

## **La technologie BorgWarner de suralimentation R2S® booste les performances du moteur**

- *Premier turbocompresseur R2S® du marché équipé d'un carter en acier moulé*
- *Nouvelle conception compacte répondant aux géométries d'installation difficiles*
- *Amélioration des performances et de consommation de carburant*

Auburn Hills, Michigan, 17 octobre 2017 – BorgWarner fournit son turbocompresseur régulé à double étage (R2S®) pour le moteur Daimler OM 656 6-cylindres en ligne de 2,9 L qui équipe dans un premier temps la nouvelle Mercedes-Benz Classe S lancée en 2017. Répondant aux exigences des moteurs de pointe, la technologie de suralimentation avancée de BorgWarner contribue à réduire la consommation de carburant et à améliorer le couple, les performances et les taux de recirculation des gaz d'échappement même à pleine charge, tout en réduisant sensiblement les émissions.

« Grâce à sa conception optimisée, notre solution de suralimentation permet aux constructeurs de surmonter les défis que posent par exemple, pour l'implantation des systèmes, un ajustement serré et des températures élevées », explique Frédéric Lissalde, Président-Directeur général de BorgWarner Turbo Systems. « Nous sommes ravis d'accompagner nos clients en leur livrant notre technologie de suralimentation R2S extrêmement performante visant à répondre aux normes les plus élevées qui soient ».

La première technologie BorgWarner de suralimentation R2S® du marché à être pourvue d'un carter de turbine en acier moulé très robuste est également équipée d'un actionneur électrique refroidi par eau, d'un logement de roulement et d'un carter de compresseur. La solution de suralimentation R2S de BorgWarner comporte deux turbocompresseurs de taille différente montés en série : un petit turbo à gaz d'échappement haute pression doté de la toute dernière technologie BorgWarner de turbine à géométrie variable et un gros turbo basse pression à soupape de décharge, avec compresseur protégé par un carter. A faible régime, c'est le petit turbocompresseur haute pression qui fournit l'essentiel de la suralimentation avec en même temps une excellente réponse, sans « turbo lag » ressenti par le conducteur. A mesure que le

régime moteur augmente, une soupape de décharge (by-pass) commence à s'ouvrir, de sorte que presque tous les gaz sont dirigés directement vers le turbocompresseur basse pression qui prend alors la relève pour assumer le travail de compression principal et fournir des pressions de suralimentation élevées avec un excellent rendement. Pilotée par un actionneur électrique, la technologie BorgWarner de suralimentation R2S s'adapte rapidement aux évolutions de situation, au bénéfice d'une grande réactivité et d'émissions sensiblement réduites.

### **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 62 sites dans 17 pays et emploie environ 27 000 personnes dans le monde. Pour de plus amples informations, consultez [borgwarner.com](http://borgwarner.com).



La première technologie BorgWarner de suralimentation R2S® sur le marché à être pourvue d'un très robuste carter de turbine en acier moulé stimule la baisse de consommation de carburant et les performances tout en contribuant à la réduction des émissions des moteurs Diesel.

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)