

NGC-DATA®

Étude NGC-Data® : l'évolution de la puissance commerciale des voitures

De la montée en régime thermique à l'explosion électrique

Source des données chiffrées : SIV traitées et analysées par NGC-Data® et Autoviza®

Paris, le xx septembre - Pendant plus d'un siècle, la puissance d'une voiture a incarné le progrès technique et l'ADN de certains constructeurs. Mais entre la démocratisation du turbo ou du compresseur, la standardisation des SUV et l'irruption massive de l'électrique, les repères traditionnels volent en éclats.

En tant qu'acteur de référence dans l'analyse et la valorisation des données automobiles, NGC-Data® met en lumière les grandes tendances qui transforment la physionomie du marché.

De la puissance rare à la démocratisation (1950–2000)

Dans les années 1950, une berline familiale moyenne développait entre 40 et 60 chevaux. À titre de comparaison, une Citroën DS affichait 75 chevaux, tandis qu'une Porsche 911 des années 1960 culminait à 130 chevaux. Un exploit à l'époque.



Citroën DS 1950



Porsche 911 1960

À partir des années 1980–1990, la généralisation des moteurs multivalves, de la suralimentation et du compresseur a bouleversé la donne. Une compacte généraliste comme la Volkswagen GTI atteignait 112 chevaux en 1983 puis, avec sa motorisation VR6 (première compacte au monde motorisée par un 6 cylindres) pas moins de 174 chevaux sous le capot en 1991. Dans le même temps, des sportives comme la Ferrari F40 franchissaient la barre des 478 chevaux. La Porsche 996 Turbo n'était pas en reste avec ses 420 chevaux (soit une progression de près de 100 chevaux par rapport à la génération précédente).



Volkswagen GTI



Ferrari F40



Porsche 996 Turbo

Les années 2000–2015 : la puissance comme norme

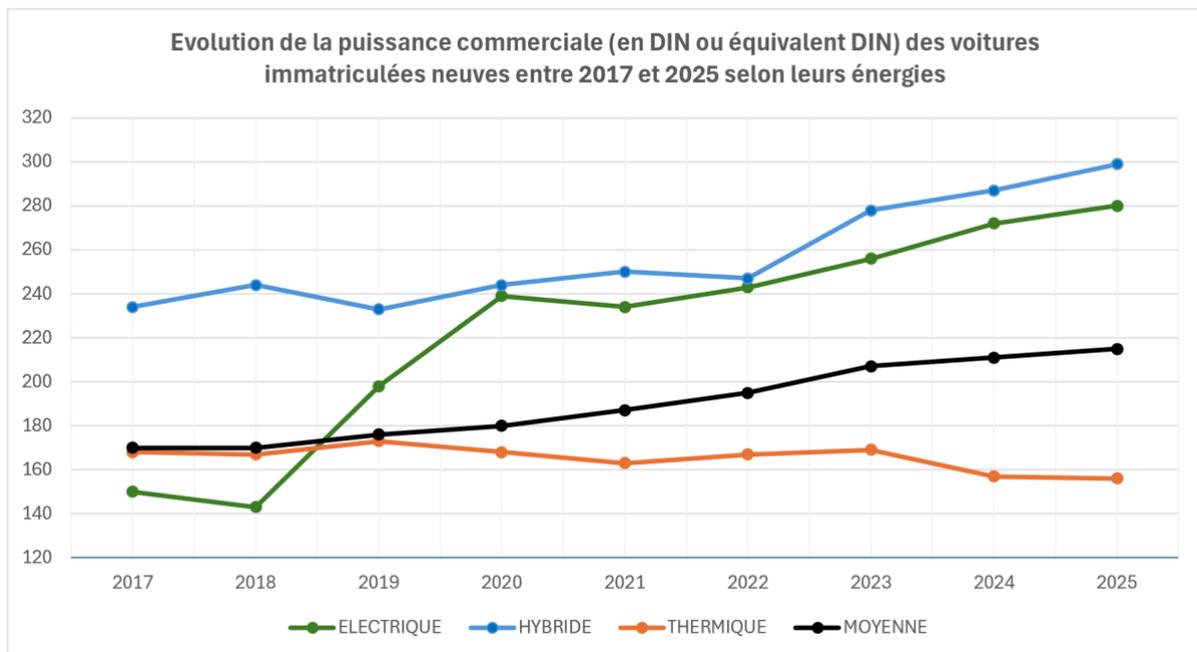
Les SUV compacts et familiaux, plus lourds, ont tiré vers le haut les puissances moyennes. La puissance moyenne des véhicules neufs est passée de 90 chevaux en 1995 à près de 130 chevaux en 2015. Dans le haut de gamme, BMW et Mercedes proposaient déjà des berlines de plus de 500 chevaux, sans parler des supercars flirtant voire dépassant les 1 000 chevaux (Bugatti Veyron).

L'électrification : une rupture brutale

Avec l'essor de l'électrique, la puissance s'est libérée des contraintes mécaniques. Là où une citadine thermique comme la Citroën C1 plafonne à 80 chevaux environ, une électrique du même segment développe en équivalent DIN pas moins de 155 chevaux (exemple : Fiat 500).

Le phénomène est encore plus frappant dans le haut de gamme : Tesla Model S Plaid (1 020 chevaux) ou encore la Rimac Nevera (1 914 chevaux).

En 2025, la puissance moyenne d'un véhicule neuf vendu dépasse les 210 chevaux. C'est un record historique largement imputable à l'électrique dont la puissance moyenne a fortement progressé (+87% entre 2017 et 2025 -cf. graphique ci-dessous). Cette progression traduit à la fois des batteries plus performantes et une montée en gamme des modèles proposés.



Quand la barre des 400 chevaux devient la norme chez les constructeurs premium, les généralistes Chinois imposent aussi leur puissance

En 2025, l'électrification a propulsé la puissance moyenne des véhicules à des niveaux jamais atteints. Les données montrent que, des généralistes aux marques premium, la barre des 300 chevaux est devenue un standard, tandis que certains constructeurs dépassent allègrement les 500 chevaux en moyenne. Cette inflation s'explique par la stratégie des constructeurs qui valorisent l'accélération et la performance instantanée comme nouveaux arguments commerciaux. Là où la puissance représentait jadis une rareté ou un marqueur de prestige, elle s'impose désormais comme une donnée banalisée, mais déconnectée des besoins réels d'usage.

TOP 5 des puissances commerciales moyennes disponibles chez les constructeurs selon leur segment de marché



Une puissance déconnectée des besoins réels



BMW i4

Si la surenchère peut impressionner, n'oublions pas que les limitations de vitesse rendent inutilisables de telles puissances au quotidien. Pire, l'excès de puissance peut nuire à l'efficacité énergétique : un SUV électrique de 500 chevaux peut consommer deux fois plus qu'un modèle équivalent plafonné à 200 chevaux. Les constructeurs commencent donc à intégrer des modes de conduite bridés (exemple chez BMW avec l'i4), offrant une puissance « utile » réduite pour préserver autonomie et sobriété.

Vers un nouvel indicateur de performance

La prochaine bataille ne se jouera peut-être plus sur la puissance maximale, mais sur l'efficacité. Des modèles comme la Hyundai IONIQ 6 ou la Mercedes EQE mettent déjà en avant leur consommation moyenne (autour de 15–16 kWh/100 km) plutôt que leur puissance commerciale. À horizon 2030, la hiérarchie automobile pourrait se redéfinir : la « performance » sera jugée autant en kilomètres par kilowatt-heure qu'en chevaux.

À propos de NGC-DATA®

NGC-DATA® est spécialisée dans le traitement interactif de données liées à l'automobile.

Marque déposée de New General Company, NGC-Data® propose plusieurs services de premier plan utilisés par de grands constructeurs, ainsi que par les leaders de l'assurance, de l'aftermarket ou des services VO.

NGC-VIN® : transformation d'immatriculations en données techniques et/ou tarifaires,

NGC-TRENDS® : statistiques complètes sur le marché de l'automobile,

AUTOVIZA® : rapports historiques de véhicules, leader du marché avec plus de 500 000 rapports produits chaque mois.

www.ngc-data.fr
www.autoviza.fr