

# CLASSIC DRIVER

## Wie Xavier Micheron von Ascott Collection legendäre Rennwagen zurück auf die Piste bringt

### Lead

Kurz nach Le Mans Classic haben wir uns mit Xavier Micheron von Ascott Collection getroffen, um die neuesten Nachrichten von einem der führenden Spezialisten für klassische Rennwagen auf dem Classic Driver Markt zu erfahren.

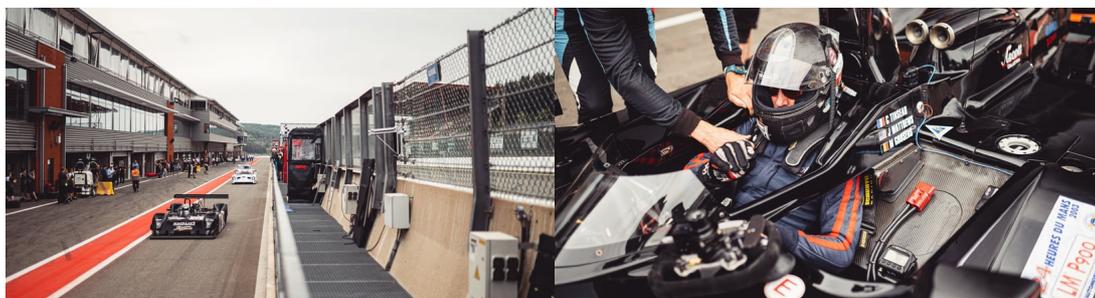


Xavier Micheron, allseits bekannt durch seinen Hownet TX Gasturbinenrennwagen von 1968, ist für Teilnehmer und Besucher der Le Mans Classic, Spa Classic und ähnlicher historischer Rennveranstaltungen kein Unbekannter. Nach einer Karriere im Finanzwesen zwischen Paris und London traf Xavier die Entscheidung, mit dem Einsatz von seltenen Prototypen seine Passion für Langstreckenrennen auszuleben und Ascott Collection zu gründen. Es ist ein Unternehmen, das nicht nur seine eigene Privatsammlung beherbergt, sondern auch mit ikonischen Rennwagen handelt. Wir haben Xavier mit der Kamera in die Boxengasse von Spa begleitet, wo er einen Riley & Scott Mk III aus dem Jahr 2000 für den Renneinsatz vorbereitete, und anschließend ausgiebig befragt.



Xavier, schön Sie nach einer weiteren Ausgabe von Le Mans Classic zu treffen. Ich denke, sie war in diesem Jahr sehr speziell, oder?

Was das Rennen selbst angeht, da fuhr ich meinen 1968er Howmet Turbine Experimental mit Chassisnummer #GTP4, ein Auto, das ich wirklich liebe, allein schon wegen des Pfeifens seiner Turbine bei über 57.000 U/min! Aber ich habe auch den Nissan R90CP #R89C-01, der 1989 und 1990 in Le Mans gefahren ist, und den Nissan R90CK #R90-C-005 aus dem Rennen von 1990 zum ersten Mal seit dem Ende ihrer Karrieren präsentiert. Diese beiden Fahrzeuge, die bis dato in der Nissan Heritage Collection in Japan aufbewahrt wurden, sind echte Zeitkapseln. Sie wieder in Le Mans zu präsentieren, war sehr emotional. Sie befinden sich aktuell im Vereinigten Königreich, da ich sie im nächsten Jahr beim Gruppe-C-Rennen fahren möchte, das Teil der Feierlichkeiten zum 100-jährigen Bestehen des 24-Stunden-Rennens sein wird! Ein weiterer besonderer Moment war es, den Aston Martin AMR-1 im Gruppe-C-Rennen fahren zu sehen, ein besonderes Auto, dessen Neustart ich initiiert habe und von dem ich wünschte, ich hätte es nie verkauft. Dies alles fasst die DNA von Ascott Collection zusammen: die seltensten und technologisch fortschrittlichsten Autos zu finden, sie wieder auf die Strecke zu bringen und dann auch fahren zu sehen.



#### Woher rührt diese Faszination für Langstreckenrennen im Allgemeinen und für Le Mans im Besonderen?

Dass mein Bruder und ich beide echte Car guys sind, liegt nicht an einer Familientradition. Die einzige wirkliche Erinnerung, die wir haben, ist Le Mans, zu dem uns mein Vater als Kinder immer mitgenommen hat. Ich erinnere mich, wie ich nach einer schlaflosen Nacht im Familienzelt im Morgengrauen in Arnage von den Privatfahrern träumte, die gegen Profis wie Jacky Ickx, den ich im Porsche 936 fahren sah, antraten. Der Lärm, die Atmosphäre, das Licht, das war schon damals wirklich einmalig. Wir haben auch Autos gesehen, die es sonst nirgendwo gab, wie die französischen WM-Prototypen, die auf der Hunaudières-Geraden bis zu 400 km/h schnell fuhren. Oder die Prototypen, die von unabhängigen Rennställen in mühevoller Kleinarbeit zusammengebaut wurden, um die großen Marken herauszufordern. Wie Rondeau, der schließlich 1980 Le Mans gewann. Für mich waren die Fahrer echte Helden, und ich war auch fasziniert von der Lackierung dieser Autos und von ihren Motoren. Diese Leidenschaft für Le Mans ist bis heute immer noch lebendig.





**In einem Hornet in Le Mans zu fahren ist etwas, dass man nicht improvisieren kann. Ich nehme an, Sie haben zuvor schon andere Fahrzeuge gefahren, nicht wahr?**

Eigentlich nur ein paar! Mein erstes Auto, einen Dino 246 GT, kaufte ich im Alter von 33 Jahren im Jahr 2000. Dann folgten schnell die Rennwagen: ein Lotus Seven im selben Jahr, dann verliebte ich mich 2001 in einen Jaguar Type-E Low-Drag. Aber schon bald wandte ich mich radikaleren Rennwagen zu, wie einem Ford Capri 2600 RS von 1971. Ich weiß noch, wie ich am Wochenende in aller Herrgottsfrühe aufgestanden bin, um nach Köln zu fliegen, um den Umbau des Weslake-Motors zu verfolgen, alles mit einem deutschen Übersetzer. Das war ziemlich verrückt, aber am Ende bin ich mit diesem Auto 2010 bei Le Mans Classic gefahren!

Eine wirkliche Veränderung gab es 2005, als es mir gelang, meinen ersten Sportprototypen zu kaufen. Das war das Howmet TX Chassis #2. Als ich die Anzeige sah, verliebte ich mich sofort in dieses 400-PS-Auto, dessen Motor und Getriebe nur 70 Kilo wiegen! Ich sprang in das erste Flugzeug und brachte den Wagen nach Frankreich zurück. Dieses Auto mit Gasturbinenantrieb wieder zum Laufen zu bringen, erwies sich als sehr komplex, aber ich liebe Herausforderungen. Der Schlüssel war das Abblasventil, das Wastegate. Nachdem ich einen echten Spezialisten, einen pensionierten Hubschrauberingenieur, gefunden hatte, gelang es uns, die richtigen Teile zu beschaffen und zusammenzubauen, so dass das Auto 2008 bei der ersten Ausgabe von Le Mans Classic teilnehmen konnte! Inzwischen habe ich es verkauft und jenes Howmet-Chassis restauriert, das ich dieses Jahr in Le Mans gefahren bin. Insgesamt wurden ja nur vier gebaut.



**Diese wachsende Leidenschaft hat Sie dann dazu gebracht, Ascott Collection zu gründen. Was war damals Ihr Ziel?**

Ich habe Ascott im Jahr 2014 gegründet. Ich wollte zunächst eine Struktur schaffen, die es mir ermöglicht, Autos zu kaufen und zu verkaufen, aber vor allem für mich selbst. Und das tue ich immer noch. Damals wollte ich auch private Fahrten für Freunde organisieren. Und dann hat mich sehr schnell ein Freund, Christophe Schwartz, gebeten, ihm seinen Plymouth Hemicuda zu verkaufen. Ascott Collection war geboren! Vor kurzem ist meine Frau Sophie zum Team gestoßen. Jetzt ist es ein Familienunternehmen!



**Worin besteht Ihrer Meinung nach Ihr größter Mehrwert auf dem Rennwagenmarkt?**

"Es war eine Kombination aus mehreren Dingen. Zunächst einmal habe ich die Methoden angewandt, die ich aus meinem früheren Leben im Finanzwesen kannte, nämlich Transparenz, Stringenz und die Erstellung echter Verträge. Ich habe diesen konsequenten Ansatz auf allen Ebenen vorangetrieben, auch indem ich professionelle Fotografen einstellte und mit Le-Mans-Historikern, Motorsportjournalisten und auch Leuten, die diese Autos in der Vergangenheit gefahren sind, sehr umfassende Recherchen über die Geschichte der Autos anzustellen. Ich lege großen Wert darauf, unsere Kunden zu beraten und sie bei ihrer Wahl zu unterstützen. Und indem ich diese Autos fahre, kann ich sie besser kennenlernen und fundierte Ratschläge geben. Schließlich teile ich die gleiche Leidenschaft wie meine Kunden, die zum größten Teil zu echten Freunden geworden sind."



**War dieser Markt damals schon so weit entwickelt wie heute?**

"Überhaupt nicht, ich war einer der Pioniere. Als ich 2016 zum ersten Mal auf der Retromobile ausstellte, war unser Starauto der Pescarolo LMP1 von 2007. Es war damals das jüngste Auto, das jemals bei der Retromobile gezeigt worden war. Heute ist niemand mehr überrascht, ein LMP1-Auto dort zu sehen, aber glauben Sie mir, 2016 verstand niemand, was wir da taten! Aber ich habe immer daran geglaubt, dass diese Rennwagen, mit denen wir aufgewachsen sind, einmal zu echten Sammlerstücken werden würden. Ich freue mich sehr, dass ich mich nicht geirrt habe und dass der Markt meiner Intuition gefolgt ist!"



**Hängt dieses Interesse an moderneren Rennwagen auch mit dem Aufkommen von qualitativ hochwertigen Qualitätsmeisterschaften zusammen?**

“Auf jeden Fall. In der Tat träumen die meisten meiner Kunden von Rennen in Le Mans, Daytona und darüber hinaus, in der Gruppe C oder bei den Rennen der Endurance Racing Legends, wo GT und Prototypen aus den 1990ern- und 2000er-Jahren antreten. Ihr Aufstieg hat eine echte Dynamik ausgelöst, die sich im Wert der Autos widerspiegelt. Aber auch andere Faktoren spielten eine Rolle, allen voran der McLaren F1, der zu einer echten Ikone geworden ist. Davon profitierten die GT1-Autos, und dann auch die Sportprototypen, deren Wert ebenfalls stieg. Weitere Faktoren für diesen Trend sind die Geschichte dieser Autos, die transparenter ist als die älterer Rennwagen, die Tatsache, dass sie einfacher zu fahren sind und auch, dass es keine Nachbauten gibt. All diese Faktoren haben meiner Meinung nach eine Rolle gespielt.”



**Was ist das typische Profil Ihrer Kunden?**

Es gibt eigentlich keins, außer, dass sie alle Männer sind! Es gibt einen echten Generationseffekt, der den neueren GT und Prototypen zugute gekommen ist. Die Hälfte meiner Kunden sind Franzosen, der Rest kommt aus der ganzen Welt, und fast alle von ihnen fahren gerne Auto, einige von ihnen mit ihrem Sohn oder ihrer Tochter. Viele haben schon mehrere Leben hinter sich; sie kaufen einen Gruppe C, nachdem sie zum Beispiel ihre Firma verkauft haben. Natürlich gibt es, wie in der Kunstwelt, auch hier eine unterschwellige Investitionsmotivation, manche kaufen mehrere Autos, fahren aber nur eines. Manchmal verkaufe ich auch komplett andere Autos, wie den straßenzugelassenen Bizzarini, der 2020 auf der Retromobile zu sehen war, oder alte Formel-1-Autos, die an historischen Meetings wie das Monaco teilnehmen können. Und schließlich haben die Covid-Beschränkungen eine ganze Reihe von Neueinsteigern dazu veranlasst, einen Rennwagen zu kaufen, um ihren Traum von einem Start in Le Mans zu leben.



### **Was gibt es Neues bei Ascott?**

Es ist sehr viel los und ich wünsche, die Tage hätten mehr als 24 Stunden. Persönlich bin ich damit beschäftigt, die beiden Nissan Gruppe C wieder auf die Strecke zu bringen, aber auch meine anderen Autos zu bewegen: den Howmet natürlich, aber auch das Ex-Le Mans Morgan LMP2 Art Car von 2013 und 2014, den Riley & Scott Mk III C von 2003 und die Viper GTS-R, das GT2-Weltmeisterauto von 1998.

Wir haben eine große Auswahl an Autos zum Verkauf, darunter den Kremer-Porsche 917 K/81, zwei ikonische Martini Lancia, einen LC1 und einen LC2, der mich an ein Rallyeauto erinnert, den Lancia 037 Eminence, den wir an Erik Comas verkauft haben und der gerade den Poltu Quatu Classic Concours in Sardinien gewonnen hat. Ganz aktuell bin ich gerade dabei, einen fantastischen Aston Martin DBR9 GT1 Baujahr 2006 zum Verkauf anzubieten. Jedes Auto erfordert eine Menge dokumentarischer Recherchen, wir sind also ziemlich beschäftigt!

Wir werden auch den Lola T600, der 1981 von Guy Edwards und Emilio de Villota in der Sportwagen-WM eingesetzte Wagen mit Chassisnummer HU3, beim Chantilly Arts and Elegance Concours im September zeigen. Ein außergewöhnliches Auto mit seinem Aluminium-Honeycomb-Chassis. Übrigens ein weiteres Modell, dessen Verkauf ich bereue. Nicht zuletzt gebe ich die Hoffnung nicht auf, endlich einen richtigen Showroom zu eröffnen, aber zunächst werde ich mir, wie jeder Franzose, im August ein paar Tage frei nehmen.

*Fotos: Mathieu Bonnevie*

### **Galerie**







































