



**PORSCHE**

Presse-Information

09. Mai 2014

---

Interview mit Neel Jani, Werksfahrer der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

### **Neel Jani tritt in die Fussstapfen von Jo Siffert**

Neel Jani wurde am 8. Dezember 1983 in Rorschach geboren und ist in der Nähe von Biel aufgewachsen. Seit dem 1. Juli 2013 ist er Werksfahrer bei Porsche. Damit gehört er zum offiziellen Team des Automobilherstellers aus Stuttgart-Zuffenhausen, der mit dem brandneuen Porsche 919 Hybrid dieses Jahr sein Comeback in der Topkategorie LMP1 der World Endurance Championship (WEC) feiert. Der Bieler Rennfahrer ist einer der schnellsten seiner Generation. So ist er in Spa zum Beispiel von der Poleposition gestartet, hat bei diesem zweiten Rennen der Langstrecken-Weltmeisterschaft einen gelungenen Start hingelegt und mehr als anderthalb Stunden in Führung gelegen. Der letzte Schweizer Rennfahrer, der auf der berühmten belgischen Rennstrecke eine solch gute Leistung mit einem offiziellen Porsche-Rennwagen erzielte, war Jo Siffert, als er 1970 mit seinem 917 die 1000 km in Spa für sich entschied.

### **Neel Jani, das Feintuning des Porsche 919 Hybrid hat zahlreiche Testläufe erfordert. Welches waren die wichtigsten Unterschiede zwischen dieser Entwicklungsphase und den ersten beiden Rennen der Saison?**

Während der Testphase konnten wir das 230 Mitarbeiter umfassende Team, darunter über 100 Ingenieure, bestens aufeinander abstimmen, bis alles rund lief. Dafür war viel Geduld erforderlich. Jeden Tag haben wir etwas dazugelernt, und wir verbessern uns hier nach wie vor. An einem Rennwochenende müssen wir allerdings so effizient wie möglich arbeiten und Prioritäten setzen, da wir nicht viel Zeit in den freien Trainings haben. Mit dem dritten Platz von unseren Teamkollegen gleich im ersten Rennen in Silverstone und unserem vierten Platz in Spa – nachdem ich von der Poleposition gestartet bin und das Rennen anderthalb Stunden angeführt hatte – haben wir sicherlich schon mal aufgezeigt, dass unsere Lernkurve in die richtige Richtung zeigt! Allerdings wurde jeweils ein Auto von technischen Problemen aus dem Rennen beziehungsweise weit zurück geworfen. Daran müssen wir arbeiten.

**Welches sind die Stärken des 919 Hybrid?**

Natürlich die Hybrid-Technik. Es handelt sich um das komplexeste Rennauto, das Porsche je gebaut hat. Diese Komplexität zeigt sich vor allem in den zwei verschiedenen Systemen zur Energierückgewinnung: Im hinteren Teil befindet sich ein Stromgenerator, der von den Auspuffgasen angetrieben wird, und vorne ist ein zusätzlicher Generator integriert, der die beim Bremsen erzeugte kinetische Energie in elektrischen Strom umwandelt und diesen in hochmodernen Batterien solange speichert, bis der Fahrer ihn wieder benötigt. Dieser zweite Generator treibt die beiden Vorderräder in den Beschleunigungsphasen über ein Differenzialgetriebe an, so dass wir zeitweise einen Allradantrieb zur Verfügung haben, denn die Leistung des Verbrennungsmotors wird direkt auf die Hinterachse übertragen.

**In Silverstone mussten Sie wegen technischer Probleme aufgeben. Wie geht man mit solchen Ereignissen um?**

Wir wissen genau, dass wir uns noch mitten in der Entwicklungsphase befinden und dass solche Vorkommnisse bei derart komplexen Autos nicht auszuschliessen sind. Das ist eine unumgängliche Lernphase, wenn man langfristig die gewünschte Zuverlässigkeit erreichen will. In Spa ist ja dann unser Auto schon fast perfekt gelaufen und somit stimmt auch hier die Lernkurve!

**Wie bereiten Sie sich nach den Tests in Le Castellet und den ersten beiden Rennen in Silverstone und Spa auf das 24-Stunden-Rennen von Le Mans vor?**

Als Team bereiten wir uns natürlich immer auf das 24-Stunde-Rennen in Le Mans vor, denn so ist man umso besser auf die restlichen 6h Rennen vorbereitet. Deshalb haben wir schon jetzt Langstrecken-Simulationen in Sebring und in Le Castellet durchgeführt – und weitere werden noch vor dem Rennen in Le Mans folgen. Zuverlässigkeit mit dieser neuen Hybridtechnologie für ein 24-Stunden-Rennen ist eine extrem hohe Messlatte.

**Wie bereiten Sie sich persönlich auf das 24-Stunden-Rennen von Le Mans angesichts der Tatsache vor, dass ein Sechsstundenrennen nicht die gleichen körperlichen Voraussetzungen wie ein viermal längeres Rennen erfordert?**

Auch dafür trainiere ich ganzjährig äusserst hart an meiner Ausdauer und im Kraftbereich. Im Kraftbereich ist allgemeines Krafttraining wichtig, wobei Rumpf- und Nacken noch spezifischer trainiert werden müssen. Persönlich trainiere ich meine Ausdauer, indem ich z.B. bis zu sechs Stunden Radtouren fahre oder im Winter Langlaufen gehe. Bei unseren längsten Einsätzen in Le Mans sind wir bis zu 4 Stunden am Stück am Fahren und der Durchschnittspuls liegt da bei etwa 140-150 Schlägen pro Minute und dies bei einer Durchschnittsge-

## Presse-Information

schwindigkeit von über 200km/h pro Runde. Deshalb trainiere ich auch mit einem eigenen Trainer und variiere die Intensität der Einheiten je nach Trainingsplan. Es kommt auch mal vor, dass ich meine Konzentration mit der PlayStation trainiere.

### **Welche Ziele haben Sie sich für diese Saison und für 2015 gesetzt?**

Den einen oder anderen Coup wollen wir in diesem Jahr noch landen, wie schon die Poleposition in Spa, aber unser wichtigstes Ziel für 2014 lautet auf jeden Fall: Lernen, lernen und nochmals lernen. Auf Englisch sagt man ja so schön „To finish first you have to finish first“, heisst wir müssen zuerst Mal bis zum Ende im Rennen bleiben. Für 2015 setzen wir uns dann ehrgeizigere Ziele, aber natürlich hoffe ich, beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans, dem wichtigsten Langstreckenrennen der Saison, besonders gut abzuschneiden.

### **Noch zwei letzte Fragen: Welche Verbindung besteht zwischen Ihnen und Porsche? Und wie verhält sich ein Rennfahrer wie Sie im täglichen Strassenverkehr?**

Die Verbindung zwischen Porsche und mir geht auf meine früheste Kindheit zurück. Mein Vater fuhr damals einen Porsche 911 Carrera, und ich erinnere mich an eine Fahrt, die uns von der Schweiz bis nach Malaga in Spanien führte – da war ich gerade vier Jahre alt. Ich sass hinten und habe anscheinend fast nur geschlafen und darum kann ich wohl heute noch gut bei Motorensound schlafen! Mein Vater liebte schon immer Porsche, und nach dem 911 fuhr er einen 944 Cabrio. Was die Frage nach dem Fahrverhalten der Rennfahrer im Alltag angeht, so möchte ich unterstreichen, dass wir uns auf der Rennstrecke austoben und somit eigentlich ganz froh sind manchmal auch langsam fahren zu dürfen und auch kein Bedürfnis verspüren, schnell auf öffentlichen Strassen zu fahren. Ich fahre immer mit kalkulierbarem Risiko und das heisst in einer Stadt max. 50km/h damit man alles übersehen kann.

### **Jo Siffert 1971 in Spa auf der Poleposition**

Nach seinem Start von der Poleposition beim Sechsstundenrennen von Spa führte Neel Jani das Rennen mehr als anderthalb Stunden an. Er ist nicht der erste Schweizer Rennfahrer, der auf dieser berühmten Rennstrecke für Furore sorgte. Der Freiburger Jo Siffert, Porsche-Werksfahrer von 1966 bis 1971, gewann 1970 das 1000-Kilometer-Rennen von Spa, nachdem er bei der Qualifikation mit einem Porsche 917, den er gemeinsam mit Brian Redman lenkte, Zweiter geworden war. 1971 dann, wieder mit dem 917, diesmal jedoch mit Derek Bell, gelang es Jo Siffert, die Poleposition zu erringen, allerdings musste er sich im Rennen hinter dem Porsche 917 von Jackie Oliver und Pedro Rodriguez mit Platz zwei begnügen.

Hinweis: Bildmaterial steht akkreditierten Journalisten auf der Porsche-Pressedatenbank unter der Internet-Adresse <https://presse.porsche.de> zur Verfügung.