

9 mai 2014

Interview avec Neel Jani, pilote d'usine chez Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Neel Jani sur les traces de Jo Siffert

Né à Rorschach le 8 décembre 1983 et domicilié depuis son enfance dans la région de Bienne, Neel Jani est pilote d'usine chez Porsche depuis le 1er juillet 2013. A ce titre, il fait partie de l'équipe officielle avec laquelle le constructeur de Stuttgart-Zuffenhausen effectue cette année son grand retour en LMP1, la catégorie-reine du championnat du monde d'endurance, avec sa toute nouvelle Porsche 919 Hybrid. Aujourd'hui, le pilote biennois est l'un des plus rapides de sa génération. On en veut pour preuve sa pole-position et son excellent début de course à Spa, lors de la deuxième épreuve du championnat, où il a figuré en tête pendant plus d'une heure et demie. Il fallait remonter jusqu'à 1970, année de la victoire de la 917 de Jo Siffert aux 1000 Km de Spa, pour retrouver un pilote suisse en aussi bonne position au volant d'une Porsche officielle sur le mythique circuit belge.

Neel Jani, la mise au point de la Porsche 919 Hybrid a nécessité de nombreux essais. Quelles ont été les principales différences entre cette période de développement et les deux premières courses de la saison?

La phase de tests a permis de régler au mieux une équipe qui compte 230 collaborateurs dont plus de 100 ingénieurs. Il a notamment fallu huiler les rouages et faire preuve de patience. Nous avons appris tous les jours quelque chose de nouveau et, aujourd'hui encore, nous continuons à progresser. Lors d'un week-end de course, nous devons toutefois travailler de la façon la plus efficace possible et nous fixer des priorités car le temps est limité lors des essais libres. Avec la 3e place obtenue par nos collègues d'écurie dès la première course à Silverstone et notre 4e rang à Spa – après m'être élancé depuis la pole-position et avoir mené le course pendant une heure et demie – nous avons déjà démontré que nous travaillons dans la bonne direction! Sur l'une de nos deux voitures, nous avons cependant dû composer deux fois avec des ennuis techniques qui se sont traduits par un abandon ou qui,

respectivement, nous ont considérablement retardés. Nous devons faire en sorte que cela

ne se reproduise plus.

Quels sont les points forts de la 919 Hybrid?

Assurément sa technologie hybride. Il s'agit de la voiture de course la plus complexe qui ait

été construite par Porsche. Cette complexité passe notamment par deux systèmes différents

de récupération d'énergie. A l'arrière, nous avons un générateur d'électricité entraîné par le

flux des gaz d'échappement et, à l'avant, nous avons un générateur supplémentaire. Celui-ci

transforme l'énergie cinétique engendrée par le freinage en énergie électrique et la stocke

dans des batteries ultramodernes jusqu'à ce que le pilote en ait besoin. Il faut également

savoir que ce deuxième générateur entraîne les deux roues avant par le biais d'un différen-

tiel pendant les phases d'accélération, ce qui nous permet de disposer temporairement d'une

traction intégrale étant donné que la puissance du moteur à essence est transmise à l'essieu

arrière.

Vous avez dû abandonner sur ennuis techniques à Silverstone. Comment gère-t-on de

tels événements?

Nous savons pertinemment que nous nous trouvons encore en pleine phase de développe-

ment et que de tels ennuis mécaniques ne sont pas à exclure sur des voitures d'une telle

complexité. Il s'agit d'une période d'apprentissage incontournable avant d'obtenir la fiabilité

escomptée. Ceci dit, notre voiture a déjà fonctionné pratiquement à la perfection à Spa et

cela prouve que nous travaillons dans la bonne direction!

Après les essais préliminaires du Castellet et les deux premières courses de Silvers-

tone et de Spa, comment se prépare-t-on en vue des 24 Heures du Mans?

La préparation de notre équipe a toujours été axée sur les 24 Heures du Mans car il s'agit de

la meilleure façon de préparer les autres courses de 6 heures. Nous avons ainsi déjà effec-

tué des simulations de longue durée à Sebring et au Castellet et nous en ferons encore

d'autres avant le Mans. Viser une fiabilité sur 24 heures avec cette nouvelle technologie hy-

bride ne constitue pas seulement un travail de longue haleine mais nécessite également de

placer la barre très haut.

Et au niveau personnel, comment vous préparez-vous en vue des 24 Heures du Mans

étant donné que les contraintes physiques endurées lors d'une épreuve de six heures

ne sont pas les mêmes que lors d'une course quatre fois plus longue?

Ici aussi, je m'entraîne toute l'année de façon très poussée, que soit au niveau de l'endurance ou de la musculation en général et plus spécifiquement de la musculation de la nuque et du thorax. Je travaille mon endurance en effectuant par exemple des tours à vélo d'une durée pouvant aller jusqu'à six heures ou en pratiquant du ski de fond en hiver. Lors de nos plus longs relais au Mans, nous pilotons jusqu'à quatre heures d'une seule traite. Dans ces conditions, la fréquence cardiaque moyenne atteint 140 à 150 battements par minute à une vitesse moyenne de plus de 200 km/h au tour. C'est la raison pour laquelle je fais également appel à un coach personnel et varie l'intensité des exercices en fonction de notre programme d'entraînement. Enfin, il m'arrive parfois d'entraîner ma concentration en jouant à la Play-Station.

Quel est votre but pour cette saison, ainsi que pour 2015?

Nous voulons déjà signer l'un ou l'autre coup d'éclat cette année comme la pole-position à Spa, mais il ne faut pas oublier que notre principal but en 2014 est d'apprendre, apprendre et encore apprendre. Pour cela, il faut avant tout de terminer les courses. En 2015, nos ambitions seront plus élevées et nous espérons tous, moi le premier, être particulièrement compétitifs aux 24 Heures du Mans, la course la plus importante de la saison.

Dernière question enfin, quels liens vous unissent à Porsche et de quelle manière le pilote automobile que vous êtes se comporte-t-il dans la circulation de tous les jours? Les liens entre Porsche et moi remontent à mon enfance. Mon père avait à l'époque une Porsche 911 2.7 RS et je me souviens d'un voyage que nous avions effectué depuis la Suisse jusqu'à Malaga en Espagne alors que je n'avais que quatre ans. J'étais installé à l'arrière et on m'a dit que je n'avais pratiquement pas arrêté de dormir. C'est peut-être pour cette raison que, aujourd'hui encore, j'arrive facilement à m'endormir dans un environnement bruyant! Mon père a toujours aimé les Porsche et, après la 911, il a également eu une 944 Cabriolet. Quant à la question du comportement des pilotes dans la circulation de tous les jours, il convient de préciser que nous avons tout loisir d'aller très vite en circuit et que, du coup, nous sommes parfois très heureux de devoir rouler lentement. Nous ne ressentons aucun besoin de rouler vite sur routes ouvertes et nos risques sont calculés. En ville, afin de tout voir, je ne dépasse jamais la vitesse maximale de 50 km/h.

Jo Siffert en pole position à Spa en 1971

Après s'être élancé de la pole position aux 6 Heures de Spa, Neel Jani a mené la course pendant plus d'une heure et demie. Il n'était pas le premier pilote suisse à briller sur ce très

célèbre circuit. Le Fribourgeois Jo Siffert, pilote d'usine chez Porsche de 1966 à 1971, avait en effet remporté les 1000 Km de Spa en 1970 après avoir réalisé le 2e meilleur temps des essais avec une Porsche 917 dont il partageait le volant avec Brian Redman. En 1971, à nouveau avec la 917 mais cette fois-ci associé à Derek Bell, Jo Siffert réussissait à signer la pole-position mais devait se contenter du 2e rang en course derrière la Porsche 917 de Jackie Oliver et Pedro Rodriguez.

Précision: les journalistes accrédités peuvent télécharger des photos numériques depuis la banque de données presse de Porsche, à l'adresse: https://presse.porsche.de.