

MEMORIAS UNA INICIATIVA DEL RACC

La historia de la F1 en Catalunya

El libro 'La Penya Rhin, el RACC y la Fórmula 1' desgrena los 116 años de historia de las carreras en Catalunya, desde los tiempos de Nuvolari a la era Verstappen



S.M.
Barcelona

El RACC, gran impulsor de los deportes de motor en Catalunya y actor principal en la proyección del Circuit de Barcelona como sede de los grandes premios de Fórmula 1 y MotoGP, ha decidido recopilar algunos de los episodios más llamativos de la historia de las carreras en el libro 'La Penya Rhin, el RACC y la Fórmula 1' (Viena Edicions). La obra, editada por el club automovilístico y escrita por los periodistas Josep Viaplana, Valentí Fradera y Josep M. Miret, desgrena los 116 años de carreras en Barcelona, desde las imágenes en blanco y negro del legendario Nuvolari a las de la era actual, dominada por Verstappen.

LOS PRIMEROS PASOS "La idea surgió hace un año, cuando había mucho ruido con Madrid y la F1", explica Josep Mateu, presidente del RACC. "Había que dar valor a la historia de la ciudad, reconocer el esfuerzo de las entidades como el RACC y la Penya Rhin por situarse al máximo nivel del deporte del motor, de la gente que impulsó las primeras carreras". En 1908 el RACC organizó la Copa Catalunya, que fue la pri-

mera competición en circuito de España y precedente de la F1. En los años 20 y 30 la elitista Penya Rhin y el RACC fueron promotores de carreras en el Autódromo de Terramar y en los circuitos urbanos de Montjuïc y Pedralbes. La entidad catalana fue clave en la recuperación de la competición en Montjuïc a finales de los años 50, tras el largo período de posguerra. El libro subraya la contribución

LA OBRA CONTIENE FOTOGRAFÍAS DE GRAN VALOR TESTIMONIAL DE CARRERAS DESDE 1908 HASTA LA ACTUALIDAD

de Sebastià Salvador y Josep Lluís Vilaseca, que hicieron posible el Circuit de Barcelona-Catalunya y recuperar la Fórmula 1 en nuestro país después de que Montjuïc dejara de acoger carreras en 1975. Y como no, recuerda a los protagonistas en la pista: Desde Fangio, Ascari, Farina, Lauda, Prost, Senna o Schumacher, a los españoles Fernando Alonso, Pedro De la Rosa, Marc Gené y Carlos Sainz.

De izquierda a derecha, Valentí Fradera, Josep Mateu, Josep Viaplana y Josep Maria Miret
// PERE VIRGILI

EL CAFÉ DEL PADDOCK

La F1 hace América grande (y no Trump)

Yo no lo digo por la carrera de Las Vegas, que volvió a ser un canto a lo horter, una oda al brilli-brilli, una exaltación a la vacuidad manifestada por la presencia masiva de catamañanas de diverso pelaje cuyo mayor mérito en la vida se reduce a las infinitas listas de bobalicones que siguen sus golfadas con un fervor desproporcionado. Pero la validación por parte de Liberty Media, el visto bueno de la FIA y el placet de todos los equipos a la entrada de General Motors a través de Cadillac a la F1 como undécima formación en el paddock, es una muy buena noticia. La disciplina reina del automovilismo deportivo necesita ir más allá de la organización de tres carreras en Estados Unidos: Miami, Austin y Las Vegas. No hay ningún deporte en la tierra que pueda presumir de ser "mundial" si no cuenta con una representación del "país más poderoso del mundo", según palabras de su propio presidente.

En la era del deporte globalizado, hacia falta el regreso de un equipo americano a los Grandes Premios. Los últimos intentos para volver no acabaron de convencer, pero ahora el paso -con el apoyo de la empresa promotora del certamen; americana, por cierto- ya parece más definitivo y cuenta con la bendición de los principales agentes protagonistas del tinglado.

Donald Trump ha conseguido hacer rejuvenecer aquel viejo eslogan de Ronald Reagan 'Make America Great Again', o lo que algunos llaman el 'movimiento MAGA', y el concurso a partir de 2026 de un gigante de la automoción como es el grupo GM hará, sin duda, que la F1 "vuelva a ser grande de nuevo". Cadillac es una marca con una gran experiencia en la competición del motor, sobre todo en una especialidad como la resistencia. En la última edición de las 24 Horas de Daytona, esta firma contó con la participación del tri campeón de la Indy, Alex Palou. Pienso en 2026, y sueño con la posibili-

dad que el catalán -ojalá que ya con cuatro títulos del certamen americano en el bolsillo- pudiera estar en los GP de F1 con ellos. No me negarán que sería muy bonito.

Y pienso en Franco Colapinto, que de momento no tiene coche para seguir en la F1 el año próximo, pese a que muchos le consideren el hombre de moda. Es probable que Cadillac quiera sentar en su monopla un piloto americano, pero de no hacerlo tal vez los Andretti -menos al margen del equipo GM de lo que algunos piensan- deberían considerar la oportunidad de recolocarle en la F1 si finalmente no consigue un asiento para la próxima temporada.



General Motors avala el desembarco con la etiqueta de Cadillac

Veremos si el enésimo proyecto americano de entrar en la F1 no queda en agua de borrajas, como ha ocurrido en demasiadas ocasiones. Claro que nunca como esta vez ha habido detrás un grupo con tanta solidez como General Motors avalando el desembarco con la etiqueta de Cadillac.

Y si finalmente el programa se hace realidad, ¿quién se atreve a asegurar que algún consorcio automovilístico chino no podría plantearse competir también en la F1 para extrapolar hasta la competición la agresividad con la que han desembarcado en la pugna por el mercado mundial de la automoción? La guerra apenas ha empezado. Pero prepárense, porque no tardará en estallar: y con ella llegará un nuevo paradigma en las carreras, con un modelo muy distinto al actual.



JOSEP LLUÍS MERLOS

NUEVO FORMENTOR

LO QUE TÚ SIENTES SE LLAMA OBSESIÓN

CUPRA

Consumo medio combinado con gasoil CUPRA Formentor de 0,4 a 9,2 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 9 a 209 g/km (Valores WLTP). Imagen acabado CUPRA Formentor con opcionales.

27th AMERICAS CUP BARCELONA