

autoactu.com

[Accueil](#) /

[Actualités](#) /

[Constructeurs](#) /

Avec N°4, DS Automobiles ...

10/10/2025 - [#Tesla](#) , [#Audi](#) , [#Bmw](#) , [#Ds Automobiles](#)

Avec N°4, DS Automobiles dispose désormais d'une offre électrique sur le segment C

Par **Xavier Champagne**
Chef de rubrique

[Vous êtes abonné](#)

[Offrir cet article](#)

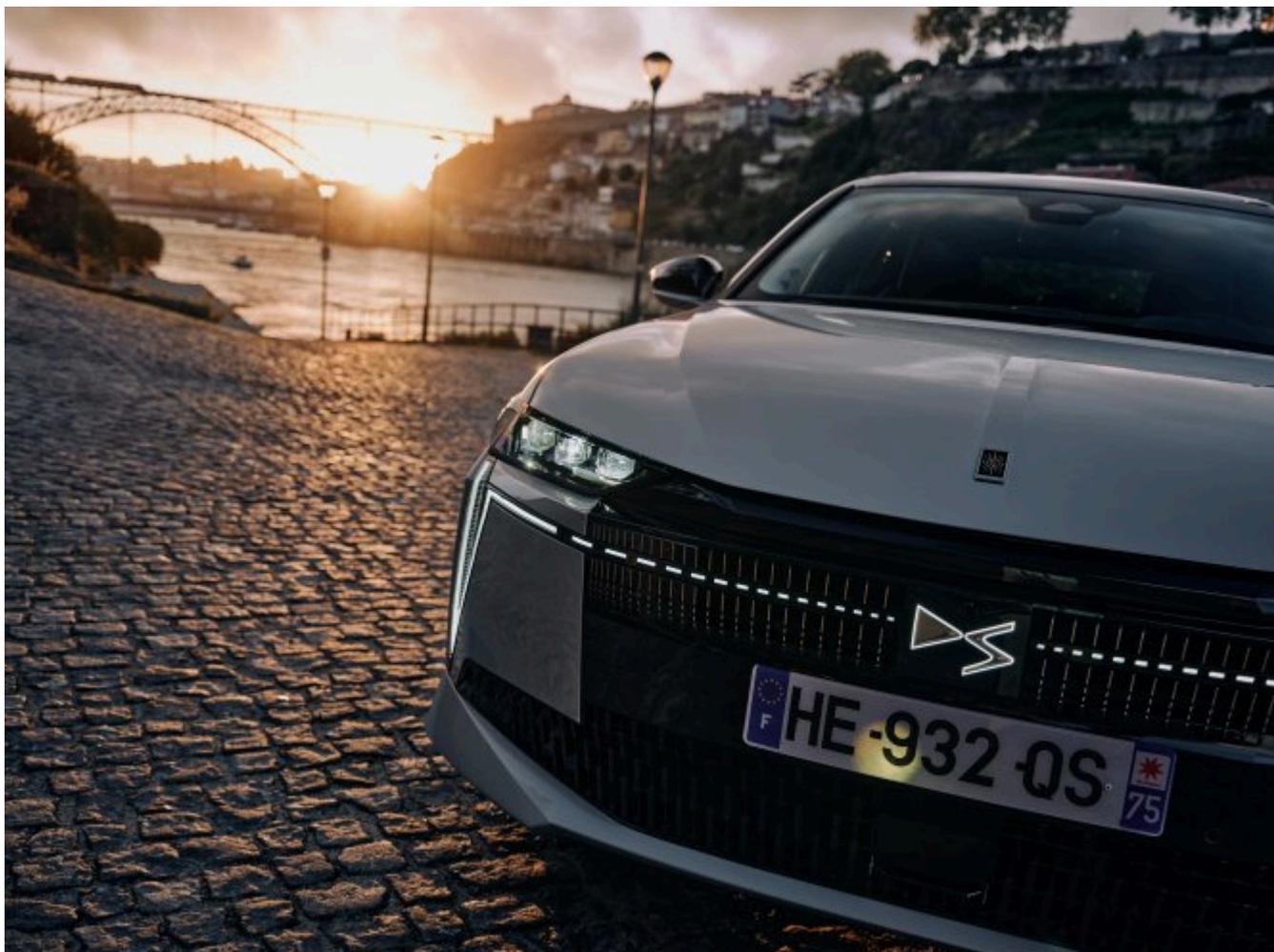


En septembre, les ventes des marques premium aux entreprises étaient composés à 54% de modèles électriques. D'où l'importance pour DS Automobiles de proposer une version électrique de son modèle N°4, successeur de la DS4 qui poursuit sa vie jusqu'à la fin de l'année uniquement en motorisation Diesel.

Depuis le début de l'année, les principales marques premium (BMW, Audi, Mercedes, Tesla et Volvo) ont vu leurs ventes aux entreprises chuter de 29%, à l'exception de l'électrique qui a progressé de 10% pour peser 48% de leur mix (et même 54% sur le seul mois de septembre). C'est dire l'importance pour DS Automobiles de disposer d'une offre électrique, en l'occurrence sur le segment le plus porteur chez les entreprises, le segment C.

Avec la N°4, version restylée de la DS4, DS inaugure une version électrique "dont ne dispose pas ses concurrents Audi A3, Classe A ou BMW Série 1" se félicite le constructeur. En revanche, même si la N°4 ne se positionne pas dans la catégorie des SUV, ses 4,40 m de long et son coffre de 360 l, peuvent la mettre en concurrence avec un Mercedes EQA (4,46 m de long et 340 l de

coffre) ou même face à un BMW iX2 (4,55 m, 525 l), deux modèles électriques qui se positionnent à partir de 46.950 euros, hors options, pour pouvoir bénéficier des aides publiques. C'est aussi le tarif de base de la N°4 électrique. A ce prix-là, elle inaugure une batterie de 58,3 kWh qui lui offre 450 km d'autonomie (WLTP) et un temps de charge de 20 à 80 % en 31 minutes sur borne rapide, avec sa technologie 400 V moins coûteuse et plus légère que le 800 V. Elle hérite du moteur de la N°8, offrant 213 ch, pour une accélération de 0 à 100 km/h en 7,1 s, et se dote de palettes au volant pour gérer la puissance du frein moteur.



En comparaison, la BMW iX2 est équipée d'un moteur de 204 ch et d'une batterie de 64,8 kWh et la Mercedes d'un moteur de 190 ch et d'une batterie de 70,5 kWh, des moteurs moins puissants donc mais des batteries plus grosses. Pour autant, l'autonomie et les temps de charge sont assez proches entre les trois modèles. La N°4 est en effet plus légère (1,79 tonne) et plus aérodynamique que les deux SUV. Elle se dote en outre de technologies qui optimise ses performances, comme la pompe à chaleur (en option à 700 euros) et le préconditionnement de la batterie. Elle se dote en outre d'une prise bi-directionnelle pour recharger machine à café ou vélo électrique, par exemple.



En entrée de gamme, la N°4 est dotée de la signature lumineuse et du logo rétroéclairé, des projecteurs et feux arrière Led et du nouveau combiné numérique de 10,25 pouces. Pour le reste c'est le strict nécessaire : des sièges en tissu et manuels, la climatisation automatique, les rétroviseurs électriques, le régulateur de vitesse adaptatif et freinage d'urgence automatique, la caméra de recul, les roues de 19" et la réplification sans fil du smartphone.

En revanche, l'accès et le démarrage mains-libres n'est disponible que dans des packs d'options plus ou moins riches, allant de 1.500 euros à 3.750 euros, et le hayon électrique est à 500 euros.



La version qui nous a été proposée à l'essai comprenait bien sûr toutes les options possibles. Nous avons néanmoins été surpris de constater que le siège électrique ne l'était pas pour le réglage d'avant en arrière, une contrainte liée à l'emplacement de la batterie, nous a-t-on expliqué...

Mis à part son tarif qui sera finalement élevé, options comprises, si on le compare aux concurrents installés du premium, la N°4 électrique est une bonne surprise. Son design, intérieur comme extérieur, est le plus équilibré de l'ensemble de la gamme DS, lui offrant une vraie personnalité sans être tape-à-l'œil. Sa prise en main est immédiatement agréable, avec une douceur dans la direction, une souplesse dans la suspension, un confort des sièges et une insonorisation optimale, idéale pour adopter une conduite apaisée et profiter du système audio Focal (14 haut-parleurs, 690 watts). Les matériaux et les assemblages sont au niveau du premium, reste à voir si leur qualité dure dans le temps. Enfin, l'accès aux différentes applications via l'écran tactile est bien pensé. DS a même installé un bouton dédié à la suppression des alertes de dépassement de vitesse et de franchissement de voie (qui se relancent à chaque démarrage dans le cadre de GSR2).



Pour les budgets plus serrés ou les allergiques à l'électrique, la N°4 débute à 39.300 euros en hybride (48 V), un tarif qui a été repositionné à la baisse de 1.700 euros par rapport à celui de la DS4. Le PHEV de 225 ch, qui a augmenté son autonomie tout électrique à 81 km (contre 62 auparavant) a en revanche augmenté pour débiter à 48.200 euros.

Une version Diesel (1.5 BlueHDi de 130 ch) sera lancée au premier trimestre 2026. En attendant, la DS4 Diesel reste au catalogue pour continuer à satisfaire la demande (le Diesel représente un quart du mix de DS4 en France sur 9 mois).