”、“预测”、“目标”、“倡议”、“打算”、“展望”、“计划”、“潜在”、“项目”、“追求”、“寻求”、“应该”、“目的”、“其时”、“也许”以及上述词语的变异和类似表述旨在识别此类前瞻性陈述。前瞻性陈述会受到风险和不确定性的影响，其中许多是难以预测且通常是我们无法控制的，这可能会导致不同于前瞻性陈述的表述、预测或暗示的实际结果。这些风险和不确定因素包括：国内或国外汽车产量的波动、

外部供应商的原始设备制造商的继续使用、搭载我们产品的汽车需求波动、总体经济状况的变化、以及我们在证券及交易委员会备案的报告中所注明的其他风险，包括我们最近提交的 10-K 表格年报中确定的风险因素。我们不承担任何义务对任何前瞻性陈述的任何更新或修订进行更新或公开宣布。

媒体联络人:

祝晨彦

021-60833187

Email: mediacontact.asia@borgwarner.com