Competición virtual y real: similitudes y diferencias

14/10/2026 Del simulador al asfalto: el triple campeón del mundo de iRacing Joshua Rogers y el ganador de Le Mans Nick Tandy comparan el automovilismo virtual y el real. Explican qué aspectos se trasladan de uno a otro y dónde comienzan las diferencias.

El australiano Joshua Rogers figura entre los *simracers* más laureados del planeta. El triple campeón del mundo de iRacing compite con el equipo virtual Porsche Coanda Esports Racing y, en la competición real, con Team Parker Racing en la Porsche Sprint Challenge GB. En 2020, Rogers, que hoy tiene 26 años, ganó la categoría GTE de las 24 Horas de Le Mans virtuales junto al británico Nick Tandy, Ayhancan Güven y Tommy Østgaard.

Tandy, por su parte, procede de las carreras de resistencia tradicionales. Entre los mayores éxitos del piloto de 41 años está la victoria absoluta en las 24 Horas de Le Mans de 2015 con el Porsche 919 Hybrid. Ambos se encuentran en Silverstone. Poco después de que Rogers haya logrado la *pole position* en la clasificación de la Porsche Sprint Challenge, hablan de lo estrechamente unidos que están ya el mundo virtual y el real del automovilismo.

En el futuro, el paso del simulador a la pista podría estar al alcance de aún más *simracers* . Gracias al programa de detección de talento de la Porsche Esports Supercup, los jóvenes pilotos tienen la oportunidad de hacer méritos para dar el salto a la competición real. Se invita a un proceso de selección en Colonia a un máximo de cinco candidatos. De ellos, hasta dos se clasifican después para un *test* de conducción en circuito. El ganador absoluto recibe el apoyo de Porsche Motorsport para debutar en una copa monomarca de Porsche en 2027.

¿Están los simracers a la altura también en la pista?

No hay garantía de éxito, dicen Rogers y Tandy. Sin embargo, quien posea un talento excepcional y la dedicación necesaria tiene buenas opciones de triunfar tanto en el ámbito virtual como en el real. "Los mejores *simracers* también serán rápidos en un coche de carreras de verdad", afirma convencido Tandy. "La mayoría empieza en el *simracing* porque le apasiona el automovilismo. Quien siente la ambición sin concesiones de ser cada vez más rápido puede aplicar esa actitud en el simulador y en la pista." Aun así, al comparar a ambos pilotos se aprecia lo grandes que son las diferencias. "Cuando Josh y yo corrimos juntos por primera vez en una carrera virtual, él estaba claramente por delante de mí", cuenta Tandy. "A mí me habría costado muchos años llegar a la élite mundial en esta disciplina".

Rogers señala que hay distintos niveles en el automovilismo virtual. Según él, jugar con un mando de consola a un juego *arcade* como Forza Motorsport no tiene nada que ver con usar un simulador con volante y pedales. Más exigente aún es iRacing, la plataforma más importante del *simracing* internacional. Pero el mayor salto es pasar de la pantalla al puesto de conducción real. "Cuando me estrené en un coche de carreras, mucho de lo que encontré coincidía con lo que ya conocía de la simulación", explica Rogers. "Al mismo tiempo, aparecieron nuevas sensaciones que primero tuve que entender y aprovechar. Eso resulta más fácil que lo contrario, que es renunciar a ellas. En el simulador faltan los sonidos y el tacto que normalmente te permiten sentir el coche".

Tandy también tuvo que adaptarse. "Cuando piloto de verdad, noto el desgaste de los neumáticos. En el simulador he tenido que acostumbrarme a fijarme más en los ruidos. Josh me dio muchas claves en eso". Rogers, a su vez, se benefició de la experiencia de Tandy en los circuitos. "De él aprendí mucho sobre cómo moverse entre el tráfico", dice el australiano. "En las 24 Horas de Le Mans virtuales corrimos en la categoría GTE. Nick sabía exactamente cómo gestionar a los LMP, que son más rápidos, cómo dejarles sitio y mantener aun así la trazada propia y el ritmo de carrera".

La fortaleza mental empieza por la forma física

Para Rogers, el estado físico desempeña un papel clave tanto en la competición virtual como en la real. Sobre todo, le ayuda a gestionar mejor la fatiga mental, en especial con las altas temperaturas del habitáculo. Cinco días a la semana pasa entre cuatro y seis horas diarias en el simulador. A eso se suman las carreras y, a menudo, una salida a correr al aire libre. Pero, según él, la recuperación es igual de importante.

"Quien practica *simracing* al más alto nivel desarrolla habilidades que no se adquieren con los videojuegos de conducción corrientes", afirma Rogers. "Si mantienes la calma aunque haya presión, tienes más capacidad de atención libre para estar pendiente de todo lo demás, desde el tráfico en la pista hasta los cambios de condiciones meteorológicas". Ahora bien, esa serenidad no implica en absoluto un pulso bajo. Hasta en el simulador, su frecuencia cardiaca sube con regularidad a entre 140 y 160 latidos por minuto. Dentro del coche, no es raro que alcance los 180. Por tanto, el esfuerzo que soporta el cuerpo está claramente más cerca del que exige el automovilismo real de lo que muchos imaginarían.

"La competición virtual puede ser más estresante"

Por muy diferentes que sean ambas disciplinas, los dos pilotos están convencidos de que el simulador puede generar a veces incluso más estrés que correr en un circuito de verdad. "Conducir un auténtico coche de carreras es para mí lo más natural del mundo", dice Tandy, que en 2020 también participó en la versión virtual de las 24 Horas de Le Mans. "El *simracing* , en cambio, estaba completamente fuera de mi zona de confort. Aunque había alcanzado un buen nivel, allí sentía mucha más presión. En una sala climatizada, delante de la pantalla, en ocasiones sudaba más que en un coche de competición con 60º centígrados en el habitáculo".

Rogers opina algo parecido. Durante la conversación en Silverstone, el salto a la pista parece casi lo más normal para él. "Aquí me resulta más fácil", afirma. "Al volante hay muchísimas cosas a las que atender. Estás en tu propia burbuja. Lo que está en juego es mayor, así que te centras más de forma automática. Cuando me aíslo por completo, apenas noto la tensión." En la simulación, según él, es distinto. Sobre todo en eventos con público hay muchas distracciones. "Te rodean espectadores, la gente habla, los fotógrafos sacan fotos. Todo eso puede afectar a la concentración". Precisamente por eso, las carreras virtuales de primer nivel exigen a menudo la misma fortaleza mental que el automovilismo real. Y a veces, aún más.

Misma sensación al ganar, distinta celebración

Para Tandy, una victoria en el simulador es tan satisfactoria como en un circuito. "Hay que estar igual de concentrado. Y cuando al final te impones, vives también la misma euforia", explica. Lo que cambia, añade, es todo lo que viene después de que caiga la bandera a cuadros. En el *simracing* , el gran momento suele terminar de forma sorprendentemente brusca. "Si ganas, notas ese subidón de adrenalina y la alegría. Luego todos se despiden, apagas la pantalla y de repente no queda nadie", describe Tandy. Faltan las celebraciones compartidas y los rituales que en la competición real se dan por supuestos.

Rogers conoció la otra cara cuando ganó por primera vez en la pista. "Sin el equipo que tengo detrás no podría ni siquiera competir", afirma. "La preparación, el apoyo y la confianza que te dan son lo que te permite llegar al límite y sacar lo mejor de ti". Precisamente por eso, el éxito sobre el asfalto tuvo para él

un sabor especial. "El equipo estaba allí mismo. Pudimos vivir el momento juntos. Este triunfo no es solo mío; también es de las personas que lo hicieron posible".

Cómo une Rogers la competición virtual y la real

Rogers utiliza el simulador como una herramienta de entrenamiento para carreras reales. Antes de correr en circuito lo usa específicamente para prepararse, aunque con un enfoque distinto al del *simracing* clásico. "No intento marcar la vuelta más rápida posible", explica. "En lugar de eso, conduzco como creo que hay que llevar el coche real. No quiero automatizar gestos que solo sirven en la simulación".

La gran ventaja: en el entorno virtual se pueden ensayar cosas difíciles de poner en práctica sobre el asfalto. Rogers experimenta con diversas trazadas, puntos de frenada y reacciones del vehículo, analiza su efecto y traslada a la competición las opciones más prometedoras. "Puedo probar 15 variantes para una misma curva. Quizá cinco funcionen bien. Las tres mejores me las llevo después a la pista. Es un planteamiento completamente diferente al del *simracing* normal".

La eficacia de este método quedó patente ese mismo día en Silverstone. Rogers ganó las tres carreras de la Porsche Sprint Challenge GB. Apenas dos semanas después, sumó otra victoria en la última cita del año. En su primera temporada, el título se le escapó por solo cinco puntos. Un resultado notable para un piloto que ha dado hace poco el salto del mundo virtual al real. Esta vez no tuvo que celebrar el éxito solo frente a una pantalla; pudo disfrutarlo junto al equipo que le ha acompañado en su camino hacia los circuitos.

Image Sublines

Path: Competición virtual y real/fotos/img_1.jpg
Title: Joshua Rogers, triple campeón del mundo de iRacing, Silverstone, 2026, Porsche AG
Subline: Joshua Rogers.

Path: Competición virtual y real/fotos/img_2.jpg
Title: Nick Tandy, ganador de Le Mans, 2026, Porsche AG
Subline: Nick Tandy.

Path: Competición virtual y real/fotos/img_3.jpg
Title: Porsche 718 Cayman GT4 RS Clubsport, Silverstone, 2026, Porsche AG
Subline: Porsche 718 Cayman GT4 RS Clubsport.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/competicion/2026/diferencia-carreracompeticion-virtual-real-43510.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/be3178ca-e507-4dc0-a4bb-1b214bdf6b9d.zip