

MEMORIAS UNA INICIATIVA DEL RACC

# La historia de la F1 en Catalunya

El libro 'La Penya Rhin, el RACC y la Fórmula 1' desgrana 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' (Vieta Ediciones). La obra, editada por el club automovilístico y escrita por los periodistas Josep Viaplana, Valentí Fradera y Josep M. Miret, desgrana 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.

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 Montjuic y Pedralbes. La entidad catalana fue clave en la recuperación de la competición en Montjuic a finales de los años 50, tras el largo período de posguerra. El libro subraya la contribución

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

**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-

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 Montjuic 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 María  
Miret  
/PERE VIRGILI

## EL CAFÉ DEL PADDOCK

# La F1 hace América grande (y no Trump)

Y no lo digo por la carrera de Las Vegas, que volvió a ser un canto a lo horteras, una oda al brill-brill, una exaltación a la vacuidad manifestada por la presencia masiva de catamáñanas 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, hacía 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 eslán de **Ronald Reagan** 'Make America Great Again', 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 tricampeón 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 consideran el hombre de moda. Es probable que Cadillac quiera sentar en su monoplaza 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 avata 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 silla CUPRA Formentor de 0 a 9,2 l/100 km.  
Emisiones ponderadas de CO<sub>2</sub> de 94,209 g/km (Valores WLTP). Imagen acabado CUPRA Formentor con opciones.

0

IB 37<sup>th</sup> BARCELONA CUP