

Tras su debut al otro lado del Atlántico, en dos carreras paralelas al GP de F1 de Montreal

Daniel Juncadella: "En la Formula BMW Americas todos los pilotos van a saco"



Como cita paralela al Gran Premio de F1 de Canadá, Daniel Juncadella (Red Bull) tomó parte este fin de semana en el segundo *meeting* de la *Formula BMW Americas*, certamen homólogo al europeo en el que este Joven Piloto competirá en algunas carreras. En Canadá lo hizo con el mismo monoplaza y estructura que en Europa (Eurointernational/Red Bull Junior Team).

Aunque Juncadella se fue del Circuito de Montreal con un sexto como mejor resultado, también se llevó un buen puñado de experiencia, luchando en una pista totalmente desconocida para él y con un grupo de nuevos rivales "con un estilo de pilotaje bastante rudo. Para ser franco, allí la gente va muy a saco; lo importante es ganar y si para ello hay que arrollar, pues arrollan". Ésta afirmación del joven barcelonés no es en absoluto gratuita, ya que en la

segunda de las dos carreras fue golpeado y, en consecuencia, no pudo seguir en competición. Daniel Juncadella ha regresado a Barcelona con "la misión cumplida, ya que iba a coger experiencia y de eso me llevo un buen fajo". En el trayecto de vuelta, bien acompañado por su padre Javier, experto en todo tipo de aventuras en el mundo de la competición, Dani aprovechaba para contar su punto de vista de esta cita americana:

"Aterricé con tiempo en Canadá y empecé mi recién estrenada aventura americana con una tanda de ensayos libres en el circuito Gilles Villeneuve, en la magnífica ciudad de Montreal. Estaba muy contento ya que nuevamente competía en un encuentro paralelo a la F1 y eso atrae las miradas de un buen número de aficionados de todo el mundo. Eso, para mí, te hace crecer como piloto. Además, los canadienses son unos grandes forofos y el ambiente del GP nacional se respiraba por todas partes.

No tenía ninguna referencia de este circuito; lo único que sabía es lo que sabe cualquiera que se ha informado: que es muy rápido y está compuesto por zonas de aceleración y de frenada. Los monoplazas necesitan un mínimo de apoyo aerodinámico y los adelantamientos en la recta de boxes no presentan dificultades. Por eso, no es de extrañar ver velocidades de más de 320 km/h. No iba a ser nuestro caso porque nuestros monoplazas tienen poca potencia, pero sólo de pensarlo se te ponía a tope la adrenalina.

Todo parecía muy bonito pero ya en los libres vi que las cosas pintaban raras. En esa tanda se me rompió el cable del cambio del monoplaza; la pista estaba mojada y vi que no había más remedio que salir a los cronometrados de nuevo sin referencias. Ya con pista seca, en los ensayos oficiales reventé una rueda trasera. Ello provocó que en una chicane me marcara un recto por lo que fui penalizado con un Drive Through. Perdí mucho tiempo, primero cambiando el neumático y luego cumpliendo la penalización y además se me estropeó el marcador, por lo que seguía sin referencias. A pesar de ello, conseguí el segundo mejor tiempo al final de la sesión.

En la salida de la primera carrera se me sobrecalentó el embrague y mi coche se movió un poco antes de arrancar. En consecuencia, vi mi segundo Drive Through del fin de semana. Lo cumplí y me coloqué 11º; la salida del safety car fue providencial ya que me permitió reengancharme al grupo, situándome 9º. A pesar de que cometí bastantes fallos terminé la carrera 6º. En la segunda tuve mucha menos suerte. A pocas vueltas de su inicio un rival ¡quiso adelantarme por la hierba! Acabó golpeándome y me quedé sin opciones. Se había terminado el primero de mis tres periplos americanos, en el que tomé buena nota de que mis compañeros de allí no son de fiar".