

Colapinto en Japón: una clasificación sufrida y un Alpine que no encontró respuestas en Suzuka

Colapinto en Japón dejó un fin de semana cargado de contrastes para el piloto argentino y para Alpine. Después del impulso anímico que había significado China y de una previa marcada por la ilusión, el paso por Suzuka expuso otra vez las debilidades del A526 en curvas rápidas: Franco sufrió en las tres prácticas, apenas superó la Q1 y terminó 15º en la clasificación, muy lejos de la pelea grande y con más dudas que certezas de cara a la carrera.

Colapinto en Japón: de la expectativa de la previa a una clasificación cuesta arriba

La llegada de **Franco Colapinto** al Gran Premio de Japón estaba envuelta en una mezcla de entusiasmo y prudencia. Después de sumar su primer punto con Alpine en China, el argentino aterrizó en Suzuka con confianza renovada, aunque consciente de que el desafío sería completamente distinto. No solo porque se trataba de un circuito desconocido para él, sino también porque el trazado japonés, uno de los más exigentes del calendario, amenazaba con sacar a la luz las debilidades del Alpine en sectores de alta velocidad. Y eso fue exactamente lo que ocurrió.

En la previa, el propio Colapinto había anticipado que Suzuka sería una prueba muy diferente a Shanghái. Venía de remarcar que el auto había dado un paso, que Alpine estaba más cerca de sus rivales y que el objetivo era pelear por puntos con mayor

constancia. También había explicado que el equipo todavía necesitaba entender sus debilidades y detectar en qué áreas debía seguir trabajando. Esa lectura previa terminó siendo muy acertada, porque el fin de semana en Japón mostró que el A526 todavía está lejos de sentirse cómodo en pistas rápidas y técnicas.

La ilusión existía. Colapinto había confesado su emoción por correr por primera vez en **Suzuka**, una pista soñada por muchos pilotos, y también había advertido que Alpine podía sufrir más que en China por la naturaleza del circuito. Esa advertencia se transformó en realidad desde el arranque del viernes: el auto mostró problemas de subviraje, falta de carga en la parte delantera y una dificultad evidente para encontrar equilibrio en los sectores veloces. Lo que en la previa eran dudas razonables, en la pista se convirtieron en limitaciones concretas.

Una previa con optimismo, pero también con señales de alarma

Antes de salir a pista, había varios elementos para sostener una expectativa positiva. Alpine llegaba con actualizaciones para Suzuka, centradas principalmente en el alerón trasero, el endplate del ala y el flujo aerodinámico, con la intención de ganar carga y mejorar el comportamiento del auto en sectores rápidos. A eso se sumaba el discurso optimista del equipo tras China, donde **Pierre Gasly** y **Franco Colapinto** habían logrado meter los dos autos en zona de puntos. Sin embargo, Steve Nielsen había sido claro: más allá del buen resultado, Alpine no había aprovechado por completo la oportunidad y no había garantías de repetir ese rendimiento en Japón.

Colapinto, por su parte, había remarcado que Japón sería “realmente diferente”, un trazado de mucha energía, con curvas veloces y exigencias muy distintas a las de China. También había señalado que nadie sabía con certeza dónde estaría

parado cada equipo. Esa frase terminó siendo importante para entender el fin de semana: Alpine no logró trasladar el envío de Shanghái a Suzuka, y el argentino volvió a padecer uno de los problemas que ya se habían visto en Australia, especialmente en las zonas rápidas.

Incluso en una entrevista con ESPN, Franco había hecho una predicción casi exacta de lo que vendría. Dijo que en China, por tratarse de curvas más lentas, el auto había tenido menos problemas, y que en Japón podían estar más complicados. No fue una percepción exagerada: el paso por las prácticas confirmó que el A526 perdía mucho en el tren delantero, que no encontraba estabilidad y que sufre cuando debe encarar curvas largas y cambios rápidos de dirección, justamente el corazón técnico de Suzuka.

La primera práctica: problemas de entrada, recuperación parcial y una señal inquietante

El primer ensayo libre ya mostró que el fin de semana no sería sencillo. **Colapinto** comenzó con neumáticos duros, mientras **Gasly** giró con medios, y rápidamente apareció un inconveniente en su Alpine que lo obligó a volver a boxes y hasta bajarse del auto durante unos minutos. Los mecánicos trabajaron sobre el A526, mientras Franco realizaba movimientos en el hombro derecho, una escena que llamó la atención. Luego volvió a pista, pero enseguida empezó a reportar por radio subviraje y problemas en la parte delantera.

A pesar de todo, la sesión tuvo una pequeña recuperación en el final. Cuando montó neumáticos blandos y salió a buscar una vuelta rápida, se encontró con tránsito y con una ventana poco cómoda, aunque igual logró mejorar y cerrar la tanda con un tiempo de 1m33s361. Eso lo dejó 16º, a 383 milésimas de Gasly, que había sido 15º. En términos de posiciones, la diferencia

no parecía dramática, pero el cuadro general no era bueno: los dos Alpine estaban lejos de la punta y también detrás de varios rivales directos en la pelea de la zona media.

La práctica inicial dejó dos conclusiones fuertes. La primera, que Colapinto fue de menos a más y evitó un arranque todavía peor. La segunda, mucho más preocupante, fue que el problema delantero seguía allí, pese a los cambios que Alpine había preparado para el fin de semana. Esa pérdida de carga ya había aparecido en Australia y reapareció con crudeza en Suzuka.

La segunda práctica: mejora en el tiempo, pero más lejos en el contexto

Si el primer entrenamiento había sido incómodo, el segundo terminó de confirmar la tendencia negativa. Colapinto mejoró casi un segundo respecto de su registro anterior y marcó 1m32s438 con neumáticos blandos, pero aun así solo le alcanzó para ser 17º. Peor todavía: quedó a 2s305 del tiempo de referencia y volvió a estar muy lejos de la zona competitiva.

El dato más importante es que no se trató solo de una cuestión de adaptación del piloto a un circuito nuevo. El problema era más profundo y estaba en el auto. El argentino volvió a sufrir con la parte frontal y el A526 se mostró endeble en una pista con sectores rápidos. Como si fuera poco, el viernes se cerró con un episodio incómodo fuera del cronómetro: Colapinto debió presentarse ante los comisarios por una maniobra en la curva 15 que molestó a **Max Verstappen**. Tras reconocer su error, recibió una advertencia.

Más allá de ese tirón de orejas, el balance de la jornada fue muy flojo. Alpine no solo estaba lejos de los equipos grandes, algo esperable, sino también detrás de rivales directos como **Haas**, **Racing Bulls**, **Audi** e incluso con un **Williams** competitivo

en los ensayos. Para un equipo que quería afirmarse en la zona media, el panorama empezaba a complicarse demasiado rápido.

La tercera práctica: el momento más preocupante del fin de semana

El sábado arrancó sin la reacción que Colapinto suele mostrar en fines de semana difíciles. En el tercer entrenamiento, Alpine intentó trabajar con un programa similar entre los dos autos para comparar datos, pero el resultado fue alarmante. En cada intento emparejado, el argentino quedó aproximadamente a ocho décimas de Gasly. Esa brecha sorprendió incluso al propio Franco, que por radio admitió que no entendía la diferencia y que estaba “bastante perdido”.

La sesión volvió a mostrar los mismos vicios: subviraje, falta de confianza, pérdida de tiempo en todos los sectores y un auto que no ofrecía respuestas. Colapinto llegó a irse ancho en la curva de la Cuchara, sin consecuencias, pero la sensación general era de total incomodidad. Finalmente, marcó 1m31s759 y terminó 18º, a 2s397 de la punta y a 772 milésimas de Gasly, que fue 10º.

Ese entrenamiento fue, probablemente, la foto más sincera del problema. La diferencia con su compañero no era marginal, sino contundente, y Alpine seguía sin encontrar la forma de corregir el comportamiento delantero del auto. A esa altura, el gran objetivo ya no era pensar en la Q3 ni en los puntos: el desafío real era pasar el corte de la Q1.

La clasificación: Colapinto exprimió lo que tenía, pero el límite fue claro

Con ese panorama, la clasificación dejó un sabor ambiguo. Por

un lado, Colapinto logró cruzar la barrera de la Q1 con lo justo, algo que parecía realmente amenazado después del tercer ensayo. Por el otro, en la Q2 quedó rápidamente expuesto el verdadero potencial del conjunto: mejoró respecto del viernes, fue construyendo sus tiempos en cada salida, pero no tuvo resto para acercarse al lote que peleaba por la Q3.

El resultado final fue un 15º puesto, una ubicación que retrata con bastante fidelidad lo que dio el fin de semana. No hubo margen para más. El propio piloto lo reconoció después de bajarse del auto: dijo que en qualy no estuvieron bien, que la Q1 había sido buena, pero que en Q2 le faltó mucho. También sostuvo que el problema en la parte delantera había mejorado un poco respecto del viernes, aunque seguía estando lejos.

Sus declaraciones posteriores fueron elocuentes. Colapinto se mostró frustrado, pero sin esconder la realidad. Reconoció que el ritmo de carrera podría ser mejor que el de clasificación, que el fin de semana no había sido bueno a una vuelta y que el equipo debía seguir trabajando. La sensación fue clara: el argentino exprimió lo que tenía, pero el auto no le permitió aspirar a algo más grande.

¿Coincidieron las declaraciones previas con lo que pasó en pista?

Sí, y en varios puntos de manera casi exacta.

Cuando Colapinto había dicho antes del fin de semana que Suzuka podía complicar a Alpine más que China, acertó. Cuando remarcó que todavía debían entender las debilidades del auto, también. Cuando explicó que el circuito japonés, con curvas rápidas y mucho cambio de dirección, sería una prueba diferente, el comportamiento del A526 confirmó esa lectura. Incluso su frase sobre ir “de menos a más” quedó solo parcialmente cumplida: hubo una progresión mínima en tiempos y sensaciones, pero nunca un salto real que cambiara la

tendencia del fin de semana.

También coincidió la mirada del equipo. Steve Nielsen había evitado ponerse objetivos concretos para Suzuka y había admitido que no sabían realmente dónde estarían. Esa cautela estaba bien fundada. China había dejado una imagen positiva, pero Japón mostró que Alpine todavía depende demasiado del tipo de circuito y que su techo de rendimiento sigue siendo incierto.

En cambio, donde la expectativa no se cumplió fue en el impacto de las actualizaciones. Alpine llevó cambios para intentar mejorar la carga y el flujo aerodinámico, especialmente atrás, pero el comportamiento global del auto siguió siendo frágil. El déficit delantero nunca desapareció y el subviraje condicionó todo el trabajo de Colapinto.

Un resumen completo de Colapinto en Japón: qué dejó Suzuka

El paso de **Franco Colapinto por Japón** dejó un mensaje fuerte. Después del alivio de China, Suzuka devolvió a Alpine a una realidad más incómoda. El equipo no logró afirmarse, el auto volvió a sufrir en curvas rápidas y el argentino tuvo que remar durante todo el fin de semana para mantenerse competitivo dentro de un contexto adverso.

La primera práctica mostró problemas mecánicos y de balance. La segunda confirmó que el rendimiento seguía siendo pobre. La tercera encendió la alarma por la brecha con Gasly. Y la clasificación terminó resumiendo todo: Colapinto rescató una Q2 y se ubicó 15º, pero el techo del A526 quedó demasiado claro.

A nivel individual, el argentino mantuvo un discurso honesto y consistente. No escondió su frustración, pero tampoco exageró excusas. De hecho, varias de las cosas que había anticipado

antes de salir a pista terminaron reflejándose con precisión en el desarrollo del fin de semana. Eso también habla de una lectura madura del momento que atraviesa Alpine: hay progreso, sí, pero todavía muy condicionado por el tipo de trazado y por limitaciones técnicas que siguen sin resolverse.

Antes del largo parón de cinco semanas, Japón dejó más preguntas que respuestas. Para Colapinto, el gran desafío será cerrar de la mejor manera la carrera y tratar de construir desde allí. Para Alpine, en cambio, Suzuka fue una advertencia clara: China había ilusionado, pero el verdadero trabajo de fondo todavía está lejos de estar terminado.