

EN BREF



Retouches pour la Mercedes CLS

La Mercedes CLS « cru 2014 » n'annonce qu'une calandre et des optiques très légèrement révisés (avec option d'éclairage à LED), un volant redessiné et un nouvel écran sur la console centrale. Mercedes profite cependant de l'occasion pour faire évoluer son offre de motorisations. On note ainsi l'arrivée de la CLS 220 Bluetec dotée d'un 4 cylindres diesel de 170 ch et la disparition de la CLS 350 au profit de la CLS 400 équipée d'un V6 essence de 3,5 litres développant 333 ch. Mis à part cette dernière, toutes les versions de la Mercedes CLS 2014 pourront adopter la nouvelle boîte automatique à 9 rapports « 9G-Tronic ».

Des Superchargeurs Tesla en France

Si Tesla parvient déjà à fournir une autonomie supérieure à 400 km avec sa berline ModelS 100% électrique, ne pas pouvoir envisager un grand départ en vacances reste un frein majeur au développement de l'électrique dans le monde. Mais avec la Model S, Tesla propose également une solution à cette angoisse : les Superchargeurs. Derrière ce nom évocateur se cache une technologie de recharge ultra-rapide, permettant de récupérer 50% de l'autonomie en 20 minutes seulement, soit 270 km environ le temps d'une pause un peu allongée lors d'un grand trajet classique. Une capacité de recharge qui grimpe à 80% au bout de 40 minutes. Si à l'heure actuelle, aucune des 23 stations situées en Europe ne se trouve dans l'hexagone, la situation change tout début juillet avec l'ouverture des premiers superchargeurs français, sur l'axe Paris - Marseille.

UNE GRENOBLOISE CHEZ MCLAREN

Amel au pays des merveilles

Itinéraire d'une jeune femme qui porte dans toute l'Europe la parole d'un des plus prestigieux constructeurs automobiles du monde.

Elle a le sourire facile. Celui des gens qui aiment ce qu'ils font et qui adorent en parler. Il faut dire que le parcours d'Amel Boubaaya, s'il ne tient pas du conte de fées, est une belle success story. Carte de visite : "European PR Manager, McLaren Automotive Limited, Woking, Surrey"... Les relations publiques de McLaren en Europe, c'est elle. Pour les béotiens, c'est bien la marque de voitures de sports créée par le pilote du même nom en 1963 et menée d'une main de fer par le désormais légendaire Ron Dennis. Les amateurs de F1 et de «supercars» apprécieront... Voilà pour le décor. Avant cela, la (jeune) Grenobloise a fait toute sa scolarité dans la capitale des Alpes : école primaire de la Houille Blanche, section allemand, Stendhal section internationale, toujours allemand, Champo jusqu'au bac ES. Trois ans d'école de commerce à Valence plus tard, la voici en 2005/2006 à La Catho de Paris pour une prépa en



C'est au volant de la prestigieuse McLaren 650s qu'Amel Boubaaya est revenue passer quelques jours dans la capitale des Alpes. "Ce n'est pas ma voiture de fonction" corrige la jeune femme. Mais la conduire, c'est la partie "job de rêve" de son travail. Photo GB

cours du soir afin d'accéder au Celsa Paris Sorbonne, la référence des écoles de « com ». Son parcours énergique est émaillé de rencontres : Louis Schweizer, président de la société des Amis du musée du quai Branly, qu'elle découvre lors du lancement en 2006. "J'ai été bluffée" dit Amel. "Il représente l'intelligentsia à la française". Et d'expériences : "J'ai fait un stage à la SNCF. Je voulais avoir des billets moins chers..." "Aveu..." "Mais j'ai pas aimé les RH..." Constat. La voici chez Renault Sport technologie. La voiture, effleurée avec Louis Schweizer qui fut patron de Renault avant l'ère

Ghosn, prend des contours plus nets. Elle y rencontre Laurent Burgat qui, en bon patron de la com, diplômé de Science Po Grenoble (!), apprécie le travail de sa Grenobloise de stagiaire. Au point que, nommé en Suisse pour Nissan Europe, il laisse quelques dossiers derrière lui : "J'ai eu beaucoup de visibilité. Bien aidée par Remi Deconinck, le patron de Renault Sport technologie, j'ai passé du temps dans les comités de direction..." Aux premières loges. Son sens du travail a fait le reste. Quand Infiniti s'est implantée en Europe en 2008, c'est en Suisse que la marque haut de gamme de Nissan

s'installe. Où l'on retrouve Laurent Burgat... Et Amel Boubaaya l'affirme : "Je savais que j'avais un job en Suisse avant la fin de mon Master 2".

Chez Infiniti, sa rencontre avec Wayne Bruce est déterminante. Pas parce que le nom de cet autre « dircom » nous dit quelque chose... "Il signe ManBat pour s'amuser" raconte la Grenobloise. Mais surtout parce que quand McLaren le chasse, il emmène Amel dans ses bagages.

La voici vivant en Allemagne, travaillant en Angleterre avec un job et des voitures de rêve. Le monde qu'elle côtoie est celui qui nourrit les magazines de prestige et ses « clients » préférent Monaco à la place Grenette. Il y a quelques contraintes : "Il a fallu que je me mette très vite à l'anglais et que j'apprenne à vivre dans un monde d'hommes et d'exigence absolue". Quand on a dit qu'elle n'est pas souvent chez elle et que les vacances, c'est un mot qu'elle utilise quand elle peut, on enfonce des portes ouvertes. Parce qu'elle a le sourire, Amel. Elle a compris que, dans le monde des supercars, il n'y a pas que les voitures qui vont vite...

A condition d'avoir un bon moteur ● Georges Bosi

INNOVATION

La pile à combustible devient réalité pour Toyota

Après un concept à Tokyo l'année dernière, Toyota vient de dévoiler la version définitive de sa première berline de série à être animée par une pile à combustible. Qu'est ce que c'est ? Il s'agit d'une technologie utilisant l'hydrogène pour le transformer en électricité tout en ne rejetant que de la vapeur d'eau. En clair, le processus permet de combiner le meilleur de deux mondes : un remplissage de réservoir à peu près aussi rapide et simple que dans une voiture à essence traditionnelle, une autonomie équivalente mais les rejets d'une pure voiture électrique. Baptisée FCV (Fuel Cell Vehi-



cule, ou « Voiture à pile à combustible », la berline de Toyota reprend en grande partie les traits du concept du même nom, avec un style étonnant combinant un toit flottant, des lignes tendues mais un peu chaotiques et une arrière tronquée (suivant un principe aérodynamique déjà utilisés pour la

Prius baptisé « Kamm Tail ») dont la partie haute semble ajoutée après-coup. Mais ce look clivant ne sera pas l'unique problème lors du lancement commercial de la Toyota FCV, à l'été 2015 en Europe. En effet, le réseau de distribution de l'hydrogène est aujourd'hui quasi inexistant sur nos

routes, et le coût de développement d'une station est très largement plus élevé que celui d'une station service classique, en raison d'un stockage de l'hydrogène sous forme liquide nécessitant de très hautes pressions. Difficile de savoir aujourd'hui si le coût modéré de la Toyota FCV (environ 50 000 € aux taux de change actuels avec le Yen, hors aides de l'état pour les véhicules 100 % électriques) parviendra à compenser ce problème, et à enfin lancer le développement de l'hydrogène dans le monde. Si la Prius est à prendre en exemple, il faudra peut-être attendre la première moitié des années 2020 pour que la pompe s'amorce ●

