



**C**hampion du Monde d'Endurance et victorieux des 24 Heures du Mans avec Porsche en 2016, et cette année équipier d'André Lotterer et Bruno Senna chez Rebellion en WEC, Neel Jani connaît bien Spa-Francorchamps. Le natif de Berne a signé dans nos Ardennes quelques-uns de ses plus beaux exploits. Dont un récent record du tour au volant d'une «fusée sur roues». C'est dans le Pad-dock du plus beau circuit du monde que nous l'avons rencontré. Une entrevue en toute franchise avec le plus rapide des pilotes suisses.

#### **Neel Jani, prêt pour une interview sincère et sans langue de bois?**

Pas de réponses trop politiques, c'est ça? Oui, pourquoi pas? Mon attachée de presse n'est pas là, ça tombe bien. Mais je suis sûr qu'elle voudra vérifier ce que j'ai dit plus tard (rires)!

#### **La Suisse, votre pays d'origine, on l'aime pour sa fiscalité ou son fromage?**

Un grand avantage, en Suisse, c'est la qualité de vie. Et qui dit qualité de vie dit bonne nour-

riture, fiscalité avantageuse, environnement sain, etc. Ça passe par beaucoup de choses. C'est un tout.

#### **Comment devient-on pilote de course dans un pays qui interdit le Coyote sur ses routes?**

On oublie souvent que la Suisse est au beau milieu de l'Europe. Et par la route, vous pouvez aller partout où vous voulez: Spa, Monza, le Nürburgring, Hockenheim ou Magny-Cours sont à trois ou cinq heures de voiture. C'est un avantage d'être proche de tous ces grands circuits. Il est moins facile de rouler vite sur nos autoroutes, c'est vrai. Mais je connais bien les radars! Quand je dois quitter Berne, où j'habite, pour aller quelque part, mes yeux sont entraînés et je vois tout. Un peu comme des radars intégrés (rires)! Plus sérieusement, être attentif sur la route a toujours été un bon entraînement en vue des courses.

#### **C'est donc ça le secret?**

Un peu, sans doute (rires)! À l'inverse, en Belgique, vous avez la chance d'avoir des circuits mythiques comme Spa et Zolder. Et ça aide

beaucoup pour rouler. C'est moins le cas en Suisse. Mais on a plus de voitures sportives que chez vous. Cela fait partie de la mentalité suisse d'aimer les voitures rapides. Et, à défaut d'avoir de grands circuits, on a des pistes de karting intéressantes.

#### **Comme conducteur, vous êtes du genre à respecter les limitations?**

Je roule vite sur circuit mais jamais en dehors. Parfois, c'est sympa d'être à 150km/h. Mais mon compteur ne dépasse jamais les 200. Au final, ça ne sert à rien. Si je veux me faire plaisir, j'ai les circuits pour ça!

#### **On dit qu'un pilote, pour réussir, doit pouvoir être au bon moment au bon endroit. Est-ce vrai pour vous?**

Oui, et cela s'est passé ici, à Spa, en 2002. Cette année-là, l'opportunité de passer pilote pro m'a tendu les bras. C'était lors de l'Eurocup Formule Renault 2.0. On était soixante-cinq pilotes sur la liste des engagés. J'ai fait la Pole devant des gars comme Lopez, Hamilton, Kubica, Klein, Spengler, Green et Lapierre. Et puis j'ai gagné la course avec huit ou neuf

# LA PORSCHE TRIBUTE

Pas facile de devenir pilote quand on vient de Suisse, un pays (très) longtemps réfractaire à toute forme de sport auto. Ce qui aurait pu être un handicap, Neel Jani en a fait une force pour gravir les échelons.

PROPOS RECUEILLIS PAR GUILLAUME ALVAREZ | PHOTOS CLÉMENT BIAIS

secondes d'avance. Le lendemain, je recevais un appel de McLaren et Williams! Là, j'ai compris qu'il y avait une opportunité et mon père m'a dit 'Il faut essayer'. À partir de ce moment-là, avec ma famille, on a décidé de tout miser sur la course pour que j'y arrive.

### **Vous êtes allé jusqu'en F1 chez Sauber et Red Bull comme pilote-essayeur. Avec le recul, qu'est-ce qui n'a pas marché?**

Là, je n'étais pas au bon moment au bon endroit. Au début de ma carrière, lorsque j'ai commencé à recevoir des coups de fil d'écuries, je n'avais pas encore de manager. C'était moi et mon père qui prenions les décisions. On a été un peu naïfs de penser qu'en devenant pilote-essayeur, tout allait rouler. Mais la F1 est un jeu plus complexe où tout va très vite. Une mauvaise décision et votre chance peut vous passer sous le nez.

### **Pas trop de regrets?**

Non. Grâce à ça, j'ai pu aller chez Porsche. C'est peut-être une histoire de «karma» mais je crois que certaines choses arrivent pour une raison.

Si j'étais resté en F1, peut-être que je n'aurais jamais gagné les 24 Heures du Mans ou le WEC. Qui sait? Je suis content d'avoir pu montrer ce que je valais en F1, mais mon parcours a pris une autre direction. Peut-être pas aussi médiatisée mais qui me rend très fier malgré tout.

### **Entre battre des records et chasser des victoires en championnat, qu'est-ce qui est le mieux?**

C'est clair que les courses passent avant tout. En tant que pilote, on veut toujours gagner

voiture que j'ai pilotée dans ma carrière. Tout est au-dessus de la moyenne: le grip, la puissance, la vitesse de pointe, etc. De ce point de vue-là, c'est une expérience unique.

### **Qu'avez-vous ressenti lors de ce fameux tour 'record' à Spa au volant de la 919 Hybrid Evo?**

La 1<sup>ère</sup> fois que j'ai roulé à Spa, c'était en 2002 dans une Formule Renault 2.0. J'ai eu l'occasion d'y revenir avec d'autres voitures, en GT1, en LMP2, etc. C'est d'ailleurs à Spa en 2014 qu'on a signé avec Marc (Lieb) et Romain

## PILOTER UNE VOITURE AUSSI PUISSANTE QUE LA PORSCHE 919 HYBRID EVO REPOUSSE VOS LIMITES.

des courses et des championnats. Mais ce qu'on réalise avec la Porsche 919 Hybrid Evo, c'est forcément quelque chose de spécial. Cette voiture est déjà une légende. Et avant de la ranger au musée, on a l'occasion d'écrire un nouveau chapitre de son histoire grâce à ce «Tribute Tour». Et c'est de loin la meilleure

(Dumas) la première Pole de la 919. Quand on m'a demandé de rouler dans la version débridée, j'ai essayé de m'imaginer à quoi ça ressemblerait. Où accélérer, où freiner, quels réglages adopter, comment prendre les virages, etc. Mais ça n'a servi à rien! Une fois en piste, tout était différent.

**Tous vos repères étaient brouillés?**

Un peu, oui. J'ai dû repartir de zéro et réapprendre tout.

**Au point d'en devenir effrayant?**

Non car j'avais suffisamment confiance dans les mécaniciens de Porsche et leur manière de travailler pour y aller sans craintes. Après, j'en ai discuté avec André (Lotterer) et Timo (Bernhard), qui ont également fait des tours à son volant. Nous étions tous d'accord sur un point: piloter une voiture si puissante repousse vos limites. Et le problème est de retourner ensuite à d'autres modèles plus conventionnels, donc moins rapides. Après le record, je suis revenu à Spa avec la Rebellion R13 pour les 6 Heures du WEC. Les temps au tour étaient 15 à 17 secondes plus lents. On revient un peu à la réalité...

**Avez-vous des mentors dans la vie? Des sources d'inspiration?**

J'ai toujours beaucoup admiré les skieurs. L'état d'esprit d'un sportif de haut niveau est le même, que vous soyez pilote ou pas. J'admire Hermann Maier par exemple. Ou Silvano Beltrametti. Très jeune, il attaquait très fort et j'aimais ça. Malheureusement, une blessure a mis fin à sa carrière de skieur. Dans la course, des noms comme Senna, Prost et Schumacher m'ont toujours inspiré. Ils ont montré aux autres comment faire.

QUAND VOUS ROULEZ POUR PORSCHE, IL Y A DES ATTENTES DES DIRIGEANTS MAIS AUSSI DU PUBLIC. MAIS ÇA ME PLAÎT.

**Dans la vie, qu'est-ce qui vous inspire pour devenir meilleur en piste?**

Je crois beaucoup au «Give and Take»: ce que tu donnes, tu finis toujours pas le recevoir en retour. C'est important de gagner des courses, de réussir sa vie mais sans vouloir forcément faire la morale aux autres. Le vivre-ensemble est primordial pour que chacun puisse s'épanouir. Et pour ça, on se doit de respecter les droits de tous. Les miens s'arrêtent là où les vôtres débutent.

**Êtes-vous intéressé par d'autres sports en dehors de la course automobile?**

J'aime beaucoup les sports d'hiver, surtout le ski et le ski de fond. Dès que l'hiver revient, je sors mes skis. Sinon, je pratique aussi le vélo. Je connais d'ailleurs bien Fabian Cancellara, qui vient du même canton que moi en Suisse.

**Que pense votre famille de votre parcours?**

Leur avis n'a pas changé depuis que j'ai dix ans (rires). Le succès, les victoires, la gloire, tout ça ne change rien à l'image qu'ils ont de moi.

**Qu'est-ce qui vous a incité à relever le défi de l'Endurance?**

J'ai mis les pieds en Endurance à partir de 2009-2010, chez Rebellion. Le championnat était en pleine mutation. Et cela s'est renforcé avec l'arrivée de Porsche à partir de 2011. Mon ambition était de devenir pilote d'usine à plein temps. Et vu que je n'ai pas vraiment eu ma chance chez Audi, je suis allé chez Porsche. Ce qui m'intéressait dans l'Endurance, c'étaient les voitures. Je savais qu'en rejoignant le championnat, je découvrirais ce qui se fait de mieux dans le domaine. Si vous regardez ces dernières saisons avec Porsche, la gestion de la puissance, des pneumatiques, tout a été optimisé. Le défi maintenant est de faire évoluer la compétition, notamment avec l'émergence de l'électrique. Et nous verrons si je reste en Endurance ou pas.

**Comment voyez-vous évoluer le WEC?**

Aujourd'hui, le niveau du championnat est élevé, surtout en GT, avec beaucoup de très bons pilotes. Le LM P1 doit encore trouver des solutions et j'espère qu'ils y parviendront. Pour nous donner des bonnes courses. Pas seulement dans le peloton mais aussi devant. De manière plus générale, l'aspect politique a une grande influence sur l'évolution du sport et si le politique décide qu'il veut voir plus de voitures électriques, ça ira toujours dans ce sens-là...

**Est-ce que l'électrique vous intéresse? La Formula E par exemple, où Porsche va bientôt débarquer?**

Pourquoi pas? Au final, une course reste une course. J'avoue avoir un faible pour les gros moteurs V10 ou V12 mais c'est fini tout ça. Sauf à Le Mans Classic (rires)!

**Comment gérez-vous le stress lié à votre métier?**

Le stress est toujours présent. Et aussi la pression liée au résultat. Chez Porsche, cette pression était omniprésente, mais c'est normal. Quand vous roulez pour Porsche, il y a des attentes des dirigeants mais aussi du public. Mais ça me plaisait. J'étais venu chez Porsche pour gagner. Mais si on ne parvient pas à gérer ce genre de pression, il faut changer de métier!

**Avez-vous des grigris ou des manies avant de monter dans une voiture de course?**

Je m'échauffe toujours les articulations, ça m'aide à me concentrer avant de m'installer dans le baquet. Depuis mes débuts en 2002,

**DIGEST NEEL JANI**

<b>Né le</b>	8 décembre 1983 (34 ans) à Rorschach (Suisse)
<b>1996</b>	Débuts en karting
<b>2000</b>	Formula Lista Junior, Champion de Suisse
<b>2002</b>	Vice-champion Eurocup FR2.0
<b>2003</b>	Vice-champion FRV6 Eurocup
<b>2005</b>	GP2 Series, 2 victoires
<b>2006</b>	3 <sup>e</sup> pilote Toro Rosso
<b>2007</b>	ChampCar, 3 podiums; Champion A1 GP
<b>2008</b>	Vice-champion A1 GP
<b>2010</b>	FIA GT1 World Championship (Ford Matech), 2 podiums
<b>2011</b>	Intercontinental Le Mans Cup (Rebellion), 6 victoires; 6 <sup>e</sup> des 24H du Mans
<b>2012</b>	Vainqueur FIA WEC Endurance Trophy (Rebellion), 6 victoires; 4 <sup>e</sup> des 24H du Mans; Vainqueur Petit Le Mans
<b>2013</b>	Vainqueur Petit Le Mans (Rebellion)
<b>2014</b>	3 <sup>e</sup> Championnat du Monde FIA WEC (Porsche), 1 victoire
<b>2015</b>	3 <sup>e</sup> Championnat du Monde FIA WEC (Porsche)
<b>2016</b>	Champion du Monde d'Endurance FIA WEC (Porsche); 2 victoires; Vainqueur 24H du Mans
<b>2017</b>	4 <sup>e</sup> Championnat du Monde FIA WEC (Porsche)
<b>2018</b>	FIA WEC avec Rebellion; 4 <sup>e</sup> des 24H du Mans; Porsche 919 Tribute Tour

j'ai gardé le même rituel et je fais de 10 à 15 minutes d'échauffement.

**Est-ce que vous vous attendiez à faire tomber le record de Spa-Francorchamps au volant de la 919 débridée?**

Nous n'étions sûrs de rien. La preuve, c'est que le tour n'a pas été enregistré. Aucun on-board, rien du tout... Mais quand l'équipe a été au Nürburgring avec Timo (Bernhard), c'était l'inverse. Ils avaient les bonnes caméras!

**Est-ce qu'il y a d'autres circuits où vous aimeriez signer un record?**

Moi oui, Porsche je ne sais pas (rires). Une piste où j'aimerais beaucoup aller, c'est Laguna Seca. Sinon, Le Mans, ça serait pas mal...

**Pour terminer sur une note plus légère: quelles seraient vos vacances idéales?**

Facile: ça se passe à la maison, en Suisse. La région où j'habite possède des lacs magni-



fiques. C'est particulièrement beau en été. Et il y a une piste de karting pas loin. Au final, j'aime toujours mieux dormir dans mon lit (rires).

**Vous êtes devenu papa cette année. Est-ce que ça vous change en tant qu'homme mais aussi en tant que pilote?**

Ça change la vie! La preuve, je dors beaucoup moins la nuit... J'ai attendu longtemps avant de fonder une famille. Mais aujourd'hui, j'essaie de gérer les deux. Mais le sport automobile reste une priorité, au moins encore pour les cinq ou six prochaines années.

**Quel est votre plus gros défaut?**

(Pause) L'impatience, peut-être.

**Et votre plus grande qualité?**

Ma faculté de concentration.

**Quelle serait votre table idéale pour un dîner?**

Vivants ou morts, j'aimerais beaucoup avoir des hommes comme Eisenhower ou Staline pour pouvoir leur poser des questions sur les grands moments qu'ils ont vécus. L'influence qu'ils ont eu sur l'histoire m'intéresse particulièrement. Mohammed Ali aussi, pour le côté sportif.

**Où vous voyez-vous dans cinq ans?**

J'ai gagné Le Mans et le Championnat du Monde, mes deux grands objectifs. Aujourd'hui, j'espère encore pouvoir vivre de bonnes courses en Endurance ou en Formula E (NDLR: Porsche arrivera dans ce championnat en 2019 dès la Saison 6), qui sait? L'important est de continuer à me battre pour des championnats jusqu'à la fin de ma carrière. Rouler pour rouler ne m'intéresse pas. ■

**1'41"770**

**Record battu!**

Le lundi 9 avril dernier, au volant de la Porsche 919 Hybrid Evo, version totalement débridée de la 919 développant 1.160ch (720 thermique + 440 électrique) au lieu de 900 (500+400), Neel Jani a battu le record de la piste sur le circuit de Spa-Francorchamps, battant avec un chrono de 1 minute 41 secondes et 770 millièmes le précédent record, détenu jusqu'alors par Lewis Hamilton et sa Mercedes F1 W07 Hybrid, qui avait réalisé en août 2017 un temps de 1'42"553 en Qualifications. Vitesse maxi? 359km/h dans les Combes. Vitesse moyenne? 245,61km/h...

