

YOUNG PROFESSIONAL LAURENTS HÖRR (21) IM INTERVIEW:

„MEIN ZIEL IST DIE KÖNIGS- KLASSE VON LE MANS“

Wer ist eigentlich Laurents Hörr? Bei den Einstunden-Rennen des DUNLOP 60 haben sich das zu Saisonbeginn manche Szene-Insider gefragt. Der 21-Jährige lieferte die Antwort selbst.

TEXT: CARSTEN KROME | FOTOS: FARID WAGNER, PRO PHOTOS SPORT, INGO VÖGELE, VICTOR BONNEAU, ROMANE DIDIER, STEFANO GIABATTONI, PRIVAT



En Route pour La Sarthe – Road to Le Mans: Im Le Mans Cup geben LMP3-Prototypen wie der Norma den Ton an.



Mit soliden Auftritten im Schütz-Porsche 911 GT3 R von „Benni Hey“ etablierte sich der Young Professional aus dem Le Mans Cup auch in der Breitensport-Rennserie für Touren- und Grand-Tourisme-Sportwagen. Carsten Krome traf den schnellen Schwaben am Rande des Motorsport-XL-Weekends im belgischen Zolder zum Interview.

Laurents Hörr, soeben bist du dem Schütz-Porsche 911 GT3 R von „Benni Hey“ entstieg, das Einstunden-Rennen des DUNLOP 60 hier in Zolder ist soeben zu Ende gegangen. Dein Hauptaugenmerk liegt allerdings auf den Sportprototypen der LMP3-Kategorie, richtig?

„Ja, das stimmt, auch wenn ich die Einsätze mit dem aktuellen GT3-Porsche sehr ernst nehme. Ich starte mit einem Norma im Le Mans Cup. Mein Team heißt CD Sport, es wird vom ehemaligen Formel-1-Ingenieur Claude Degrémont geführt, der seinerzeit mit Olivier Panis in der Königsklasse des Motorsports unterwegs gewesen ist.“

Beim Norma handelt es sich um ein französisches Kleinserien-Fabrikat. Ursprünglich hat Norbert Santos die Firma gegründet. Beschreibst du für unsere Leser kurz dein Sportgerät?

„Natürlich, gern: 800 Kilogramm Leergewicht, 900 Kilogramm Renngewicht, fünf Liter Hubraum aus einem Nissan-V8-Motor, 420 PS. Auf den meisten Rundkursen wie zum Beispiel in Monza sind wir etwas schneller unterwegs als mit dem GT3-Porsche.“

Du lebst in Gerlingen bei Stuttgart, dein Vater ist der bekannte Porsche-Rennfahrer, Team und Werkstattbesitzer Oliver Dutt. Wie kam der Kontakt zu einem französischen Rennstall im Le Mans Cup zustande?

„Das ist eine witzige Geschichte aus meiner Zeit in der Formel Renault. In der Hauptserie fuhren eben auch einige LMP3. Ich nahm Kontakt zu verschiedenen Teams auf, zu einem Rennstall

intensivierte sich die Verbindung. Dann stieg ausgerechnet diese Mannschaft in die nächsthöhere LMP2-Kategorie auf und ich bat um eine Empfehlung, um weitermachen zu können. So kam ich zu CD Sport aus Pau in Frankreich, eine halbe Autostunde vom Norma-Werk entfernt.“

Wann kam es schließlich zur Vertragsunterzeichnung, war das alles nicht ein riesengroßes Abenteuer?

„Eigentlich war es nur eine Frage der Organisation. Wir einigten uns auf alle sieben Rennen um den Le Mans Cup 2018, der leider nicht in Deutschland ausgetragen wird, dafür aber vor allem auf Strecken wie Spa-Francorchamps, dem Red Bull Ring oder Le Mans.“

Unter welchen Rahmenbedingungen wird das Rennen in Le Mans ausgetragen?

„Es findet wenige Stunden vor den 24 Stunden von Le Mans auf der Original-Streckenvariante statt, da ist der Aufmerksamkeitswert natürlich hoch.“

Mit welchem Erfolg ist dein Einstand auf dem berühmten Circuit des 24 Heures im Juni 2018 verlaufen?

„Ich habe das Rennen mit 20 Sekunden Vorsprung auf den Zweitplatzierten angeführt. Dann kam es auf der Hunaudières-Geraden zu einer Slow Zone. Ich musste das Tempo verlangsamen und tatenlos miterleben, wie aus meinem Vorsprung 60 Sekunden Rückstand wurden. Am Ende langte es noch zum achten Rang unter mehr als 50 Autos.“

Über welche Renndauer wird der Le Mans Cup in Le Mans ausgefahren?

„Über zweimal eine Stunde. Eigentlich teile ich mir das Cockpit mit Anthony Pons, einem Fahrer mit Bronze-Status aus Frankreich. Zweimal war mein Partner allerdings schon verhindert – mal schauen, wie es beim Finale in Portimao Anfang November ausschauen wird!“

Welches persönliche Zwischenresümee ziehst du nach den bisherigen Läufen?

„Ich will echt nicht dick auftragen, aber in Le Mans und auch in Monza war ich schon sehr schnell, wenn nicht der Schnellste. Seitdem laufen auch erste Gespräche in Richtung European Le Mans Series. Ich wünsche mir, aus dem Le Mans Cup in die nächsthöhere Serie aufsteigen zu können. Dazu suche ich allerdings aktuell noch nach Sponsor- und Marketingpartnern, die mich auf diesem Weg unterstützen.“

Haben erfolgreiche Young Professionals im Le Mans Cup eine Aussicht auf ein Gratis-Cockpit, oder ist das Feld eher den Gentlemen überlassen?

„In jeder Rennserie gibt es Gentlemen, die einen jungen Referenzfahrer an ihrer Seite haben möchten. Das gilt nicht nur für das DUNLOP 60, wo dieses Modell inzwischen weit verbreitet ist. Ich unterstütze dort Benni Hey, der bei Schütz Motorsport einen Porsche 911 GT3 R der Generation 991.1 pilotiert.“

Was ist das langfristige Ziel, abgesehen von der jetzigen Rolle des Referenzfahrers?

„Ganz eindeutig die Königsklasse der 24 Stunden von Le Mans – ob es sich bis dahin noch um die LMP1 handeln wird oder um die kommende Supercars-Kategorie, spielt dabei keine Rolle.“



INFO: DAS IST DER MICHELIN LE MANS CUP 2018 ROAD TO LE MANS – EN ROUTE POUR LA SARTHE

Mit dem Michelin Le Mans Cup hat der Automobile Club de L'Ouest, der die 24 Stunden von Le Mans ausrichtet, einen idealen Unterbau geschaffen. Mit Ausnahme der weltberühmten 24 Stunden finden alle sieben Rennen im Rahmen der European Le Mans Series, kurz ELMS, statt – gerade für junge, ambitionierte Aufsteiger in den professionellen Sportprototypen-Rennsport ein attraktives Umfeld. Im Gegensatz zum Langstrecken-Klassiker im Westen Frankreichs wird allerdings darauf geachtet, dass die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge jeweils eine Stufe unter den in Le Mans gestatteten Kategorien stehen. Die Konsequenz: LMP3 statt LMP2 in der Prototypen-Klasse, GT3 statt GTE bei den Grand Tourisme. Dies hat zur Folge, dass die Kosten deutlich niedriger ansetzen sind – eine Chance für Einsteiger und Gentlemen gleichermaßen. Mit Jens Petersen, der im Team DKR Engineering aus den Niederlanden einen Norma M30 pilotiert, ist ein dreifacher Saisonsieger aus Deutschland mit von der Partie – dennoch findet keiner der sieben Läufe zurzeit auf deutschem Boden statt. Mit Spa-Francorchamps ist jedoch zumindest ein grenznaher Lauf im Rennkalender zu finden. Der 21-jährige Laurents Hörr aus Gerlingen bei Stuttgart hat im Feld der mehr als 30 LMP3-Prototypen bereits Führungskilometer vorzuweisen. Nach seiner Premiersaison strebt er in die European Le Mans Series, die im gleichen Veranstaltungsformat stattfindet. Dort trifft er auf den gleichaltrigen Lampertheimer Marvin Dienst, der einen Porsche 911 RSR der GTE-Kategorie pilotiert und 2017 bereits bei den 24 Stunden von Le Mans auf einem Porsche 911 des deutschen Rennstalls Felbermayer-Proton am Start stand. Marvin Dienst ist wie Laurents Hörr im Rennstall von Christian Schütz bei den Einstunden-Wettbewerben des DUNLOP 60 als Kunden-Referenzfahrer aktiv.

Aus dem Kart in die Formel Renault, von dort weiter in die LMP1 – das erinnert an Marc Lieb, dessen Karriere ähnlich verlaufen ist. Ist das ein Zufall?

„Nein, ganz und gar nicht! Marc Lieb ist Freund und Vorbild zugleich. Unsere Familien kennen sich schon sehr lange. Ich schätze Marc nicht nur als Porsche-Werksfahrer, sondern auch als Menschen. Wir pflegen seit meinen Kindertagen eine sehr innige Verbindung.“

Du bist Jahrgang 1997. Warst du in deinen Kindertagen denn schon Kartfahrer?

„Ich bin mit fünf Jahren das erste Mal alleine im Kart gefahren. Als ich acht oder zehn war,

Anzeige

fuhr ich die ersten Rennen. Als junger Kartfahrer weißt du natürlich nicht, wie gut du im Rennauto sein wirst. 2014 wollte ich es dann wissen und stieg mit einem Gebrauchtwagen in die Formel Renault 1.6 ein.“

Wie verlief der Einstieg in den großen Automobil-Rennsport?

„Das war eine tolle Geschichte! Ich legte die ersten Meter hier in Zolder zurück, im Anschluss daran ging es sofort mit dem Wohnmobil und dem offenen Anhänger weiter nach Zandvoort zum Rennen. Als es dort zu regnen begann, mussten wir uns einen Felgensatz leihen und Reifen besorgen – für den fünften Platz reichte es dennoch auf Anhieb.“

“

Ich wünsche mir, aus dem Le Mans Cup in die nächsthöhere Serie aufsteigen zu können.



Führungskilometer auf dem weltberühmten „Circuit des 24 Heures“: so oder so eine Sternstunde.

Warst du eigentlich Vollprofi zu dieser Zeit, oder hast du Dich auch mit anderen Themen beschäftigt?

„Damals war ich Abiturient, inzwischen studiere ich 3D-Design und Animation. Außerdem betreibe ich ein eigenes, professionelles Kart-Rennteam. Wir stehen vor dem Einstieg in die Deutsche Kart Meisterschaft. Schon jetzt sind wir in der süddeutschen Kart Meisterschaft und im ADAC Kart Masters aktiv. Darüber hinaus sind wir Importeure der italienischen Marke Evo-Kart.“

Du lebst in Gerlingen bei Stuttgart. Welche Perspektive käme für dich zum Tragen, wenn sich der Traum von der LMP1 und den 24 Stunden von Le Mans nicht realisieren lassen sollte?

„Schau dir den Tom Coronel an – der findet immer ein Cockpit und auch immer einen Sponsor, der die Kosten übernimmt. Es gibt immer ein bezahltes Cockpit, auch wenn man dazu ein eigenes Marketing braucht. Andernfalls geht die Rechnung nicht auf.“

Wie hast du dein Marketing organisiert, machst du das alles selbst?

„Nein, ich habe in Ingo Vögele von modus_ym einen Marketing-Manager gefunden, der sich diesbezüglich um alle Belange kümmert.“

Hat er auch den Kontakt zu Christian Schütz hergestellt, in dessen Team du bei den Einstunden-Rennen des DUNLOP 60 integriert bist?

„Ja, den aktuellen Kontakt hat Ingo Vögele hergestellt, wobei mein Vater (Oliver Dutt, Anm. d. Red.) und ich Christian Schütz tatsächlich schon etwas länger kennen, er hat vor 15 Jahren für uns gearbeitet. Ich habe bei zwei Tests mitgewirkt, ‚Benni Hey‘ hat’s ebenfalls gefallen, und so beschlossen wir, neben dem Le Mans Cup noch ein zweites Programm zu absolvieren.“

In Dijon-Prénois Ende April 2018 hast du mit deiner Bestzeit im Qualifying zum DUNLOP 60 so manchen Szene-Insider auf dich aufmerksam gemacht. Nach deinem starken Einstand hast du zwar stets solide abgeliefert, dennoch

ist der Weg nach ganz vorne im Saisonverlauf wieder etwas weiter geworden als im Frühjahr. Worauf führst du das zurück?

„Zu Saisonbeginn war der Porsche 911 noch voll konkurrenzfähig, da waren wir bei der Musik. Im Laufe des Jahres hat sich das geändert...“

...und Schütz Motorsport hat zwischenzeitlich angekündigt, in Zukunft von Porsche auf AMG-Mercedes umzusteigen. Der Bulgare Stanislaw Dobrev pilotierte 2018 bereits eine neue GT3-Version, im DUNLOP 60 von Deinem Teamkollegen Marvin Dienst assistiert.

„Die Audi R8 LMS im Feld sind ganz einfach brutal stark. Mit dem Porsche 911 hatten wir es zuletzt nicht mehr selbst in der Hand, Rennentscheidungen aktiv herbeizuführen. Das war zu Jahresbeginn noch anders, darüber müssen wir uns inzwischen im Klaren sein.“

Ist das auch das Fazit des heutigen Renntages hier in Zolder?

„Letztlich schon. Rang vier im DUNLOP 60 ist okay, nach einem frühen Unfall meines Teamkollegen war mehr nicht drin. Von hinten wieder nach vorne fahren, das geht mit dem Porsche der Generation 991.1 zurzeit nicht – aber der neue steht schon in den Startlöchern!“

Würdest du dir wünschen, den neuen Porsche 911 GT3 R der Generation 991.2 im kommenden Jahr im DUNLOP 60 oder auch im DMV GTC fahren zu dürfen?

„Selbstverständlich! Das ist ein faszinierendes, sehr hoch entwickeltes Rennauto, wer wollte das nicht fahren dürfen?“

Dann wünschen wir dir, dass es dazu kommen wird – generell viel Erfolg für die weiteren Karriereabschnitte, ein großes Dankeschön für dieses Gespräch und natürlich auch für das zweimalige Mitwirken als Experte in den Livestream-Übertragungen in Monza und in Hockenheim!

„Sehr gerne – ich habe zu danken!“

Vielen Dank für das Interview. ■

Laurents Hörr am Steuer des Porsche 911 GT3 R von „Benni Hey“, den er im DUNLOP 60 pilotiert.