



**RENAULT**  
La vie, avec passion

# RENAULT SPORT **DOSSIER DE PRESSE**



## Nouvelle Renault MÉGANE R.S.

### LA PERFORMANCE À L'ÉTAT PUR, POUR LES PASSIONNÉS DE CONDUITE SPORTIVE

Depuis sa présentation au Salon de Francfort, en septembre 2017, Nouvelle Renault MÉGANE R.S. est attendue impatiemment par les passionnés de conduite sportive. Avec **l'ambition de devenir – comme ses devancières – une référence** sur le marché des véhicules sportifs du segment C, cette troisième génération de MÉGANE R.S. concentre **tout le savoir-faire et la passion de Renault Sport**.

Portée par son design puissant, tourné vers la performance, **Nouvelle Renault MÉGANE R.S. assume sa filiation avec le sport automobile** pour offrir un plaisir de pilotage intégral, sur route comme sur circuit.

- **Un châssis associant efficacité, agilité, stabilité et confort** avec le système 4CONTROL à quatre roues directrices et quatre amortisseurs à butées hydrauliques ;
- **Un moteur 1.8L turbo de dernière génération**, délivrant 280 ch et 390 Nm grâce au développement effectué conjointement par les ingénieurs de Renault Sport Cars et Renault Sport Racing ;
- La possibilité de choisir parmi quatre versions adaptées à tous les usages, avec **une double offre de boîtes de vitesses** (manuelle ou EDC) **et de châssis** (Sport ou Cup) ;
- **Des équipements technologiques de pointe**, tels que R.S. Vision, MULTI-SENSE ou la nouvelle version de R.S. Monitor.

« Depuis la première génération de Mégane R.S. en 2003, nous n'avons eu de cesse de proposer toujours plus de performance, plus de technologie, pour plus de plaisir de pilotage, sans sacrifier l'usage au quotidien... Lancée en 2009, Mégane III R.S. est devenue une vraie icône. La remplacer était un vrai challenge pour toute l'équipe. Nous sommes fiers d'avoir réussi à faire une voiture encore plus efficace en virage, grâce notamment au 4CONTROL qui optimise l'agilité dans les virages serrés et la stabilité dans les courbes rapides, sur route comme sur circuit. Puisant ses gênes dans le sport automobile, Nouvelle Renault MÉGANE R.S. est une voiture conçue par des passionnés pour des clients passionnés. Sa polyvalence la rend également parfaitement exploitable au quotidien. »

**Patrice Ratti, Directeur général de Renault Sport Cars**

« Après avoir été associé au processus de développement au cours de l'année 2017, je suis très fier d'être l'ambassadeur de Nouvelle Renault MÉGANE R.S. J'ai eu la chance de piloter la voiture sur différents circuits – Monaco, Montlhéry et Spa-Francorchamps – et j'ai été impressionné par l'efficacité des dernières technologies embarquées. Le système 4CONTROL réalise le rêve de tout pilote en quête d'efficacité, en améliorant à la fois l'agilité et la stabilité. C'est dommage que les quatre roues directrices soient interdites en Formule 1 ! »

**Nico Hülkenberg, pilote Renault Sport Formula One Team et ambassadeur Renault Sport Cars**



# **SOMMAIRE**

## **01**

### **UN CHÂSSIS ASSOCIANT PERFORMANCE, AGILITÉ ET STABILITÉ**

1. Technologie 4CONTROL : une exclusivité sur le segment
2. Des fondamentaux solides, présents au fil des générations
3. Quatre butées hydrauliques de compression

## **02**

### **MOTEUR ET BOÎTES DE VITESSES NOUVELLE GÉNÉRATION**

1. Un tout nouveau moteur 1.8L turbo issu des synergies de l'Alliance
2. Boîte de vitesses manuelle ou EDC : le choix du roi

## **03**

### **QUAND LE DESIGN EXPRIME LA PERFORMANCE...**

1. Des voies élargies et des références au monde de la compétition
2. Orange Tonic : une teinte qui décolle la rétine !

## **04**

### **LA TECHNOLOGIE AU SERVICE DE LA PERFORMANCE**

1. R.S. Monitor : plus simple et plus puissant
2. R.S. Vision : l'éclairage haute performance selon Renault Sport
3. MULTI-SENSE : la sportive sur mesure
4. Des technologies au service de la polyvalence

# 01

## UN CHÂSSIS ASSOCIANT PERFORMANCE, AGILITÉ ET STABILITÉ

### Technologie 4CONTROL : une exclusivité sur le segment

Après Mégane III R.S., une référence en matière de comportement, les ingénieurs liaisons au sol repoussent encore les limites en introduisant la technologie 4CONTROL sur Nouvelle MÉGANE R.S.

De série sur les châssis Sport et Cup, **ce système à quatre roues directrices est une première mondiale sur le segment des sportives compactes.**

Les experts en liaisons au sol de Renault Sport ont retravaillé en profondeur le paramétrage du 4CONTROL pour l'adapter à une sportive haute performance. Il en résulte **une expérience de conduite encore plus efficace**, avec la sensation pour le conducteur de coller littéralement à la route.

Le système 4CONTROL permet d'améliorer **l'agilité dans les virages serrés** et **la stabilité dans les courbes rapides** :

- **À basse vitesse, les roues arrière braquent dans le sens opposé** des roues avant, dans une limite de 2,7 degrés. Le système 4CONTROL prend toute sa dimension dans les portions sinueuses, avec **un comportement rendu incisif par une direction plus directe** de 20%. Les réglages choisis procurent une meilleure inscription dans les virages et **un côté « joueur » inédit** sur une traction avant.
- **À haute vitesse, les roues avant et arrière braquent dans le même sens**, dans une limite de 1 degré pour les roues arrière. Avec un parfait calage du train arrière, le conducteur profite alors **d'une stabilité accrue** et d'une conduite à la fois sportive et sereine.
- Le point d'inversion est fixé à 60 km/h. Il est porté à 100 km/h en mode Race. Ce mode étant destiné au pilotage sur circuit, les vitesses supérieures de passage en courbe justifient ce paramétrage spécifique. Le système 4CONTROL aide alors le pilote à **placer la voiture dans sa trajectoire idéale pour reprendre l'accélération** au plus tôt.



**4CONTROL à moins de 60 km/h**  
(moins de 100 km/h en mode RACE)



**4CONTROL à plus de 60 km/h**  
(plus de 100 km/h en mode RACE)

### Des fondamentaux solides, présents au fil des générations

Présent depuis la première génération de Mégane R.S. apparue en 2004, le **Train Avant à Pivot Indépendant** (TAPI) symbolise à lui seul l'expertise de Renault Sport en matière de liaisons au sol. Imaginé pour les besoins de la compétition, le TAPI est **adapté aux tractions avant de forte puissance**, particulièrement lorsqu'elles sont équipées d'un différentiel à glissement limité.

Le train avant de Nouvelle MÉGANE R.S. a été entièrement redessiné avec l'objectif d'adapter la géométrie à la largeur des roues de 19" et d'augmenter la rigidité.

Nouvelle Renault MÉGANE R.S. est **proposée avec deux châssis : Sport et Cup**. Cette offre, permettant aux clients de **choisir entre deux typages de comportement**, se distingue par des réglages de suspensions spécifiques (ressorts, amortisseurs, butées et raideurs antiroulis).

Conçu pour être le plus efficace sur route, **le châssis Sport** de Nouvelle MÉGANE R.S. apporte une nouvelle polyvalence sur tous types de revêtements, y compris les plus dégradés. Il inaugure de nouveaux amortisseurs et un système électronique de répartition du couple. En agissant indépendamment sur les freins des roues motrices, cette technologie permet de **limiter le sous-virage et d'optimiser la motricité** en sortie de courbe.

Adapté à une utilisation sportive intense et notamment aux roulages sur circuit, **le châssis Cup** propose un amortissement raffermi de 10% et un **nouveau différentiel mécanique Torsen® à glissement limité**. Avec des tarages modifiés par rapport à la génération précédente, ce nouveau différentiel **améliore le comportement dans toutes les phases** :

- En décélération, le taux de transfert plus faible (25%, contre 30% sur Mégane III R.S.) confère au véhicule une inscription plus précise dans le virage ;
- À l'accélération, le fort taux de transfert (45%, contre 38% sur Mégane III R.S.) accroît la motricité et limite le sous-virage inhérent à une traction avant.

Déjà plébiscité sur Mégane III R.S., **le système de freinage évolue** pour encore plus de puissance, d'endurance et donc de confiance au volant. Le diamètre des disques avant est porté à 355 mm à l'avant (+15 mm par rapport à la génération précédente). En option sur le châssis Cup, des **disques bi-matière** aluminium / fonte permettent un allègement de 1,8 kg par roue, tout en améliorant le refroidissement en usage intensif. Le réglage de la course de pédale privilégie la **précision du dosage**, afin que le conducteur conserve une parfaite maîtrise, notamment sur circuit.

## Quatre butées hydrauliques de compression

La seconde nouveauté inédite sur le châssis de Nouvelle MÉGANE R.S. est cachée dans ses suspensions. Là encore, **Renault Sport s'impose le meilleur en équipant les quatre amortisseurs de butées hydrauliques de compression**.

Cette technologie inspirée du rallye consiste à intégrer un « amortisseur dans l'amortisseur ». À l'approche de la fin de course, un piston secondaire amortit le mouvement de la roue avant la butée de choc. En dissipant l'énergie sans la renvoyer dans la roue – comme le feraient les butées traditionnelles – les butées hydrauliques de compression **permettent d'éviter les effets de rebond** pour une maîtrise du contact pneu-sol optimale.

Tout en apportant **un surcroît de confort** sur les obstacles du quotidien (dos d'âne, nids-de-poule...), les butées hydrauliques **filtrent les perturbations à haute vitesse** :

- Sur le châssis Sport, la conduite sportive est plus accessible, avec un niveau d'efficacité au meilleur niveau du segment ;
- Sur le châssis Cup, la sportivité est décuplée, avec moins de déviations de trajectoire et de perturbations pour le conducteur.



## MÉGANE R.S. : DÉJÀ QUINZE ANS !

Élargissant la gamme sportive de Renault, MÉGANE II R.S. est révélée au Salon de Francfort **2003**. Elle arrive sur les routes l'année suivante avec son moteur de 225 ch et son châssis déjà équipé du Train Avant à Pivot Indépendant (TAPI).

Une version Trophy, dotée d'un châssis plus radical, fait son apparition en **2005**. Deux ans plus tard, la F1 Team R26 – qui rend hommage aux titres de Champion du Monde de Renault – introduit le différentiel à glissement limité (DGL).

L'aventure de MÉGANE II R.S. s'achève en beauté en **2008**, avec la série limitée R26.R. Plus légère de 123 kg (!), elle signe un chrono record de 8'17" sur la Nordschleife du Nürburgring.

La troisième génération de MÉGANE prend le relais en **2009**, avec un moteur de 250 ch et un style encore plus affirmé avec l'introduction de la lame F1 sur le bouclier avant.

Jusqu'en **2016**, la carrière de Mégane III R.S. est déclinée sous forme de séries limitées et évolutions stylistiques. En **2011**, la version Trophy, avec son moteur de 265 ch, se distingue par un nouveau record au Nürburgring (8'07"97). Les performances progressent encore avec la 275 Trophy et la Trophy-R (**2014**). Au volant de cette ultime version, Laurent Hurgon passe sous la barre des huit minutes sur la Nordschleife, **avec un troisième record en 7'54"36**.

Les deux premières générations de MÉGANE R.S. ont été produites à plus de 53 000 exemplaires, commercialisés en Europe, mais aussi au Japon, en Australie, en Afrique du Sud... Révélée pour la première fois au Grand Prix de Monaco **2017**, Nouvelle Renault MÉGANE R.S. poursuit cette lignée.



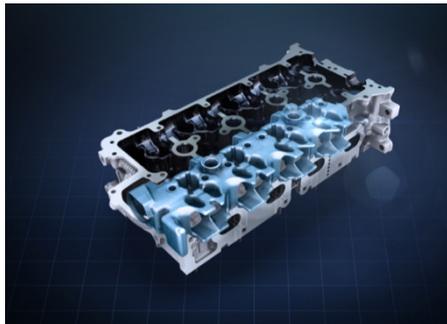
# 02

## MOTEUR ET BOÎTES DE VITESSES NOUVELLE GÉNÉRATION

### Un tout nouveau moteur 1.8L turbo issu des synergies de l'Alliance

Nouvelle Renault MÉGANE R.S. inaugure **une nouvelle déclinaison du moteur 1.8 turbo** à injection directe, issu des synergies de l'Alliance Renault-Nissan. Cette version développe une puissance de 280 ch (205 kW) à 6000 tr/min et un couple de 390 Nm disponible de 2400 à 4800 tr/min. Facteur essentiel dans le plaisir de pilotage et l'agrément de conduite, **le couple est un des meilleurs de la catégorie.**

Pour atteindre les performances requises, les motoristes de Renault Sport ont conçu une toute nouvelle culasse, avec une structure renforcée et un refroidissement plus efficace permettant de dissiper les calories au plus près de la chambre de combustion. La conception a été confiée à une « task force », composée des **meilleurs spécialistes de Renault Sport Cars, de Renault Sport Racing et du Technocentre<sup>1</sup> Renault**. En exploitant les moyens de calcul du site de Viry-Châtillon, le temps de développement a été réduit au temps record de six mois.



Le travail s'est également porté sur le turbocompresseur à double entrée (Twin Scroll), déjà utilisé sur Mégane III R.S. Cette technologie permet **d'améliorer le couple à bas régime.**

Pour augmenter le débit d'air frais alimentant le moteur, la ligne d'admission a été redessinée avec l'ajout d'une seconde prise d'air et un nouvel élément filtrant au volume augmenté.

Toujours dans l'optique d'améliorer les performances, le moteur de Nouvelle MÉGANE R.S. bénéficie de traitements de surface issus de la compétition et des supercars, comme le DLC (Diamond Like Carbon) pour les poussoirs de soupapes et le Mirror Bore Coating pour le revêtement des chemises de cylindres.

Ce moteur moderne, doté d'une distribution par chaîne, a également permis de **réduire les émissions de CO2 et la consommation** (respectivement -11% et -8% par rapport à Mégane III R.S.).



<sup>1</sup> Centre d'ingénierie de Renault

## UNE VERSION « TROPHY » POUR FIN 2018

D'ici la fin de l'année, Renault Sport proposera une version « Trophy » avec un moteur porté à 300 ch et 400 Nm. Le châssis Cup, les jantes de 19 pouces et les disques de frein bi-matière seront proposés de série sur cette version.

### Boîte de vitesses manuelle ou EDC : le choix du roi

Unanimement appréciée par les possesseurs de Mégane III R.S., **la boîte de vitesses manuelle à six rapports** poursuit sa carrière sur Nouvelle MÉGANE R.S.

L'offre s'enrichit d'une **boîte de vitesses à double embrayage EDC**, également à six rapports. Pour garantir une parfaite fiabilité, cette boîte déjà présente au sein de la gamme Renault est renforcée pour résister au couple et au régime d'un moteur sportif. Sur la base de l'accélération au démarrage, en reprise et de la vitesse de pointe recherchées, les ingénieurs de Renault Sport ont défini **un nouvel étagement et des lois de passage spécifiques**, associées aux modes MULTI-SENSE pour s'adapter à tous les styles de conduite.

La boîte de vitesses EDC dispose, comme sur les voitures de course, d'une **commande de changement de rapport par palettes** au volant. Les temps de passage dépendent du mode MULTI-SENSE sélectionné :

- **Comfort** et **Normal** : des passages préservant le confort, sans à-coups ;
- **Sport** : des passages plus rapides avec une sonorité amplifiée ;
- **Race** : une efficacité sans compromis d'agrément, avec des passages encore plus rapides.

En modes Sport ou Race, la boîte de vitesses EDC bénéficie également des fonctions :

- **Multi Change Down** : en phase de freinage en mode manuel, plusieurs rapports peuvent être descendus simultanément en maintenant la palette gauche enfoncée. Le meilleur rapport est alors sélectionné pour une sortie de virage la plus efficace possible.
- **Launch Control** : grâce à une pré-charge de l'embrayage et du turbo, les départs arrêtés sont aussi efficaces qu'en compétition. En mode Sport, l'anti-patinage vient en renfort pour rechercher la meilleure motricité en conditions d'adhérence précaires.

# 03

## QUAND LE DESIGN EXPRIME LA PERFORMANCE...



### Des voies élargies et des références au monde de la compétition

Expressive et sportive, Nouvelle MÉGANE R.S. s'affirme avec **un design au service de la performance** jusque dans les moindres détails. Les **côtés de caisse spécifiques** permettent d'élargir les ailes de 60 mm à l'avant et 45 mm à l'arrière (par rapport à Mégane GT). Avec une **hauteur de caisse abaissée** de 5 mm par rapport à Mégane GT et de nouvelles roues de 18 ou 19 pouces, ces nouvelles proportions rendent la voiture **naturellement plus agressive**.

Ce design puissant est renforcé par de **multiples références au monde de la compétition** automobile, qui positionnent d'emblée Nouvelle MÉGANE R.S. dans le domaine de la haute performance :

- Un bouclier avant à large entrée d'air et intégrant la **lame F1**, identitaire du design Renault Sport et symbole de l'engagement en Formule 1. Sa teinte Gun Metal Grey satinée contraste avec le brillant de la carrosserie ;
- Une grille de calandre spécifique avec sa trame 3D en nid d'abeille réinterprétée par Renault Sport ;
- Un côté de caisse aux lignes sculptées et sensuelles héritées du design de Renault Mégane et accentuées par **l'élargissement des ailes** avant et arrière.
- Des **extracteurs** d'air latéraux, qui optimisent l'écoulement des flux d'air des passages de roues ;
- Un bavolet spécifique, trait d'union entre l'avant et l'arrière, dont la lame noire évoque le fond plat des Formule 1 ;
- Un **becquet arrière** redessiné pour améliorer l'aérodynamisme. Tout en soulignant la largeur de la voiture, les retours verticaux participent à l'efficacité en contribuant au décollement latéral des filets d'air ;
- Un bouclier arrière intégrant le diffuseur et l'échappement central identitaire de Mégane R.S., mis en valeur par un enjoliveur ;
- Un **diffuseur** à l'efficacité renforcée par rapport à la génération précédente. Tout en renforçant la sportivité du design, cet élément aérodynamique permet d'augmenter l'appui ;
- Les **étriers de freins Brembo®** peints en rouge sur le châssis Cup, pour que les connaisseurs puissent l'identifier au premier coup d'œil.



## Orange Tonic : une teinte qui décolle la rétine !

Nouvelle MÉGANE R.S. se distingue aussi par **une couleur emblématique** : Orange Tonic, qui vient enrichir le nuancier Renault Sport. Comme le Jaune Sirius, cette nouvelle teinte a bénéficié d'un développement spécifique pour **un éclat et des reflets uniques** mettant en valeur les lignes de la voiture.

Dans l'habitacle, l'ambiance sportive est prédominante :

- Des **sièges avant sport** à appuie-tête intégrés, renforçant la sensation de cockpit ;
- Une double offre de sellerie (tissu trame Carbone ou Alcantara<sup>®2</sup>) ;
- Des surpiquûres rouges dans un univers gris carbone intégral<sup>3</sup>, pour une ambiance sportive affirmée ;
- Un **pédalier en aluminium** et un levier de vitesses spécifiques.

Un travail spécifique a été effectué sur les formes et matières des sièges, afin de **trouver le meilleur compromis** entre le confort d'un usage quotidien et le maintien nécessaire lors d'un roulage sur circuit.

## LA PERFORMANCE INDUSTRIELLE DE L'USINE DE PALENCIA

Située à 235 km au nord-ouest de Madrid, l'usine Renault de Palencia a fabriqué plus de 4 millions de Mégane depuis 1995. Grâce aux investissements effectués récemment dans les domaines de l'emboutissage, de la tôlerie, de la peinture et de la chaîne de montage, l'usine a relevé le défi de Nouvelle MÉGANE R.S. Les ailes avant et les côtés de caisse élargis sont désormais intégrés à la carrosserie, sans pièces rapportées pour une meilleure qualité perçue.

---

<sup>2</sup> Selon pays.

<sup>3</sup> Sauf les variantes à toit ouvrant.

# 04

## LA TECHNOLOGIE AU SERVICE DE LA PERFORMANCE

### R.S. Monitor : plus simple et plus puissant

Complètement repensé dans son ergonomie et offrant des **fonctionnalités étendues**, le dispositif de télémétrie et d'acquisition de données R.S. Monitor propose **une nouvelle expérience** aux conducteurs de Nouvelle MÉGANE R.S. Deux niveaux d'option sont disponibles :

- Disponible à la commande du véhicule, **R.S. Monitor synthétise les informations d'une quarantaine de capteurs** répartis sur la voiture. Il est ainsi possible d'afficher sur la tablette tactile R-Link 2 une multitude de paramètres véhicule en temps réel : accélération, freinage, angle de volant, fonctionnement du système 4CONTROL, températures et pressions...
- Inédit sur le segment, **R.S. Monitor Expert permet de filmer ses sessions de roulage** et d'y superposer les données de télémétrie, afin d'obtenir des vidéos en réalité augmentée. Ces vidéos viennent enrichir l'expérience de pilotage de Nouvelle MÉGANE R.S. et peuvent être instantanément partagées sur les réseaux sociaux via les applications disponibles pour les smartphones iOS et Android.

Pour aller encore plus loin avec R.S. Monitor Expert, les données enregistrées peuvent être exportées vers le site internet R.S. Replay. Il est alors possible de visualiser ses sessions de roulage, d'analyser ses tours dans le moindre détail et de les comparer à d'autres utilisateurs de la communauté Renault Sport.

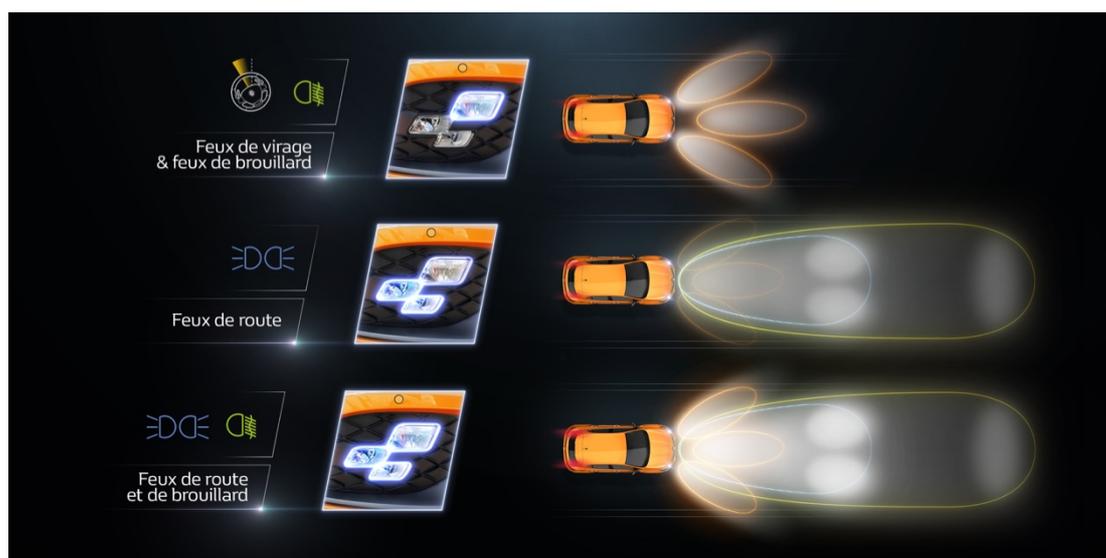
### R.S. Vision : l'éclairage haute performance selon Renault Sport

Apparu sur Nouvelle Clio R.S., le **système d'éclairage LED multi-réflecteurs** R.S. Vision s'affiche de série sur Nouvelle MÉGANE R.S. Ces optiques en forme de drapeau à damier s'intègrent au bouclier avant, de part et d'autre de la lame F1.

Unique sur ce segment, R.S. Vision répond au besoin d'un éclairage performant, en cohérence avec les prestations de Nouvelle MÉGANE R.S.

Équipé de neuf LED par bloc, ce système regroupe **quatre fonctions d'éclairage de haute performance** : feux de position, feux de virages, projecteurs antibrouillard et feux de route longue portée.

Avec une portée de 460 mètres<sup>4</sup> (+17% par rapport à Mégane III R.S.), les feux de route complètent idéalement les projecteurs principaux à technologie Full-LED. Pour la première fois, la signature lumineuse C-Shape intègre les clignotants.



<sup>4</sup> Mesure à 1 lux, la valeur représentant la limite de perception de la lumière par l'œil d'un être humain.

## MULTI-SENSE : la sportive sur mesure

Agissant sur la réponse moteur, la cartographie de la pédale d'accélérateur, les lois et temps de passage des rapports<sup>5</sup> et la fermeté de la direction, le système MULTI-SENSE permet de **personnaliser l'expérience de conduite** en fonction des circonstances. Cinq positions sont proposées :

- **Comfort** : un réglage spécifique de la réponse moteur et des lois de passages de la boîte de vitesses<sup>5</sup> réduisant la consommation de carburant ;
- **Normal** : un juste équilibre entre confort, acoustique et sécurité, avec un seuil d'intervention de l'ESP idéal pour un usage au quotidien ;
- **Sport** : un tempérament plus sportif, associant une réponse moteur plus vive, une sonorité plus valorisante, une direction raffermie et un seuil d'intervention de l'ESP retardé ;
- **Race** : pour un usage sur circuit, l'ESP est totalement désactivé et le paramétrage du système 4CONTROL procure encore plus d'agilité ;
- **Perso** : la personnalisation pour chaque conducteur des différentes technologies et aides au pilotage embarquées sur le véhicule.

Les différents modes sont accessibles sur la tablette tactile R-Link 2. Le bouton R.S. Drive offre un raccourci vers les modes Sport (appui court) et Race (appui long).

## Des technologies au service de la polyvalence

Véhicule sportif aux performances hors du commun, Nouvelle Renault MÉGANE R.S. s'avère **polyvalente et parfaitement exploitable au quotidien**.

Pour le confort et la sécurité du conducteur et de ses passagers, elle est équipée de l'ensemble des **hautes technologies** héritées de Renault Mégane :

- Un **affichage tête haute** en couleurs rétractable, affichant les informations liées à la vitesse, à la navigation et aux aides à la conduite ;
- Un ensemble **d'une dizaine d'aides à la conduite** (ADAS), parmi lesquelles le régulateur de vitesse adaptatif (ACC), le freinage actif d'urgence (AEBS), l'alerte de distance sécurité (DW), l'alerte de survitesse avec reconnaissance des panneaux (OSP avec TSR), l'avertisseur d'angle mort (BSW), la caméra de recul et le Parking Mains Libres (Easy Park Assist)...
- Une tablette tactile R-Link 2 – format 7" horizontal ou 8"7 vertical – permettant de gérer l'ensemble des prestations du véhicule : activation des ADAS, gestion des modes MULTI-SENSE, R.S. Monitor...
- Un **système audio mis au point en collaboration avec les ingénieurs Bose®**, composé d'un haut-parleur central à l'avant, de huit autres haut-parleurs répartis dans l'habitacle et d'un caisson de graves intégré dans le coffre pour offrir un son précis, clair et équilibré.

---

<sup>5</sup> Sur la boîte de vitesses EDC.