



GUÍA para PILOTOS

SIMRACING

DANI JUNCADELLA

Con la colaboración de
simtechpro
THE VR & SIMULATION COMPANY

LUNWERRGG

3D JUEGOS

GUÍA para PILOTOS

SIMRACING

DANI JUNCADELLA

Con la colaboración de
simtechpro
THE VR & SIMULATION COMPANY

LUNWERRGG

3D JUEGOS

© Daniel Juncadella Pérez-Sala, 2022

© Editorial Planeta, S. A., 2022

Lunweg es un sello editorial de Editorial Planeta, S. A.
Avenida Diagonal, 662-664 - 08034 Barcelona
Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 17 - 28027 Madrid
lunweg@lunweg.com
www.lunweg.com
www.instagram.com/lunweg
www.facebook.com/lunweg
www.twitter.com/Lunweglibros

© 3DJuegos Publicaciones On Line Media, S. L., 2022

3DJuegos es una publicación del grupo Webedia España, S. L.
Calle Zurbano, 73, 1.ª planta - 28010 Madrid
redaccion@3djuegos.com
www.3djuegos.com
www.instagram.com/3djuegos
www.facebook.com/3djuegos
www.twitter.com/3djuegos
www.tiktok.com/@3djuegos
www.youtube.com/3djuegos

Fotografías: archivo personal del autor, SimtechPro y AMG Mercedes

Diseño de la cubierta y del interior: Coverkitchen

Creación y realización: Lunweg, 2022

Transcripción y adaptación del texto: © Álex Pareja, 2022

Fragmentos de las páginas 30, 31, 36, 37, 52 y 53: SimtechPro

Primera edición: septiembre de 2022

ISBN: 978-84-18820-76-2

Depósito legal: B. 6.566-2022

Impime: Talleres Gráficos Soler

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea este electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal).

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puede contactar a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47.

Impreso en España

El papel utilizado para la impresión de este libro es cien por cien libre de cloro y está calificado como papel ecológico.



WE
CE
ID
ND
ND
ND

1

HABLEMOS DE SIMRACING

8

2

HAZTE CON EL MATERIAL ADECUADO

24

3

AJUSTES Y REGLAJES

CONVIÉRTETE EN TU PROPIO INGENIERO 78

4

TELEMETRÍA

LA FUENTE DE INFORMACIÓN QUE TE HARÁ MEJORAR
COMO PILOTO (SI SABES CÓMO) 134

5

¿LISTO PARA COMPETIR?

146



1



HABLEMOS DE SIMRACING



AMG

ADAC

A SETEK
SIM PARTS

BMW
WATER TECHNOLOGY

BIENVENIDO A MI MUNDO

Soy Dani Juncadella y me inicié en el mundo del motor a los doce años. Aunque parezca mentira, no era una edad muy temprana: hay niños que con seis o siete años ya dan vueltas a los circuitos. Empecé en el karting tras el fenómeno que protagonizó Fernando Alonso en la Fórmula 1. La ilusión por llegar a ser como él algún día me impulsó a competir. También ayudó que mi padre ya lo había hecho y que tengo otros dos familiares que han estado en Fórmula 1 (Luis Pérez-Sala, hermano de mi madre, y Alex Soler-Roig, cuñado de mi padre).

En 2003 corrí mi primera carrera en Vic, en el Circuit d'Osona, que

formaba parte de un campeonato de resistencia (de media hora, que en aquella época era mucho para los chavales en karting), en la categoría Yamaha. Recuerdo que éramos pocos corredores, unos diez, y conseguí quedar en tercera posición.

2004, 2005 y 2006 fueron mis únicos años completos en el mundo del karting. En 2007 di el salto a monoplasas en la Fórmula BMW Master Junior, un campeonato que organizaba Emilio de Villota en España, donde conseguí ser subcampeón. Aquel éxito me permitió entrar en la Fórmula BMW a nivel europeo, y competí en 2008 y 2009



“

Empecé en el karting tras el fenómeno que protagonizó Fernando Alonso en la Fórmula 1.







de la mano de Red Bull. En 2008 gané mis dos primeras carreras y en 2009 fui subcampeón de Europa. A partir de ahí mi carrera dio un pequeño tumbó, ya que Red Bull decidió no seguir apoyándome por falta de presupuesto y por no haber conseguido ser campeón. El siguiente paso natural era la Fórmula 3, y para conseguir llegar allí tuve que buscar otros apoyos. Por suerte lo conseguí y permanecí en esa categoría los siguientes tres años, donde me proclamé campeón de Europa en 2012. Además, gané el Masters de Zandvoort (una de las carreras más míticas del continente) y en 2011 quedé primero en el Gran Premio de Macao (soy el único español hasta el momento en lograrlo), que antes

prácticamente te aseguraba un contrato en la Fórmula 1. La falta de apoyo económico me impidió competir en GP 2 (lo que ahora se llama Fórmula 2), a pesar de que teóricamente tenía la posibilidad de hacerlo.

En 2013 pasé a competir de forma profesional en DTM de la mano de Mercedes, la escudería que me había estado apoyando durante mi etapa en Fórmula 3. Lo hice hasta 2016, un año complicado que me llevó a dejar por completo la competición en 2017. Entonces pasé a competir en GT también con Mercedes, y eso me sirvió como punto de inflexión para retomar mi carrera en 2018, donde volví a DTM. En este momento mejoré en lo personal, gracias entre otras

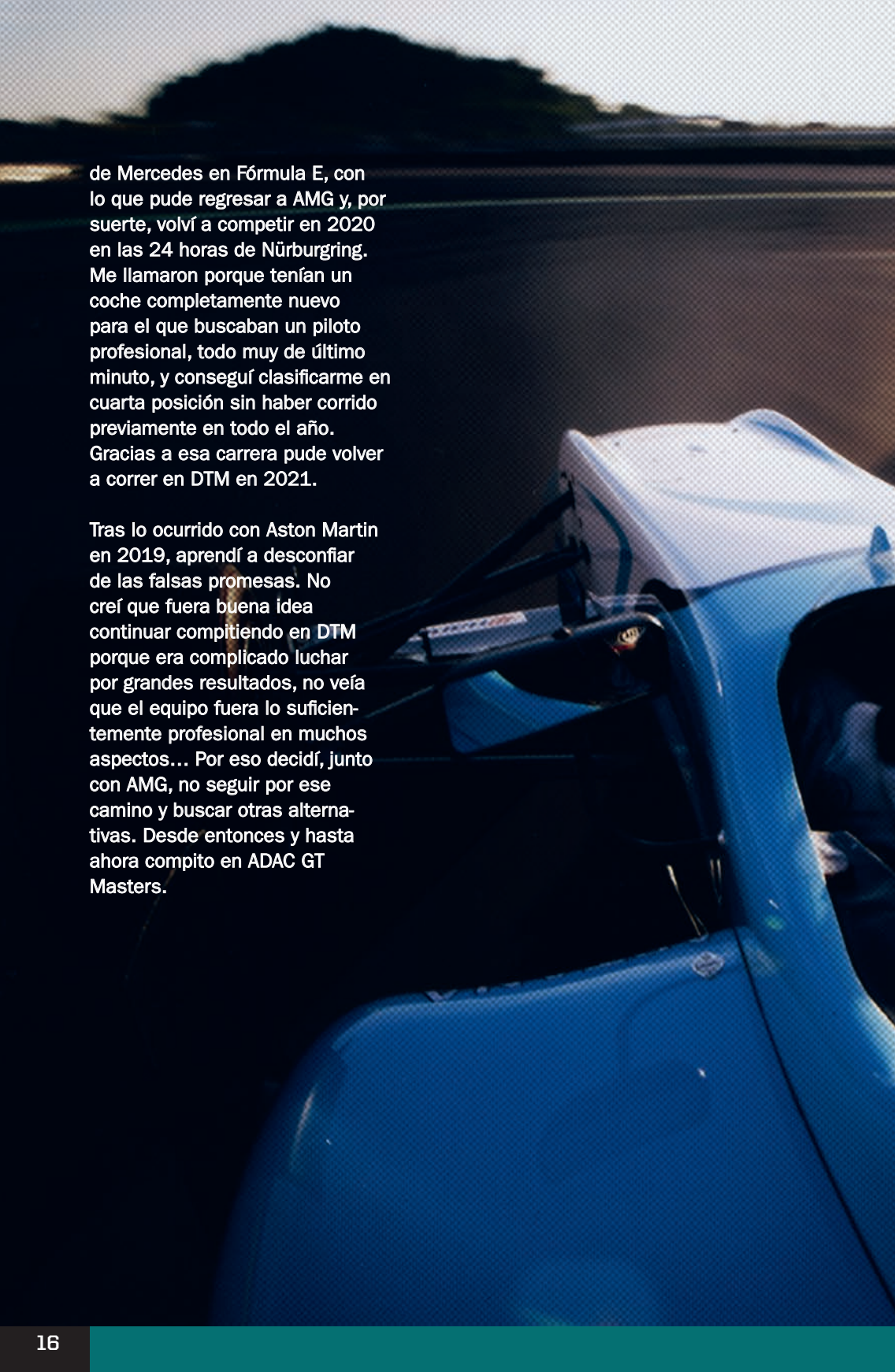


cosas a una psicóloga deportiva, lo que me permitió dar un gran salto cualitativo como piloto: logré tres Pole Positions (nunca había conseguido ninguna), mi primer podio, mi primera victoria... Mercedes decidió dejar el campeonato DTM a finales de 2018 y en 2019 competí con Aston Martin.

Después de esto, y hablando claro, me quedé con una mano delante

y otra detrás. En Aston Martin me habían prometido una enorme cantidad de proyectos para el futuro..., pero no fue así. Tuve que hacer un esfuerzo para encontrarme a mí mismo y retomar el contacto con Mercedes AMG, de donde me había marchado por voluntad propia a pesar de tener la oportunidad de quedarme. Lo bueno es que me había mantenido como piloto de reserva

“ Tuve que hacer un esfuerzo para encontrarme a mí mismo y retomar el contacto con Mercedes AMG.



de Mercedes en Fórmula E, con lo que pude regresar a AMG y, por suerte, volví a competir en 2020 en las 24 horas de Nürburgring. Me llamaron porque tenían un coche completamente nuevo para el que buscaban un piloto profesional, todo muy de último minuto, y conseguí clasificarme en cuarta posición sin haber corrido previamente en todo el año. Gracias a esa carrera pude volver a correr en DTM en 2021.

Tras lo ocurrido con Aston Martin en 2019, aprendí a desconfiar de las falsas promesas. No creí que fuera buena idea continuar compitiendo en DTM porque era complicado luchar por grandes resultados, no veía que el equipo fuera lo suficientemente profesional en muchos aspectos... Por eso decidí, junto con AMG, no seguir por ese camino y buscar otras alternativas. Desde entonces y hasta ahora compito en ADAC GT Masters.

