



REMPARTS D'ANGOULEME
+ DE 11 000 SPECTATEURS



OLIVIER TABONE
TAILLE PATRON



COUPE DE L'AVENIR
18 PROTOs ENGAGÉS



CONCOURS D'ÉLÉGANCE
VICTOIRE D'ÉLODIE DURAND

TROPHEE PROTOs DE FRANCE LES REMPARTS D'ANGOULEME 21 SEPTEMBRE 2025



Rédaction : Michel MARTINUCCI & Louis MAINGUY

Edition : Louis MAINGUY

Photos : Caroline FRADON

A l'occasion des 50 ans de la Coupe de l'Avenir, les pilotes du Trophée protos de France ont eu la chance de rouler en compétition sur le circuit mythique des Remparts d'Angoulême (unique circuit urbain en France après l'arrêt de Pau-Ville).

Nous tenons avant tout à remercier l'organisation de nous avoir laissé l'opportunité de participer à cette épreuve historique. Ce week-end n'aurait sans doute pas été possible sans le travail de fond réalisé depuis de nombreux mois par Michel Martinucci (président de l'association AvenirCup et historien de la Coupe de l'Avenir) et Elodie Durand (pilote locale et habituée du Trophée Protos de France).

Impossible d'évoquer ce week-end de course sans remonter le temps. La Coupe de l'Avenir est à l'origine de la création du Trophée Protos de France. Les anecdotes sont nombreuses, les barquettes construites aussi, toutes plus belles les unes que les autres. Certaines sont toujours aussi compétitives que par le passé faisant parfois le match avec des barquettes modernes. Une catégorie (TPF3) est spécialement dédiée à ces barquettes pour conserver l'esprit de compétition, souvent oublié chez les propriétaires des véhicules historiques. Lors de cette saison 2025, 15 barquettes Coupe de l'Avenir participent au championnat qui est disputé sur 6 épreuves. Qui l'aurait cru après plus de 20 ans de sommeil entre 1995 et 2015 ? Pas grand monde, pourtant nous l'avons fait !

Pour rappel, l'association AvenirCup a été créée par Michel Martinucci, Pascal Hosotte et le regretté Gilles Landrin en 2010 dans le but de faire ressortir les protos de la Coupe de l'Avenir. C'est Gilles qui bricolait avec ses 2 voisins Michel et Pascal sur un proto qui lançait un jour : "Et pourquoi on ne les referait pas rouler en compétition ?"

Pascal et Michel se mirent à la tâche et réussirent à pouvoir concourir (en plateau invité) dans le plateau Trophée Lotus qui se déroulait lors des 4 meetings des Trophées Historique des Circuits 2014 (dont ce sera la dernière année d'existence, remplacé en 2015 par le Championnat de France Historique).

Dès 2013, lors des meeting LM Story (hors compétition) plusieurs barquettes de la Coupe de l'Avenir s'étaient déjà mélangées avec les Lotus avec des performances assez similaires. Au Mans Story étaient présents entre autres : la Geri Simca de Dominique Pascal, la Simkit de Jean-Luc Mainguy, la Merlin Alfa de Jean-Luc Delort et de nombreuses ARC dont celles de Gilles Landrin et Patrick Lebeaupin.

Notre plateau a été réinventé il y a 10 ans avec le lancement du Challenge Avenircup en 2015, puis le Trophée Protos de France en 2022. Pour la plupart des pilotes de 2014, leur 1ère fois à Angoulême est un souvenir impérissable sur un circuit unique. En 2025, nous sommes revenus à Angoulême avec un plateau magnifique de 18 pilotes chevronnés et conscient de la chance qu'ils ont eu.

Histoire de la Coupe de l'Avenir



À la suite de la crise pétrolière de 1973, le premier ministre de l'époque interdit purement et simplement les compétitions automobiles en ce début 1974. Grâce au président de la FFSA, les épreuves sont malgré tout progressivement rétablies mais le sport automobile a énormément souffert et beaucoup d'intervenants ont disparu.

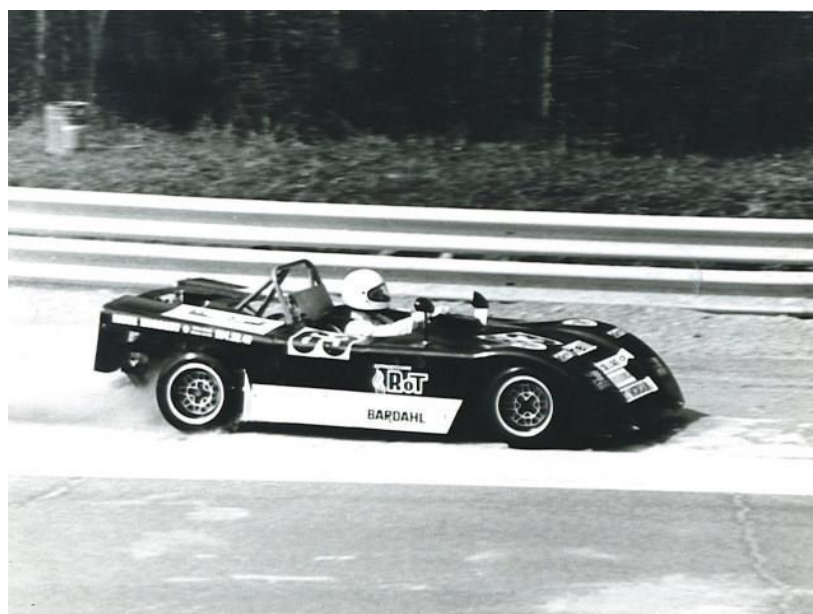
Avant le total renouveau des courses initiées par le championnat des voitures de production sous l'impulsion du médiatique JP Beltoise, la relance est difficile. Les réunions attirent peu de spectateurs, le sport automobile subit une inflation des budgets qui rend sa pratique plus difficile, et hormis les coupes de marques qui présentent une homogénéité du matériel et des performances les plateaux sont peu intéressants, le parent pauvre étant celui réservé aux groupe 6, les prototypes qui offrent un défilé d'engins hétéroclites, aux performances disparates incapables de se substituer à la défunte coupe Simca Shell 2L.

C'est dans ce contexte que la revue Échappement avance le projet d'une coupe beaucoup moins sophistiquée que la COUPE SIMCA SHELL 2L, donc moins chère, gardant toutefois le même esprit

mécanique imposée pour l'équité, châssis et carrosserie libres pour le spectacle. Cela permettra à tous les « constructeurs sans patente », qu'elle présente régulièrement dans sa revue, de s'exprimer et aux pilotes de profiter d'une voiture au prix plancher. En fait, l'idée de départ vient d'un lecteur qui en a fait part dans le courrier des lecteurs du numéro de Mars 1975. Séduite la rédaction décide d'être le catalyseur qui permettra l'éclosion de la nouvelle Formule Économique.

Au long de cette année 1975, les constructeurs potentiels (Geri, Mambo et Marcadier) participent aux réunions visant à déterminer les grandes lignes d'une compétition où la voiture sera simple, fiable et la moins chère possible. Il en ressort logiquement que cette nouvelle formule sera basée sur la voiture d'initiation sportive la plus abordable de l'époque : la Simca 1000 Rallye II dont on gardera le maximum d'éléments : moteur, boîte, trains roulants, radiateur, crémaillère et même l'antique lame de la suspension Av. qui est pourtant le principal défaut de cette voiture.

Malheureusement, début 1976 Échappement jette l'éponge ne pouvant réunir les 200000 Frs demandés par la FFSA pour inscrire ce nouveau championnat. En tout cas, l'idée a marqué certains esprits et c'est aux futurs acteurs (pilotes, constructeurs, fournisseurs, sponsors ...) de se déclarer et de faire aboutir ce projet. Ce qu'ils arriveront finalement à faire permettant le déroulement de la 1ère course au printemps 76 sur le circuit de Montlhéry et là, on était parti pour 15 saisons sous deux motorisations.



Gilles Landrin sur MARCADIER CANAM SIMCA 1977

Les 5 périodes de la Coupe de l'Avenir :

1976-1980 : Les années SIMCA Rallye2

La mécanique de la Simca 1000 R2 et ses éléments permettent à de nombreux artisans et « constructeurs sans patente » comme on les appelle à Échappement, de se lancer dans la fabrication de barquettes dont les performances sur le papier, sont proches. Bien vite, GERI et MARCADIÉ fournissent le gros des plateaux ce dernier étant remplacé par ARC à partir de 1978



1^{er} départ à Montlhéry 1976 : Jean-Marie Huet et Alain Hondelatte en 1^{ère} ligne



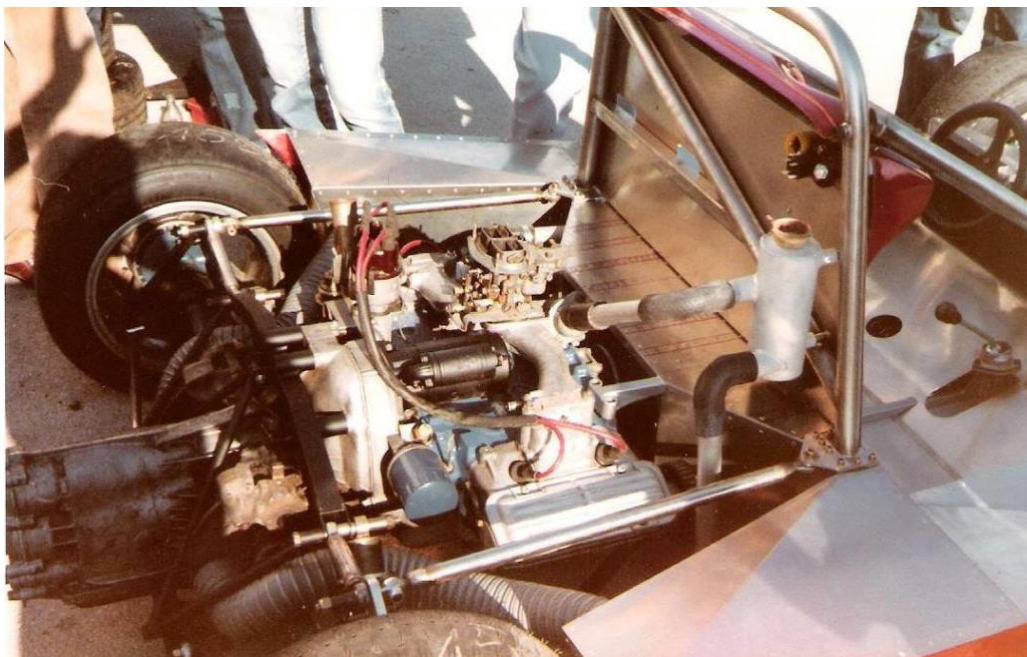
Présentation de l'ARC MF2 de Michel Faure pilote JC Sébelliard salon de Bordeaux en 1977

1981 : Année de transition

C'est l'apparition de la mécanique issue de l'Alfasud. La transformation des anciennes voitures se fait lentement, la fiabilité est à retrouver, l'investissement est important (moteur, boîte, modification châssis, changement de manufacturier de pneus...) Tout ceci aboutissant à un plateau peu fourni en rapport avec ce que l'on avait connu.



Transformation de mécanique 1^{er} prototype présenté DIJON 1980 (ARC avec mécanique SIMCA)



Mécanique ALFA ROMEO présentation en 1980 à DIJON sur un PROTO ARC MF5

1982-1985 : Montée en puissance

Dès le début 82 les grilles sont dignes de ce nom, des primes sont distribuées, des dotations matérielles sont attribuées, les spectateurs sont plus nombreux attirés par la notoriété grandissante du championnat de France des voitures de production et, évolution importante, l'année 84 voit l'apparition du Kit Autodelta jadis étudié pour le Trophée Européen se courant avec des Alfasud Sprint, permettant de faire passer la puissance de 105 à 145 Cv



LA CHATRE 1984

1986-1989 : L'âge d'or

La formule atteint sa plénitude. Très disputée en termes de qualité et de quantité, elle attire beaucoup de compétiteurs. De nouveaux constructeurs (comme MERLIN) tentent de stopper l'hégémonie des ARC, des petites structures se forment (on peut louer des voitures), l'appellation elle-même évolue en Coupe de France Sport Proto, les organisateurs sont très impliqués et offrent même pour 87 un volant en Formule 3B à l'un des cinq premiers du championnat précédent.



1990 : un page se tourne

C'est à ce moment-là qu'il aurait fallu évoluer pour obtenir des voitures encore plus attrayantes (Boxer 16S, boîte Hewland...) mais les organisateurs ont préféré réorienter leur championnat en sautant un pas important avec des voitures équipées du V6 Alfa hérité de la 75 accouplé à une boîte Hewland FT200 et là c'en était fini des amateurs et de leur coupe au rapport attrait/budget très attractif. Cette ultime année verra l'écrasante présence des grosses 3L qui, bien que peu nombreuses, accaparent complètement l'attention. Une page de l'histoire se tourne.

La Coupe de l'Avenir invitée aux Remparts d'Angoulême 2025 pour fêter ses 50 ans

La Coupe de l'Avenir va fêter en 2026 les 50 ans de son 1^{er} départ en 1976. Ce projet a vu sa naissance en 1975 avec une poignée de passionnés et de petits constructeurs. C'est De Broca pilote GERI en course de côte qui a apporté les premiers fonds pour déposer le premier règlement de la Coupe de l'Avenir, la revue Échappement ayant abandonné le projet en cours de route. Une formule économique basée sur la voiture de la jeunesse sportive de l'époque : la SIMCA RALLYE 2.

50 ans après, ces barquettes sont toujours là, bichonnées par de purs amateurs séduits par le concept, la qualité des réalisations, la ligne de ces petits prototypes évoquant immanquablement la mythique épreuve des 24 heures du Mans.

Elles sont là à Angoulême sur le circuit des Remparts en ce mois de septembre 2025 : les ARC, GERI, MAMBO, LEGALLEN, MERLIN etc., mais pas que puisque d'anciens pilotes, d'anciens constructeurs, ou de mécaniciens ont aussi participé à la fête.

Le plateau porte le nom « Philippe Streiff », en mémoire à ce grand pilote de F1 décédé dernièrement et qui a laissé une trace indélébile sur la Coupe de l'Avenir, puisqu'il l'a remporté la Coupe en 1977. Deux voitures marquantes de ce pilote étaient là, avec la SIMKIT de Jean Luc Mainguy et la Mambo LF277, ex-voiture personnelle de Streiff, aux mains de son propriétaire actuel Eric Comba.

Passionnés, possesseurs de barquettes de la Coupe de l'Avenir, tous ont répondu présent pour un week-end d'émotions, de retrouvailles, de découvertes pour certains, mais aussi de sport avec une course uniquement dédiée aux barquettes de la Coupe de l'Avenir, où les spectateurs ont vu et entendu ces voitures en se replongeant cinq décennies en arrière.

Angoulême 2025 : une épreuve du Trophée Protos de France

AVENIRCUP (association loi 1901), qui existe depuis 2009, n'a eu de cesse de faire revivre ces voitures. L'association organise le Trophée Protos de France (TPF) depuis plusieurs années. Il s'agit d'un championnat destiné aux protos modernes et historiques qui se déroule sur les plus beaux circuits français (Le Mans, Le Castellet, Nogaro, Val de Vienne, Croix en Ternois, Dijon, ...).

Une catégorie est d'ailleurs réservée aux Coupes de l'Avenir. La quasi-totalité des voitures présentes sur ce plateau étaient engagées sur ce championnat. L'épreuve d'Angoulême compte pour le classement du Trophée Protos de France. Il y avait donc un enjeu sportif important sur cette épreuve, de quoi satisfaire les nombreux spectateurs présents.

Le premier du classement général en fin d'année est récompensé chaque année à la remise des Trophées FFSA à Paris. Jolie récompense, et un grand merci à la FFSA qui nous a permis de réaliser ce projet. Un grand merci aussi à M. Laffond et M. Chabaud de nous avoir invité à Angoulême en 2025 pour présenter une partie de l'histoire du sport automobile français.

Les vainqueurs de la Coupe de l'Avenir

▪ 1976	Jean-Marie HUET	GERI
▪ 1977	Philippe STREIFF	MAMBO
▪ 1978	Michel LESGOURGUE	ARC MF2
▪ 1979	Gérard CARDINAUD	ARC MF3
▪ 1980	Jean Luc DELORT	ARC MF3
▪ 1981	Christian GALAN	ARC MF5
▪ 1982	Didier BLANC	ARC MF5
▪ 1983	Gérard CARDINAUD	ARC MF9
▪ 1984	Gérard CARDINAUD	ARC MF12
▪ 1985	Gérard CARDINAUD	ARC MF12
▪ 1986	Gérard CARDINAUD	ARC MF12
▪ 1987	Georges TESSIER	ARC MF16
▪ 1988	Didier BLANC	ARC MF12
▪ 1989	Michel DEBERNARD	ARC MF16
▪ 1990	Michel GRENIER	MERLIN MP88

Les vainqueurs du Challenge Avenircup

Avenircup a été créé en 2009 pour faire revivre les coupes de l'Avenir, sous l'impulsion de Pascal Hosotte, de Gilles Landrin et de Michel Martinucci. Le TEAM AVENIRCUP a impulsé, durant cette période, plusieurs championnats reconnus par la FFSA.

Voici les différents vainqueurs :

▪ 2015	Challenge Avenircup	Gilles LANDRIN	ARC MF 12
▪ 2016	Challenge Avenircup	Gilles LANDRIN	ARC MF12
▪ 2018	Challenge Avenircup	Patrick LEBEAUPIN	ARC MF9
▪ 2019	Challenge Avenircup	Didier BASTARD	SIMKIT
▪ 2020	Challenge Avenircup	Daniel NOLLAN	MERLIN MP88
▪ 2021	Challenge Avenircup	Olivier TABONE	LEGALLEN LLG82
▪ 2022	Trophée Protos de France	Olivier TABONE	LEGALLEN LLG82
▪ 2023	Trophée Protos de France	Frederic VIGUIÉ	MERLIN MP88
▪ 2024	Trophée Protos de France	Elodie DURAND	ARC MF12

L'histoire continue en 2025 avec le TROPHÉE PROTOS DE France dans la catégorie TPF3 Coupe de l'avenir. C'est actuellement François DIDIER-CHOLLAT qui est en tête de cette catégorie. La course des Remparts compte pour le championnat, puisqu'elle est marquée au règlement FFSA 2025 pour cette catégorie.

Les voitures engagées (8 marques au total)

- **Marque : LEGALLEN (1 voiture représentée)**

Type : LLG82

Moteur : ALFA ROMEO BOXER 4 Cylindre à plat opposés

Année : 1981

Voiture possédant un passeport technique historique

Histoire de la marque : au cours de l'hivers 68-69 Loïc Le Gallen vend sa 1ère réalisation une GRAC CHAMPION construite par lui. Il réalise sa 1ère voiture portant son nom avec l'aide d'Aziosmanoff la LEGALLEN SA 2, c'est à partir de cette voiture monoplace que les commandes sont arrivées, et qu'il s'est installé comme constructeur à part entière. Le Gallen a produit une trentaine de voitures Monoplace formule France puis formule Renault, et des barquettes pour la course de côte et la coupe de l'avenir. Palmarès de la voiture : vainqueur du Trophée Protos de France en 2022

Pilote : Olivier Tabone

Participation au Trophée Protos de France 2025 : OUI



Hervé MARGOLLES
PHOTOGRAPHIES

- **Marque : GERI (3 voitures représentées)**

Histoire de la marque : Geri est le raccourci de Geriplast (usine d'injection de plastique) qui appartenait au père de Jean-Michel Ribot et a son beau-frère Gerbelle d'où le GE RI. A l'initiative de Jean-Michel Geriplast a repris dans un département placé sous sa direction, fin 74 tout le matériel CG, outillages et moules ainsi que les pièces détachées et assurait alors le SAV de cette marque.

La dénomination des autos RB est les deux initiales. (Ribot Bonnefant) En 1983 la marque change de nom et devient SMS (Super Market System) Société fondée par Olindo Iacobelli pilote de la marque GERI Depuis 82, les voitures construites ne le seront que pour l'utilisation de cette écurie et ne seront plus commercialisées.

Nombre de voitures construites :

- 30 RB4 et RB6 (Coupe et CdeC dont un moteur compresseur pour de Broca),
- 40 RB8 et RB10 (Coupe et C de C, dont 3 à l'école de pilotage de Montlhéry dirigée par Bou et Calmels le futur associé de Larousse en F1).
- 3 RB12 usine plus 1 en C de C.
- 3 RB 14 usine et une dizaine de transformations de 8 et 10 pour l'adaptation du moteur Alfa.
- 4 SMS B16 (3 châssis ont courus)
- 3 RB5 de Formule Renault.

A cela il faut ajouter les CG construites dans les ateliers : 1 barquette "camionnette" pour L. Cremer, la barquette rose de l'essai Échappement, une de route pour un employé et un proto à moteur transversal AR qui fit des rallyes terre aux mains de Ph Pollet.

Les pilotes usine étaient :

- 76 JM Huet
- 78 -79 Gerard Le Tilly, Christian Dubois
- 80-81 Guy Leon-Dufour, Olindo Iacobelli
- 82-83-84-85 Olindo Iacobelli
- 77- 78 JM Huet
- 79 Alain Hondelatte

Geri Type RB12

Châssis N°5

Année : 1981

Voiture possédant un passeport technique historique

Pilote : Hervé Maitre

Participation au Trophée Protos de France 2025 : OUI



Geri Type RB 14

Châssis N°3

Année : 1981

Voiture possédant un passeport technique historique
ex-voiture usine de Philippe Thiry, 2ème de la Coupe de l'avenir en 1981, 3 victoires à son
actif à l'époque

Pilote : Jérôme Lefieux

Participation au Trophée Protos de France 2025 : Non



Type SMS B16

Châssis N°2

voiture possédant un passeport historique
ex-voiture usine d'Olindo Iacobelli

Pilote : Pascal Sadorge

Participation au Trophée Protos de France 2025 : OUI



- **Marque : ARC Industrie (Atelier-Recherche-Création)**
(8 voitures représentées)

Histoire de la marque : Lors de sa présentation, le 14 juillet 1977, l'ARC étonna le monde de l'automobile de course. Cette fille de l'air, irrésistiblement belle, démoda d'un coup d'un seul tout ce que la piste comptait de barquettes et monoplaces. Fruit d'un cerveau inspiré qui lui injecta les gènes d'une gagnuse, elle mit rapidement la main sur la Coupe de l'Avenir, au point d'en devenir la valeur étalon pendant douze saisons. L'idée de construire des Coupes de l'avenir est venu de la rencontre avec Jean Claude Sébelliard, pilote. La MF2 est née de la fluidité des lignes de la NARVAL.

L'ultime version sera la MF16, dotée du moteur Alfasud "Autodelta". Michel Faure ne sautera pas le pas vers la Coupe ALFA 3L en 1990, bien qu'une étude et un proto ai été assemblé. Il fera aussi parallèlement de nombreuses évolutions aérodynamiques. Amédée Gordini disait en substance : « Une mécanique ne peut être performante que si elle est belle. » Michel Faure, l'auteur des ARC, applique la même philosophie : depuis la Narval, ses créations ont en commun beauté des lignes et efficacité technique.

De 1977 à 1990, l'automobile de compétition sera la principale activité : 86 voitures Sport Prototypes seront fabriquées en petite série. Cette production générera douze titres nationaux consécutifs (1978 à 1989) dans cette catégorie. Michel Faure a construit aussi 3 monoplaces en Formule Renault et en F3. En 1987, la rencontre avec Patrick Veyrat donnera vie à un roadster de tourisme ultra sportif fabriqué en quatre exemplaires. Il faut aussi se rappeler que Michel Faure a été le père de la GRAC MT20 de la Coupe Simca Shell, et aussi de la Grac MT15.

Parallèlement l'entreprise mènera des études et des réalisations de pièces en matériaux composites pour la Marine Nationale et l'aviation. A partir des années 1990, changement de cap vers le mobilier urbain, l'architecture, l'agencement et le mobilier intérieur.

A ce jour Michel Faure a créé l'association ARC Faure Ever et il reconstruit un par un tous les modèles de la Coupe de l'Avenir.

Type : MF8

Voiture possédant un passeport technique historique
Ex-modèle de course de côte, même configuration que les coupes de l'avenir

Pilote : Thibault Dupont

Participation au Trophée Protos de France 2025 : OUI



Type MF6
Châssis N°3

Voiture possédant un passeport technique historique

Voiture ayant couru sur les 2 motorisations, transformée par le constructeur pour répondre au dernier règlement de la coupe de l'avenir avec le moteur Kité ALFA ROMEO Autodelta

Pilote : Dominique Pascal

Participation au Trophée Protos de France 2025 : OUI



Type MF12

Châssis N° 2

Voiture possédant un passeport technique historique

Voiture ayant couru en 1984 à la Coupe de l'avenir aux mains de Jean Claude Dubrule

Pilote : Frédéric RICHARD

Participation au Trophée Protos de France 2025 : OUI



Type MF12

Châssis N°8

Voiture possédant un passeport technique historique

Voiture ayant couru en 1984 à la Coupe de l'avenir aux mains de Pascal Hosotte

Pilote : Alex Rambure

Participation au Trophée Protos de France 2025 : NON



Type MF12
Châssis N°11

Voiture possédant un passeport technique historique

Voiture ayant couru en 1985 à la Coupe de l'avenir aux mains Denis Couillaud

Pilote : Elodie Durand. La seule pilote féminine du plateau. Elodie Durand est aussi la locale de la course puisqu'elle est originaire et habite actuellement sur la commune d'Angoulême.

Participation au Trophée Protos de France 2025 : OUI



Type MF16

Châssis N°1

Propriété actuellement du constructeur Michel Faure
voiture ayant couru en 1987 aux mains d'Alain Comte
Voiture ayant gagnée le scratch en 2014 à Angoulême
C'est maintenant Aurélien Comte qui la fait évoluer fils de d'Alain

Pilote : Aurélien Comte

Participation au Trophée Protos de France 2025 : Non



Type MF16

Châssis N°3

Voiture possédant un passeport technique historique

Voiture ayant couru en 1987 à la Coupe de l'avenir aux mains de Georges Tessier

Pilote : Gérard Cardinaud

Participation au Trophée Protos de France 2025 : OUI



Type MF16

Châssis N°5

Voiture possédant un passeport technique historique

Voiture n'ayant jamais couru en Coupe de l'avenir.

Elle a été terminée en construction en 2015 (châssis de réserve à l'époque)

Pilote : Jean-Sébastien Veyssière

Participation au Trophée Protos de France 2025 : Oui



- **Marque : SIGMA**
Châssis N°1

Voiture possédant un passeport technique historique

Voiture ayant couru en 1984

Particularisé : seul châssis construit, sur une base de châssis LRP

Pilote : Jacques Carrion

Participation au Trophée Protos de France 2025 : Non



- **Marque : MAMBO- SIMKIT (3 voiture engagées)**

SIMKIT

Voiture possédant un passeport historique. Ex-voiture de la coupe de l'avenir, transformée ensuite en GR6 Course de côte. C'est sur ce même type de châssis que Philippe Streiff a gagné le championnat en 1977. C'était Gerard Mancip qui assemblait ces voitures. Il avait d'ailleurs participé à la 1ère course de la coupe de l'avenir en 1976. Il s'est ensuite installé comme constructeur avec Lionel Favier pour développer les MAMBO

Pilote : Jean Luc Mainguy

Participation au Trophée Protos de France 2025 : OUI



MAMBO LF277

Châssis N°1

Voiture développée conjointement avec Gérard Mancip, Lionel Favier et Philippe Streiff. C'est surtout Lionel Favier qui la conduisait en 1977, Philippe Streiff se battait pour le championnat avec la SIMKIT. Cette voiture était la propriété de Philippe Streiff jusqu'à son décès, elle a été ensuite acquise par Eric Comba qui l'a totalement restaurée avec une configuration motrice d'époque

Pilote : Eric Comba

Participation au Trophée Protos de France 2025 : Non



MAMBO LF278

Voiture possédant un passeport historique. Voiture de l'année 1978, elle a été conduite par Jean Louis Trintignant lors d'une épreuve de la coupe de l'avenir à Ledenon en 1978.

Voiture restaurée, qui participe régulièrement aux épreuves du Trophée Protos de France. Elle est d'ailleurs en tête du classement 2025.

Pilote : Francois Didier-Chollat

Participation au Trophée Protos de France 2025 : OUI



Hervé MARGOLLES
PHOTOGRAPHIES

- **Marque : MARCADIER**

Type CANAM 1977

Voiture destinée à la coupe de l'avenir. Ces voitures ont été souvent transformées pour participer aux courses de côte. On ne présente plus MARCADIER, constructeur de multiples modèles très prisés actuellement que ce soit des monoplaces, des protos, ou des GT. Homme aux multiples facettes, Marcadier n'a pas développé son modèle de la Coupe de l'avenir, et le grave accident en 1978 avec Garcin son pilote sur le circuit de Monthléry n'a pas aidé à la cause. Petit à petit les voitures Marcadier ont déserté la Coupe de l'avenir.

Pilote : Serge Bonhomme

Participation au Trophée Protos de France 2025 : Non



- **Marque : URBAN**
Châssis M02-3

Voiture possédant un passeport historique

C'est Martial URBAN qui a construit cette jolie barquette de la Coupe de l'avenir, très bien finie. Il nous a quitté dernièrement en 2024, laissant derrière lui un passé de constructeur sans patente, qui s'est joint à de multiples aventures, Pygmée, Orion etc...

Elles n'ont pas vraiment brillées car les moyens n'étaient pas là à l'époque. Le niveau de la coupe était très relevé, et il était difficile de faire face à l'armada des ARC.

Cette voiture participe régulièrement à quelques courses du Trophée Protos de France.

Pilote : Olivier LEGRIFON-GRENTE

Participation au Trophée Protos de France 2025 : OUI



- **Marque : MERLIN**

Type : MP88
Châssis N° 12

C'est en 1985 que Patrice Merlin se lança dans la construction d'une première voiture, après avoir donné un coup de main chez Serem. Il construit un premier proto pour la Coupe de l'Avenir de 1985 : la Merlin 001. Châssis tubulaire, carrosserie style Canam 2ème génération, moteur préparé par Robert Vinégra. Il fabriquera presque 100 voitures en 23 ans, avec beaucoup de Sport Protos en courses de côte et un beau palmarès. Le premier pilote est Etienne Barthe, puis Gérard Patte qui enlèvera sa première course lors de la finale du Paul Ricard...

Cette voiture est un modèle 88, très bien fini, qui concurrençait facilement les ARC. Ce modèle MP88 a d'ailleurs remporté le dernier championnat en 1990 aux mains de Michel Grenier. Cette voiture a un gros palmarès puisqu'elle a remporté la course d'Angoulême en 2016.

Aux mains de Jean Luc Delort elle a remporté beaucoup de courses du Challenge Avenircup. Son pilote actuel a remporté en 2023 le classement TPF3 du Trophée Protos de France FFSA. Cette voiture participe actuellement aux épreuves du Trophée Protos de France 2025.

Pilote : Frédéric Viguié
Participation au Trophée Protos de France 2025 : OUI



Les pilotes engagés

PILOTES	PALMARES	VOITURES
Elodie Durand	Seule féminine, fille de Philippe Durand qui a été 2ème de la coupe en 1978. Court actuellement en Trophée Protos de France dont elle a remporté la catégorie en 2024	ARC MF12
Aurélien Comte	Pilote professionnel. Fils d'Alain Comte. Il a roulé en Karting, formule de promotion Peugeot Sport. Vice-champion de France en Clio Cup Junior en 2007. 4 ^{ème} du championnat Clio Cup France en 2008. De 2010 à 2012 : championnat de France SEAT León Supercopa. 2ème de Coupe d'Europe des voitures de tourisme (ETCC) en 2013. Champion de France RCZ 2014 et 2015. 4 ^{ème} du championnat TCR 2017. Actuellement pilote officiel Cupra engagé dans le championnat TCR World Tour	ARC MF16
Olivier Tabone	Pilote Sport Prototypes en Coupe de France des circuit FFSA vainqueur en 2023 et 2024. Vainqueur catégorie Coupe de l'avenir en 2021 et 2022.	LEGALLEN LLG82
Gérard Cardinaud	5 fois vainqueur de la Coupe de l'Avenir. C'est le plus titré de ce championnat. A participé aux courses Simca Racing Team, monoplace Formule Renault, et aux courses en endurance Peugeot. Un nombre incalculable de victoires dans beaucoup de catégories. Un très long passé de pilote amateur	ARC MF12
Frederic Viguié	Venu sur le tard en sport prototype. Il a commencé sur cette Merlin et a remporté la catégorie du Trophée Protos de France coupe de l'avenir en 2023. En 2024 un accident sur une Funyo a mis fin à sa saison. Il repart en 2025 sur la Merlin pour essayer de décroche le titre en Coupe de l'Avenir.	MERLIN MP88
Alexandre Rambure	Cascadeur Professionnel, on ne compte pas les films dans lesquels il a fait nombre de cascades. (Film Rien a déclaré avec Dany Boon). Excellent pilote, a couru en RCZ spider aussi en Rallye. A gagné l'épreuve de Croix en Ternois en 2024 sur cette voiture.	ARC MF12
Hervé Maitre	Venu sur le tard au sport automobile, archétype du pilote amateur gentleman driver, participe à toutes les courses du Trophée Protos de France.	GERI RB 12
Francois Didier-Chollat	Gentleman driver venu à 71 ans en course automobile, François « CHOCO » affectueusement surnommé progresse toujours à 78 ans, si bien qu'il est en tête de la catégorie Coupe de l'avenir en 2025 du Trophée Protos de France.	MAMBO LF278

Jacques Carrion	Pilote amateur, a été au début du renouveau des Coupe de l'avenir en 2009. Il a participé à beaucoup de courses de monoplaces en Formule Ford.	SIGMA
Dominique Pascal	Gentleman Driver dans l'âme. Dominique Pascal est né en 1947. À 13 ans (en 1960 donc), il reçoit pour sa Première Communion, un appareil photo Kodak et un stylo Waterman à plume or. Le samedi suivant, son père l'emmène assister aux 24 Heures du Mans. Son histoire professionnelle est en marche ! Dès la semaine suivante, le stylo sera employé à écrire les légendes des photos prises au Mans et collées avec passion dans un cahier d'écolier. Depuis cette date, Dominique Pascal a collaboré à un grand nombre de magazines automobiles dans le monde et écrit une quarantaine de livres, sur des sujets aussi variés qu'Alpine, Ferrari, Porsche, Renault, Le Mans.	ARC MF6
Jean Sébastien Vaysière	Chef d'entreprise passionné de sport automobile, il arrive en sport protos par le biais du karting et de sa rencontre avec Honoré Durand. Le manque de temps ne lui permet pas de faire beaucoup de déplacements.	ARC MF16
Pascal Sadorge	Pilote collectionneur, pur amateur dans l'âme, il anime le peloton des barquettes de la Coupe de l'Avenir et autres protos depuis le début.	SMS B16
Olivier Legriffon Grente	Pilote ayant couru en historique berline, avant de se lancer dans les sport protos avec l'acquisition de cette URBAN	URBAN
Thibaud Dupont	Luxembourgeois, et fou de barquette de la Coupe de l'Avenir, Thibaut a fait l'acquisition de cet ARC en 2024, pour débiter sa 1ère saison avec le Trophée Protos de France.	ARC MF8
Serge Bonhomme	Pilote amateur, ne participant que de façon épisodique à quelques courses en sport proto, possède cette magnifique Marcadier.	MARCADIER
Eric Comba	Amateur de belles voitures, et de bateaux de collection, Eric s'aligne pour la première fois en sport protos avec la Mambo de Philippe Streiff	MAMBO LF277
Jerome Lefieux	Pilote de moto en championnat de France, Jérôme a fait l'acquisition de cette unique GERI RB14, qu'il a entièrement restaurée, pour l'aligner la première fois ici à Angoulême. Il a été aidé par un ancien de la Coupe Alain Hondelatte	GERI RB14
Frederic Richard	Pilote amateur, gendre de Gérard Cardinaud, c'est avec lui qu'il a écumé les courses du PTS et des Peugeot en endurance. Propriétaire de la MF 12 et de la MF16.	ARC MF16
Jean Luc Mainguy	Passionné de sport automobile, collectionneur de voitures de courses en sport protos et monoplace, animateur avec succès du plateau du Trophée Protos de France. Fait partie du bureau et participe activement aux destinées de ce trophée.	SIMKIT

Qualifications (dimanche matin)

Sur une piste humide et par une pluie fine, la hiérarchie se met rapidement en place avec les favoris aux avant-postes. Olivier Tabone signe un temps canon et s'assure de la pole-position en 1.02.781. Derrière on retrouve un groupe de 3 avec Alexandre Rambure en 1.05.011, suivi de près par Frédéric Richard en 1.05.998 et Jérôme Lefieux en 1.06.019.

Ensuite, on retrouve à la 5^{ème} place Aurélien Comte, pilote officiel Cupra dans le championnat TCR World Tour en 1.09.409 (en slick), Jean-Luc Mainguy en 1.09.827, Frédéric Viguié en 1.10.837, Jacques Carion en 1.10.844, Pascal Sadorge en 1.12.314, Dominique Pascal en 1.12.400, Thibaud Dupont en 1.13.349, Hervé Maitre en 1.13.624, Jean-Sébastien Vayssières en 1.13.673, François Didier-Chollat en 1.14.967, Gérard Cardinaud en 1.15.891, Élodie Durand en 1.20.853 et enfin Serge Bonhommet en 1.22.366.



Classement qualifications :



53ème CIRCUIT DES REMPARTS D'ANGOULÊME

21 Septembre 2025

Plateau Philippe STREIFF (Coupe de l'Avenir 76 - 92)

Classement sur le meilleur tour

Pos.	N°	Pilote	Nat.	M.Tour	Ecart Au tour	Nb. T.	Marque	Modèle	Année	Moyenne
1	107	TABONE Olivier	F	1:02.781	- 19	21	LE GALLEN	LLG82	1981	62.6
2	104	RAMBURE Alexandre	F	1:05.011	2.230 18	21	ARC	MF12	1982	62.2
3	105	RICHARD Frédéric	F	1:05.998	3.217 18	19	ARC	MF12	1984	57.5
4	98	LEFIEUX Jerome	F	1:08.019	5.238 6	8	GERI	RB 14 CHASS...	1980	47.6
5	110	COMTE Aurelien	F	1:09.409	6.628 8	9	A.R.C	MF16	1988	49.6
6	100	MAINGUY Jean-Luc	F	1:09.827	7.046 18	19	SIMKIT	BARQUETTE	1978	55.9
7	109	VIGUIE Frederic	F	1:10.837	8.056 16	18	Merlin	MP88	1988	53.0
8	93	CARION Jacques	F	1:10.844	8.063 6	8	SIGMA	coupe de l'av...	1985	45.8
9	106	SADORGE Pascal	F	1:12.314	9.533 7	7	SMS	B16	1984	47.5
10	103	PASCAL Dominique		1:12.400	9.619 8	17	ARC	MF6 Chassis...	1985	50.6
11	96	DUPONT Thibaud	F	1:13.349	10.568 8	17	ARC	MF8	1983	50.0
12	101	MAITRE Hervé	F	1:13.624	10.843 8	17	GERI	RB12	1983	50.4
13	108	VAYSSIERES Jean Sebastien		1:13.673	10.892 17	17	ARC	MF16	1989	50.3
14	95	DIDIER-CHOLLAT François	F	1:14.967	12.186 8	13	Mambo	LF 278	1978	46.1
15	92	CARDINAUD Gérard	F	1:15.891	13.110 6	10	ARC	MF16	1986	44.2
16	97	DURAND Elodie	F	1:20.853	18.072 8	15	ARC	MF12	1984	47.7
17	91	BONHOMMET Serge	F	1:22.366	19.585 13	16	Marcadier	coupe de l'av...	1975	46.8

M.Tour : 1:02.781 (73.3 km/h), (N°107) TABONE Olivier

Le Directeur de Course
Gérard BONNET

Le Président du Collège
Philippe CHOLET

Le Chronométrage
JM SAINT JEAN

Clara Woelflinger (DM) - SailF

Course (dimanche après-midi)

Soleil et température agréable. Procédure de départ allégée avec départ arrêté. Excellent départ du poleman Olivier Tabone. Les positions restent inchangées pour les 5 premiers au premier virage. Frederic Viguié parvient à dépasser Jean-Luc Mainguy au premier freinage pour le gain de la 6^{ème} place. Aurélien Comte prend l'avantage sur Frédéric Richard à l'épingle du Marronnier pour le bénéfice de la 3^{ème} place.

Pendant que Tabone s'envole en tête de la course, Rambure lui marque le pas et voit revenir dans ses rétros Comte et Richard qui parviennent même à le doubler dans le 5^{ème} tour. Ces deux-là ne vont pas se quitter de la course, et seront l'attraction de la course. Au prix d'un bel effort Richard parvient à doubler Comte à 4 tours de l'arrivée.

Belle course de Lefieux (4^{ème}) qui parvient lui aussi à prendre l'avantage sur Rambure (5^{ème}). Belle remontée de Vayssière qui termine 6^{ème} mais avec un meilleur temps meilleur que Lefieux et Rambure. Dommage qu'il soit parti de trop loin sur la grille de départ, sinon il aurait été dans le match pour le podium.

Course relativement calme pour Viguié qui marque tout de même des points importants pour le classement général du Trophée Protos de France dont la finale aura lieu au Mans fin octobre. Dominique Pascal signe une belle 8^{ème} place mais avec un excellent chrono proche de descendre sous la minute.

Hervé Maitre parvient à signer une belle 9^{ème} place avec sa Geri, suivi comme son ombre par Thibaut Dupond 10^{ème} à moins de 2 secondes. Jean-Luc Mainguy termine 11^{ème} sur sa Simkit avec une boîte de vitesses défectueuse (pas de 1^{ère}) : alors qu'il occupait la 7^{ème} place, il reste bloqué à l'épingle Fangio laissant l'ensemble du peloton le passer. Belle remontée toutefois, avec seulement 3 vitesses, et des temps très proches de Viguié.

Gérard Cardinaud confronté lui aussi à des problèmes de boîte de vitesse termine 12^{ème}, juste devant le doyen François Didier-Chollat 13^{ème}, et le sympathique Serge Bonhommet 14^{ème}. Elodie Durand termine à la 15^{ème} place (problème d'arrivée d'essence).

Les tops de la course

- Tabone: course en taille patron (pole-position, victoire en course et meilleur tour)
- Richard: belle performance pour un pilote qui monte en puissance
- Vayssière: belle remontée en course, dommage qu'il ait raté ses qualifs
- Lefieux: la belle surprise pour une première en Trophée Protos de France



Classement de la course :



FFSA

FFSA

Grand Angoulême

53ème CIRCUIT DES REMPARTS D'ANGOULÊME

21 Septembre 2025

Plateau Philippe STREIFF (Coupe de l'Avenir 76 - 92)

Classement sur le nombre de tours

Pos.	N°	Pilote	Nat.	Nb. T.	M.Tour	Ecart	Préc. Marque	Modèle	Année
1	107	TABONE Olivier	F	20	55.744	-	- LE GALLEN	LLG82	1981
2	105	RICHARD Frédéric	F	20	57.133	37.185	37.185 ARC	MF12	1984
3	110	COMTE Aurelien	F	20	56.987	39.668	2.483 A.R.C	MF16	1988
4	98	LEFIEUX Jerome	F	19	58.531	1 Tr.	1 Tr. GERI	RB 14 CHASSIS N°...	1980
5	104	RAMBURE Alexandre	F	19	58.829	1 Tr.	47.845 ARC	MF12	1982
6	108	VAYSSIERES Jean Sebastien		19	58.000	1 Tr.	3.064 ARC	MF16	1989
7	109	VIGUIE Frederic	F	18	1:02.562	2 Tr.	1 Tr. Merlin	MP88	1988
8	103	PASCAL Dominique		18	1:00.860	2 Tr.	1:02.651 ARC	MF6 Chassis N°3	1985
9	101	MAITRE Hervé	F	17	1:05.115	3 Tr.	1 Tr. GERI	RB12	1983
10	96	DUPONT Thibaud	F	17	1:02.793	3 Tr.	1.584 ARC	MF8	1983
11	100	MAINGUY Jean-Luc	F	17	1:03.400	3 Tr.	17.316 SIMKIT	BARQUETTE	1978
12	92	CARDINAUD Gérard	F	17	1:03.254	3 Tr.	8.924 ARC	MF16	1986
13	95	DIDIER-CHOLLAT François	F	17	1:05.056	3 Tr.	2.021 Mambo	LF 278	1978
14	91	BONHOMMET Serge	F	17	1:04.467	3 Tr.	5.308 Marcadier	coupe de l'avenir	1975
15	97	DURAND Elodie	F	8	1:10.105	12 Tr.	9 Tr. ARC	MF12	1984

M.Tour : 55.744 (82.5 km/h). (N°107) TABONE Olivier

Le Directeur de Course
Gérard BONNET

Le Président du Collège
Philippe CHOLET

Le Chronométrage
JM SAINT JEAN

Clara Woelflinger (DM) - Saif

Nos partenaires 2025

