

Franco Colapinto reaccionó en Canadá y largará 13° en el sprint tras un viernes muy difícil

Franco Colapinto en Canadá sacó adelante una jornada muy complicada y logró meterse en la SQ2 de la clasificación sprint. Luego de perder casi toda la única práctica libre por una falla en la batería de su Alpine, el piloto argentino reaccionó en el momento más exigente, quedó 13° y volvió a superar a Pierre Gasly en una sesión oficial.

Franco Colapinto en Canadá: un 13° puesto que vale más de lo que parece

Franco Colapinto firmó una actuación de carácter en Canadá. El argentino llegó a la clasificación sprint prácticamente sin referencias reales sobre el trazado de Montreal, después de un arranque de fin de semana que parecía condenarlo a correr siempre desde atrás. Sin embargo, en uno de esos contextos en los que más se pone a prueba a un piloto, el bonaerense respondió con firmeza: avanzó a la SQ2 y cerró la jornada en el **13° puesto**, una ubicación que no luce espectacular en el clasificador, pero que cobra muchísimo valor si se mira todo lo que hubo detrás.

El gran condicionante del viernes fue técnico. Colapinto apenas pudo girar tres minutos en la única tanda de entrenamientos libres, porque una falla en la batería del motor eléctrico de la unidad de potencia Mercedes-Benz de su Alpine lo dejó sin energía y sin posibilidad de completar vueltas de referencia. En un fin de semana sprint, donde ya de

por sí el tiempo de preparación es mínimo, esa situación significó una desventaja enorme. Franco debió salir a clasificar casi a ciegas, sin rodaje, sin sensaciones firmes y con un auto que además estrenaba una configuración que él nunca había probado en pista real.

Un viernes hipotecado desde el arranque

La actividad en Montreal empezó torcida para Colapinto y para Alpine. En apenas tres minutos de ensayo, el argentino perdió la única oportunidad real de conocer el comportamiento del auto en una pista que, además, se presentó sucia y con muy poco grip. Eso obligó al piloto a reconstruir toda su preparación de otra manera: mirando cámaras on board de Pierre Gasly, tratando de extraer conclusiones desde los datos del equipo y enfrentando la clasificación sin el rodaje que todos sus rivales sí habían podido acumular.

La escudería cambió la batería del A526 de Franco antes de la qualy sprint. No hubo penalización, porque se trató de la segunda batería utilizada en el año y el reglamento permite hasta tres antes de sancionar. Pero la dificultad seguía siendo enorme. Colapinto debía salir a buscar tiempo con un coche sin testear en esa configuración, con un alerón trasero que jamás había usado en la realidad y con apenas unas referencias virtuales encima. El margen para improvisar era mínimo.

Cómo construyó Colapinto su pase a la SQ2

La primera fase de la clasificación sprint exigía sangre fría y eso fue justamente lo que mostró el argentino. Como era lógico, tardó un poco en encontrar el registro, porque debía hacer en plena qualy lo que normalmente se resuelve en un

entrenamiento: entender frenadas, temperaturas, grip y equilibrio general del coche. Pero consiguió ordenar la vuelta a tiempo.

Antes del golpe de Fernando Alonso contra el muro, que interrumpió la sesión durante 18 minutos, Colapinto ya había logrado marcar un tiempo que lo dejaba bien parado. Con un registro de **1m15s484**, el piloto de Alpine se metió décimo en SQ1 y aseguró con relativa comodidad el pasaje a la segunda fase. Fue un detalle clave, porque si no hubiera logrado cerrar esa vuelta antes de la neutralización, la historia podía haberse complicado muchísimo más en la reanudación.

Ese paso a SQ2 tuvo otro valor agregado: mientras Franco avanzaba, **Pierre Gasly** quedaba eliminado. El francés no llegó a abrir vuelta cuando la pista se rehabilitó tras la detención y no pudo cruzar a tiempo antes de la bandera a cuadros. Así, Colapinto volvió a quedar por delante de su compañero de equipo en clasificación, tal como ya había sucedido en las dos qualys de Miami.

SQ2: límite del Alpine y 13° puesto final

Ya en la SQ2, el panorama fue más complejo. Ahí apareció con claridad el techo actual del Alpine en Montreal. Colapinto hizo su intento final, marcó **1m14s702** y quedó 13°, a apenas **155 milésimas de Carlos Sainz**, que terminó entrando décimo. La distancia pura no fue demasiado grande, pero sí lo fue la cantidad de autos intermedios que quedaron entre el argentino y el corte hacia la SQ3. Eso expuso una realidad clara: hubo una respuesta competitiva de Franco, pero el auto no tuvo el resto suficiente para pelear por algo más alto.

Aun así, el balance individual fue bueno. Colapinto cerró la jornada con apenas cuatro giros lanzados en todo el día y solo 14 vueltas totales si se cuentan las de salida y enfriamiento.

Nada, prácticamente. En ese contexto, alcanzar la SQ2 y quedar 13° fue una forma concreta de salvar una jornada que había comenzado muy mal y que amenazaba con dejarlo enterrado en el fondo desde el primer día.

Qué dice este resultado del momento de Colapinto

El 13° puesto en Canadá no se puede leer como un simple número. En realidad, habla de una evolución en la capacidad de respuesta del argentino dentro de fines de semana adversos. Colapinto ya había mostrado en otras carreras que puede crecer cuando el contexto se complica, pero lo de Montreal volvió a remarcar una virtud importante: aun sin vueltas, aun sin sensaciones previas y con un auto desconocido en pista real, logró encontrar una base mínima para competir con dignidad y meterse en la segunda instancia clasificatoria.

También hay un dato interno que pesa mucho. Por tercera clasificación consecutiva, contando las dos de Miami y esta sprint qualy en Canadá, Colapinto terminó por delante de Gasly. Esa secuencia empieza a ser relevante porque ya no se trata de una actuación aislada, sino de una tendencia que fortalece al argentino dentro del equipo y confirma que, cuando tiene confianza y un entorno estable, puede sostener un muy buen nivel en una vuelta.

Alpine retrocedió en Canadá y perdió terreno frente a sus rivales

Más allá del mérito individual de Colapinto, el viernes también dejó señales preocupantes para Alpine como conjunto. Después del gran salto mostrado en Miami, el equipo de Enstone pareció perder terreno en Montreal. El texto lo dice de forma directa: la escudería retrocedió respecto de sus rivales de la zona media, y varios equipos que venían por detrás lograron

dar un paso adelante.

Williams volvió a mostrarse fuerte, incluso pese al accidente de Alex Albon en el entrenamiento, mientras que Racing Bulls también mejoró y logró meter a Arvid Lindblad en la SQ3. Audi, además, colocó a sus dos autos por delante de Colapinto, con Nico Hülkenberg 11° y Gabriel Bortoleto 12°. Todo eso revela que, al menos en esta primera jornada canadiense, Alpine ya no tuvo la claridad competitiva que había exhibido en Miami.

Un 13° puesto que deja abierta la puerta para el sprint

A pesar de las dificultades, el resultado no es terminal de cara al sprint. Largar 13° en una pista como Montreal, donde los errores suelen aparecer y donde las diferencias pueden comprimirse rápido, deja abierta una posibilidad de avanzar. No será fácil, porque el Alpine no mostró el mismo vigor que en Miami y porque varios rivales directos parecen haber dado un paso adelante. Pero Colapinto ya demostró que sabe construir desde la adversidad, y ese será su principal respaldo para la carrera corta.

Además, a medida que acumule vueltas reales en el circuito, debería mejorar su comprensión del auto y del grip de la pista. Ese es quizás el dato más alentador del viernes: si con tan poco conocimiento pudo pasar a SQ2, es razonable pensar que todavía tiene margen para crecer durante el resto del fin de semana. La gran incógnita es si Alpine podrá acompañarlo con una mejor puesta a punto y una lectura más precisa del rendimiento general.

Del pico de Miami al desafío de

sostenerse en Canadá

El contraste con Miami es inevitable. Allí, Colapinto venía de su mejor fin de semana en Fórmula 1, con un séptimo puesto final, dos clasificaciones muy sólidas y una posición de Alpine como líder clara de la zona media. Canadá, en cambio, arrancó como un golpe de realidad. Problema técnico, falta de vueltas, auto menos competitivo y varios rivales mejor posicionados. Pero justamente por eso este 13° puesto tiene un sabor distinto: no es brillante, pero sí valioso por el contexto en el que fue construido.

Para Franco, el fin de semana canadiense aparece ahora como una prueba distinta. Ya no se trata de confirmar la explosión de Miami, sino de demostrar que puede rescatar resultados útiles incluso cuando el auto no acompaña de la misma manera y cuando el viernes arranca torcido. Esa capacidad, en una temporada larga y cambiante, también es una forma de crecimiento.

Colapinto salvó un viernes muy complicado en Canadá

Franco Colapinto terminó 13° en la clasificación sprint de Canadá y, aunque no quedó cerca de los puestos de privilegio, cerró una jornada positiva dentro de un escenario muy adverso. La falla en la batería de su Alpine lo dejó sin entrenamiento, lo obligó a salir prácticamente en frío a la qualy y aun así logró meterse en la SQ2, firmar un tiempo competitivo y volver a superar a Pierre Gasly.

El dato más fuerte del día no está solo en la posición final, sino en la forma. Colapinto evitó que un viernes casi perdido se transformara en un desastre completo. Y en un fin de semana sprint, donde cada minuto vale muchísimo, eso ya representa una pequeña victoria. Ahora tendrá por delante el desafío de

transformar ese rescate en una carrera sólida y, sobre todo, de ayudar a Alpine a encontrar respuestas en un circuito donde el equipo arrancó claramente más incómodo que en Miami.