

# CCA News

15/09/2025 | #266

EDITOR: Alberto Príncipe

DIRECTOR PERIODÍSTICO: Roberto Nemeč

[LISTA DE PRECIOS CÁMARA VAL AQUÍ](#)

## ¿POR QUÉ SE LLAMA "GRAN CIRCO" A LA F1?



Porque en cada Gran Premio viaja la misma familia de pilotos, ingenieros, jefes, organizadores, suministradores, logística, etc. Siempre son las mismas caras que dan la vuelta al mundo viajando a cada circuito. Como un circo cuando realiza una gira. El Gran Circo también se asocia al circo romano, añadiendo el factor de los espectadores y las gradas. Este término comenzó a usarse en la década de los 50 y aún se mantiene en la actualidad.

## EL GP MÁS BOCHORNOSO DE LA HISTORIA



El Gran Premio de Estados Unidos

de 2005 pasó a la historia por ser, probablemente, la máxima vergüenza de la Fórmula 1 que se recuerda hasta la fecha. En aquel año, había una guerra de neumáticos: Michelin contra Bridgestone. Llegados a Indianápolis, los equipos que utilizaban el compuesto Michelin no soportaban las cargas del óvalo, por lo que sus pilotos se exponían a accidentes de importante gravedad a altas velocidades. Antes de la carrera, Michelin presionó para incluir una chicana y así reducir la velocidad y minimizar el riesgo en el óvalo. Finalmente, no sucedió y en la vuelta de formación del día siguiente todos los equipos con zapatos Michelin se metieron en boxes y se negaron a participar. Tan solo seis coches (todos calzados con gomas de Bridgestone) corrieron en aquel GP: los Ferrari, los Jordan y los Minardi. El público que pagó una entrada para ver la F1 empezó a abuchear y a tirar objetos a la pista. Esta fue la única victoria de Michael Schumacher en 2005 y el último podio de Jordan en la categoría. Pero todos se quedaron con el recuerdo de una carrera deleznable. La F1 tardó años en recuperar la confianza de la audiencia estadounidense.

## PACO GODIA, EL PRIMER ESPAÑOL EN LA F1



Francisco Godia Sales, más conocido como Paco, debutó en 1951 en el circuito de Pedralbes, Barcelona, para el Gran Premio de España. Este estreno lo compartiría con Juan Jover, aunque el barcelonés no pudo iniciar la carrera, por lo que el mérito de ser el primer piloto español de la historia de la F1 se lo adjudicó Godia. El piloto catalán de Maserati volvió a correr en Pedralbes en 1954. Dos años más tarde, la mítica marca italiana le preparó un bolido semi-oficial para realizar la temporada completa. Fue su mejor año, finalizando cuarto en Nürburgring y en Monza y consiguiendo sus primeros puntos mundialistas. Paco, reconocido por su figura de gentleman driver, abandonó el Gran Circo a mediados de 1958. No obstante, su aportación fue mayúscula y su legado influyó para crear el Circuit de Barcelona-Catalunya. Después de Godia, llegó una docena de pilotos españoles a la F1, destacando, obviamente, al único campeón ibérico: Fernando Alonso.

## LA HISTORIA DE LA CORONA DE LAUREL



Desde sus inicios, la Fórmula 1 coronaba con un laurel al vencedor de un Gran Premio. Pero, en 1985, el antiguo mandamás de la categoría, Bernie Ecclestone, se percató de que la corona de laurel tapaba las pegatinas de los patrocinadores, que estaban molestos porque no aparecían en la imagen del ganador. Esto supuso que la tradición se olvidase. Pero en 2021 regresó en las pruebas al sprint que se inventaron para dicha temporada. Y la verdad es que se echaba de menos la corona del vencedor.



## LA PRIMERA MUJER EN LA FÓRMULA 1

Maria Teresa de Filippis fue la gran pionera del automovilismo femenino. Fue la primera mujer en competir en Fórmula 1, en una época en la que lo más bonito que le dijeron fue que “el único casco que puede llevar es el de la peluquería”. La italiana se presentó a cinco Grandes Premios, debutando en Mónaco y terminando décima en Bélgica, en el año 1958. Mantuvo una amistad con el pentacampeón Juan Manuel Fangio y se retiró del automovilismo al año siguiente debido al fallecimiento de Jean Behra. Maria Teresa de Filippis corrió para marcas de gran valor como Maserati y Porsche, y sirvió de inspiración para más mujeres en las siguientes décadas. Ella cuestionó los moldes de la sociedad patriarcal, de ahí su legado tan importante. Maria Teresa de Filippis murió en 2016 a los 89 años de edad.

**EL “INFIERNO VERDE”** Así denominó una vez el tricampeón Jackie Stewart al largo y peligroso circuito del Nordschleife de más de 22 kilómetros, ubicado en pleno bosque alemán. El viejo Nürburgring era un desafío mental y físico para todos los pilotos. Por desgracia, los accidentes estaban a la orden del día. Fue ahí donde Niki Lauda casi perdió la vida en 1976. Aquel año fue la última edición del Nordschleife en la Fórmula 1. El Gran Circo retornó a Nürburgring décadas más tarde con la remodelación de la versión GP, diseñada para acoger carreras más modernas y seguras.



nuestrosautos

