

Franco Colapinto terminó preocupado tras las prácticas del GP de Mónaco: “El auto no se siente bien” y Alpine deberá reaccionar en la clasificación

Franco Colapinto cerró el primer día de actividad del Gran Premio de Mónaco con sensaciones encontradas: fue 15° en las dos prácticas libres, sufrió un fuerte golpe contra el guardrail en Sainte-Dévote y reconoció que el Alpine A526 no le transmite la confianza necesaria para un circuito donde la clasificación será decisiva.

Franco Colapinto llegó al Gran Premio de Mónaco con el impulso de sus mejores semanas en la Fórmula 1, pero el primer día de actividad en el Principado dejó una señal de alerta para Alpine. El argentino completó las dos primeras prácticas libres de la sexta fecha de la temporada 2026 con un mismo resultado final, 15° en ambas tandas, y con una conclusión clara después de bajarse del A526: el auto todavía no le entrega la confianza necesaria para atacar un circuito donde los muros están demasiado cerca y donde la clasificación puede definir todo el fin de semana.

El día tuvo de todo para el bonaerense. En la Práctica Libre 1 trabajó principalmente en sumar vueltas, tomar referencias y adaptarse al callejero monegasco, un trazado de apenas 3.337 metros donde el tráfico, la precisión y la confianza son factores centrales. En la Práctica Libre 2, cuando buscaba mejorar sus registros con neumáticos blandos, vivió el momento más fuerte del viernes: llegó bloqueado a Sainte-Dévote, la

primera curva del circuito, se fue directo contra el guardrail y golpeó con fuerza el lado izquierdo del Alpine.

Pese al susto, el auto resistió. El impacto fue fuerte, primero con el neumático delantero izquierdo y luego con el trasero del mismo lado, pero los mecánicos de Alpine revisaron el monoplaça en el garaje y Colapinto pudo volver a pista para completar la jornada. El golpe no dejó daños importantes, aunque sí expuso uno de los problemas que más preocupan al argentino: el bloqueo del eje delantero y la falta de consistencia del auto en una pista que exige precisión absoluta.

“No le di un besito a la pared, le di un abrazo. Por suerte aprendí a pegarle como pasó en Canadá”, bromeó Colapinto en diálogo con ESPN después de la segunda práctica. Sin embargo, detrás del humor, el diagnóstico fue serio: “En general, el auto no se siente bien”.

Un viernes complejo para Colapinto en Mónaco

El primer día de Franco Colapinto en el GP de Mónaco no fue el que Alpine esperaba después de los buenos resultados recientes. El argentino venía de ser séptimo en Miami y sexto en Canadá, su mejor resultado histórico en la Fórmula 1, dos actuaciones que habían confirmado el crecimiento del equipo de Enstone desde la llegada del paquete de actualizaciones estrenado en la Florida.

Sin embargo, Mónaco siempre representa una prueba distinta. El trazado urbano del Principado no se parece a ningún otro circuito del calendario. No premia únicamente la velocidad pura, sino la confianza, la precisión en frenada, la tracción, la respuesta del auto en curvas lentas y la capacidad del

piloto para rozar los muros sin exceder el límite.

En ese contexto, Colapinto no encontró el equilibrio necesario. El piloto argentino explicó que el Alpine A526 no se mostró consistente y que eso le quitó confianza en un lugar donde cada metro cuenta.

“La pista está bien, pero con el auto nos costó mucho más que en otras carreras. En general, no se siente bien ni es consistente en todas las curvas y vueltas. Eso es lo que más cuesta en una pista como Mónaco, que es de mucha confianza”, señaló el bonaerense.

La frase resume el problema principal del viernes. En Mónaco, un auto impredecible puede ser más costoso que en cualquier otro lugar. El piloto necesita saber exactamente cómo va a reaccionar el monoplaza al frenar tarde, al apoyar sobre los pianos, al acelerar entre paredes y al encadenar sectores donde no hay margen para corregir demasiado.

Práctica Libre 1: muchas vueltas, tráfico y un 15° puesto para Colapinto

Después de tres de las últimas cuatro fechas con formato sprint, la Fórmula 1 volvió en Mónaco al cronograma tradicional, con tres prácticas libres antes de la clasificación y la carrera. Para Colapinto, ese formato representa una ventaja importante: más tiempo en pista para construir confianza y mejorar el comportamiento del auto antes del sábado.

En la primera práctica, tanto Franco Colapinto como Pierre Gasly iniciaron el trabajo con neumáticos duros. El argentino

completó una primera media hora sin interrupciones importantes y sumó 20 vueltas con ese compuesto, marcando como mejor registro 1m17s698. Su compañero de Alpine fue más rápido en esa parte del programa, con 1m16s727 en la mejor de sus 18 vueltas iniciales.

Pasada la mitad de la sesión, ambos pilotos del equipo de Enstone pasaron por boxes y volvieron a pista con neumáticos medios. Allí apareció uno de los grandes factores del fin de semana: el tráfico. Con 22 autos girando en una pista de apenas 3.337 metros, dos más que en temporadas anteriores por la llegada de Cadillac, encontrar una vuelta limpia se volvió una tarea complicada.

Colapinto lo sufrió especialmente con Arvid Lindblad, situación que generó una fuerte queja del argentino por radio. Ese tránsito condicionó su posibilidad de exprimir al máximo el neumático medio, justo cuando debía buscar una vuelta representativa.

Comparación con Gasly en la primera práctica

La comparación interna con Pierre Gasly también dejó datos importantes para Alpine. Con neumáticos medios, Gasly marcó 1m16s278 en su primer intento, mientras que Colapinto registró 1m16s341, una diferencia mínima. Luego, el francés mejoró hasta 1m15s828, mientras que Franco llegó a 1m16s189.

El margen no fue enorme en ese momento, pero sí suficiente para mostrar que el argentino todavía tenía dificultades para cerrar una vuelta limpia y consistente. Luego, las banderas rojas terminaron de cortar la progresión de todos.

Primero llegó el fuerte golpe de Isack Hadjar en la zona de la

Piscina. Más tarde, otro accidente de Fernando Alonso volvió a detener la actividad. Esas interrupciones redujeron el tiempo útil en pista y afectaron especialmente a quienes todavía estaban buscando una mejor ventana de rendimiento.

Colapinto y Gasly cerraron la Práctica Libre 1 con 31 vueltas cada uno, una cifra alta que solo fue superada por Arvid Lindblad, con 33 giros, y Alex Albon, con 32. El mejor tiempo de la sesión quedó en manos de Charles Leclerc, con 1m13s978.

Resultado de Colapinto en la Práctica Libre 1

Piloto	Equipo	Mejor tiempo	Vueltas	Posición
Charles Leclerc	Ferrari	1m13s978	–	1º
Pierre Gasly	Alpine	1m15s828	31	–
Franco Colapinto	Alpine	1m16s189	31	15º

El dato central para Colapinto fue que pudo girar mucho, pero no logró transformar ese kilometraje en un salto de rendimiento. En Mónaco, completar vueltas es clave, pero el verdadero examen llega cuando se busca el límite con baja carga de combustible y neumáticos más prestacionales.

Práctica Libre 2: el susto de Colapinto en Sainte-Dévote

La segunda práctica libre tuvo el momento más tenso del día para Franco Colapinto. Faltaban 21 minutos para el cierre de la sesión cuando el argentino llegó totalmente bloqueado a Sainte-Dévote, la primera curva del circuito de Mónaco. Sin

poder detener el auto a tiempo, se fue directo contra el guardrail.

El impacto fue fuerte. Primero golpeó con la cubierta delantera izquierda y luego con la trasera del mismo lado. La imagen hizo pensar que el día de trabajo podía terminar allí para el piloto argentino, porque en Mónaco cualquier toque contra el guardrail suele provocar daños en suspensiones, dirección o elementos aerodinámicos.

Pero el Alpine A526 resistió. Colapinto logró completar la vuelta de regreso a boxes, los mecánicos revisaron el auto en el garaje y, tras analizar especialmente la zona de las suspensiones, le permitieron volver a pista.

Ese fue el punto positivo de una sesión complicada. Alpine comprobó la resistencia del auto y Franco no perdió por completo el programa de trabajo, aunque sí vio recortada parte de su actividad en un momento clave del entrenamiento.

“Estoy bloqueando un montón adelante”: la explicación de Colapinto

Después de la Práctica Libre 2, Colapinto explicó con claridad cuál fue el problema que más lo condicionó.

“Estoy bloqueando un montón adelante y en un callejero como Mónaco te saca confianza para frenar fuerte y para meter velocidad en la curva. Tenemos mucho para trabajar, obviamente no fue un gran día. Ojalá el trabajo de la noche sea bueno para revertir lo que nos falta para el sábado”, expresó el argentino.

El bloqueo delantero es especialmente delicado en Mónaco. No

solo genera pérdida de tiempo, sino que impide al piloto atacar las frenadas con la agresividad necesaria. En un trazado donde las curvas lentas y las frenadas de precisión definen buena parte del tiempo de vuelta, no poder confiar en el eje delantero se transforma en una limitación importante.

Además, el problema afecta directamente la confianza. En Mónaco, el piloto debe frenar tarde, girar cerca de las barreras y acelerar sin margen de error. Si el auto no transmite seguridad al momento de detenerse, el piloto queda obligado a anticipar la frenada, resignar velocidad de entrada y perder décimas en sectores donde después es muy difícil recuperar.

El rendimiento de Alpine en la segunda práctica

En la Práctica Libre 2, Colapinto comenzó con neumáticos medios y realizó un stint inicial de diez vueltas. Su mejor tiempo en esa parte fue de 1m15s864. Gasly, con un programa similar, marcó 1m16s171.

Luego, ambos Alpine salieron con neumáticos blandos. Allí Gasly volvió a quedar por delante del argentino: el francés marcó 1m14s497 y finalizó 11°, mientras que Colapinto registró 1m14s758 y terminó 15°.

La diferencia entre ambos fue de 261 milésimas en favor de Gasly. No se trata de una brecha irreversible, pero sí de una señal para Alpine de cara al sábado: el equipo necesita encontrar rendimiento si quiere pelear por un lugar en Q3.

Resultado de los Alpine en la Práctica Libre 2

Piloto	Equipo	Mejor tiempo	Vueltas	Posición
Pierre Gasly	Alpine	1m14s497	36	11°
Franco Colapinto	Alpine	1m14s758	30	15°

Gasly completó 36 vueltas, mientras que Colapinto llegó a 30, condicionado por el golpe en Sainte-Dévote y el paso por boxes para revisar el auto. Aun así, el argentino pudo volver a pista y cerrar el viernes con información valiosa para el equipo.

La clasificación, el punto clave del GP de Mónaco

El sábado será el día más importante del fin de semana para Franco Colapinto y Alpine. En Mónaco, clasificar bien no es solo una ventaja: muchas veces es la diferencia entre correr por puntos o quedar atrapado sin opciones reales de avanzar.

El propio Colapinto lo había resumido con humor en la previa: "Si largo entre los diez, miren la carrera. Si no, ni la miren". La frase refleja una realidad histórica del Principado. Adelantar en Mónaco es casi imposible, por lo que largar dentro del top 10 abre una oportunidad enorme de sumar puntos. Partir más atrás, en cambio, deja todo condicionado a errores ajenos, autos de seguridad o estrategias fuera de lo común.

Para Alpine, el problema es que los entrenamientos no mostraron al A526 dentro de la zona de Q3. Gasly terminó 11° en la segunda práctica y Colapinto fue 15°. Si esa tendencia se mantiene, el equipo francés deberá dar un salto importante

durante la noche para meterse en la pelea.

Audi y Haas aparecen como rivales directos de Alpine

Uno de los datos más importantes del viernes fue la aparición de Audi como rival fuerte en la zona media. La escudería trabajó especialmente en el chasis pensando en Mónaco y sus dos autos se mostraron competitivos en las tandas.

En la Práctica Libre 2, Nico Hülkenberg fue octavo y Gabriel Bortoleto noveno, ambos dentro de la hipotética zona de Q3. Además, Oliver Bearman, con Haas, completó el grupo de los diez primeros. Es decir, los lugares disponibles para los equipos de mitad de tabla quedaron en manos de rivales directos de Alpine.

Ese panorama complica el objetivo de Colapinto. En condiciones normales, los ocho autos de los equipos más fuertes suelen ocupar gran parte de los primeros puestos. Por eso, para los equipos de la zona media, ingresar a Q3 implica ganar una pelea muy cerrada por apenas uno o dos lugares.

En Mónaco, esa batalla se vuelve aún más determinante. Un buen sábado puede transformar por completo el domingo. Un mal sábado puede dejar sin margen toda la carrera.

El contraste con Miami y Canadá

El viernes de Mónaco dejó un contraste claro con lo que Colapinto venía mostrando en las dos carreras anteriores. En Miami, el argentino encontró un Alpine mucho más cómodo, pudo

atacar con confianza, avanzó a instancias decisivas de clasificación y terminó séptimo. En Canadá, incluso después de un inicio complicado por un problema técnico, logró reconstruir el fin de semana, meterse en Q3 y terminar sexto.

Esos dos resultados habían marcado un cambio en la temporada de Colapinto. Después de un arranque difícil, el paquete de actualizaciones de Alpine le permitió ganar confianza y transformarse en una referencia fuerte dentro del equipo.

Mónaco, sin embargo, plantea otra exigencia. No alcanza con tener ritmo general. El auto debe responder con precisión en frenadas, curvas lentas y cambios de dirección cortos. Además, la confianza del piloto es fundamental para acercarse a los muros sin exceder el límite.

Por eso el diagnóstico de Colapinto preocupa: si el auto no se siente consistente, la clasificación puede volverse una tarea muy difícil.

Análisis: por qué el problema de confianza es tan grave en Mónaco

En cualquier circuito, un auto inconsistente es un problema. En Mónaco, es casi una sentencia. La pista del Principado no permite grandes correcciones. Las escapatorias son mínimas, los guardrails están a centímetros y cada error puede terminar en daño mecánico o bandera roja.

Colapinto explicó que bloquea mucho adelante. Eso afecta tres aspectos fundamentales:

1. La frenada

Mónaco exige frenar con precisión quirúrgica. Si el eje

delantero bloquea, el piloto pierde confianza para retrasar la frenada. Eso lo obliga a ser más conservador y le quita tiempo en zonas clave como Sainte-Dévote, Mirabeau, la Nouvelle Chicane o Rascasse.

2. La entrada en curva

El bloqueo delantero también compromete la rotación del auto. Si el piloto no puede confiar en que el auto va a girar, entra con menos velocidad y pierde fluidez en sectores de baja velocidad.

3. La confianza mental

Mónaco es una pista psicológica. El piloto necesita sentir que puede ir un poco más rápido en cada vuelta. Si el auto cambia de comportamiento o no responde igual en todas las curvas, esa progresión se corta.

Por eso, el trabajo nocturno de Alpine será determinante. El equipo deberá ajustar el balance, mejorar la estabilidad en frenada y darle a Colapinto una plataforma más predecible para la clasificación.

El golpe no rompió el auto, pero sí encendió una alarma

El impacto en Sainte-Dévote pudo haber sido mucho más grave para Colapinto. En un circuito como Mónaco, cualquier toque puede arruinar una sesión completa. En este caso, el A526 resistió, el argentino volvió a pista y pudo completar la jornada.

Ese dato es positivo, pero no alcanza para esconder la preocupación de fondo. El golpe fue consecuencia de un

problema real: la dificultad para frenar con confianza. Y en Mónaco, ese tipo de inconveniente no se puede arrastrar hasta la clasificación.

La buena noticia para Alpine es que todavía queda la Práctica Libre 3 antes de la qualy. La mala es que el margen de reacción no es amplio. Los rivales directos ya se mostraron fuertes y la pista irá mejorando vuelta a vuelta, por lo que cada pequeño ajuste puede marcar una diferencia enorme.

Estadísticas y datos relevantes del viernes de Colapinto

Dato	Registro
Gran Premio	Mónaco 2026
Equipo	Alpine
Auto	A526
Práctica Libre 1	15°
Mejor tiempo en PL1	1m16s189
Vueltas en PL1	31
Práctica Libre 2	15°
Mejor tiempo en PL2	1m14s758
Vueltas en PL2	30
Compañero de equipo	Pierre Gasly
Gasly en PL2	11°
Mejor tiempo de Gasly en PL2	1m14s497
Diferencia Colapinto-Gasly en PL2	0s261
Incidente principal	Golpe contra el guardrail en Sainte-Dévot

Contexto del campeonato: Colapinto llega en pleno crecimiento

Más allá del viernes difícil, el contexto de Colapinto sigue siendo positivo. El argentino llega a Mónaco 11° en el campeonato, con 15 puntos, apenas cinco menos que Pierre Gasly. Esa posición es producto del crecimiento sostenido que mostró desde Miami, cuando Alpine estrenó un paquete de mejoras que le permitió recuperar terreno en la zona media.

El sexto puesto en Canadá fue su mejor resultado en Fórmula 1 y confirmó que el salto de rendimiento no había sido casual. Por eso, Mónaco aparece como una prueba diferente: no se trata solo de sostener la velocidad, sino de demostrar capacidad de adaptación en una pista que exige confianza absoluta.

Alpine también se juega puntos importantes en el campeonato de Constructores. La pelea con equipos como Audi, Haas, Williams y Racing Bulls puede cambiar fecha a fecha. En ese grupo, cada clasificación y cada punto pueden pesar mucho a largo plazo.

Qué necesita Alpine para la clasificación

De cara al sábado, Alpine deberá enfocarse en varios aspectos puntuales:

Mejorar la estabilidad en frenada

El bloqueo delantero fue el reclamo principal de Colapinto. Si el equipo logra darle un eje delantero más controlable, el argentino podrá atacar con más confianza.

Encontrar una ventana más consistente

Colapinto remarcó que el auto no se siente igual en todas las curvas y vueltas. En Mónaco, la consistencia es clave para construir una vuelta completa.

Evitar el tráfico

La clasificación en Mónaco es también una batalla estratégica. Salir en el momento correcto, evitar autos lentos y preparar bien los neumáticos será fundamental.

Recuperar confianza

Después del golpe en Sainte-Dévote, Colapinto deberá volver a encontrar el límite sin excederlo. La PL3 será decisiva para reconstruir sensaciones.

Proyección: qué puede pasar con Colapinto en la clasificación

El escenario ideal para Colapinto sería una mejora clara en la Práctica Libre 3 y una clasificación que le permita pelear por Q3. Si logra largar entre los diez primeros, sus chances de sumar puntos serán reales, porque en Mónaco la posición de partida suele pesar más que el ritmo de carrera.

Un escenario intermedio sería quedar cerca del top 10, entre el 11° y el 14° lugar, y esperar una carrera con incidentes o

estrategias alternativas. En Mónaco siempre puede haber autos de seguridad, pero depender de factores externos nunca es el plan ideal.

El escenario más difícil sería repetir el 15° puesto de las prácticas en clasificación. Desde esa posición, la carrera quedaría muy condicionada y Colapinto dependería casi exclusivamente de errores ajenos para avanzar.

Una noche clave para Alpine y una clasificación que puede definir todo

Franco Colapinto cerró el viernes del GP de Mónaco con más preguntas que certezas. El argentino sumó vueltas, evitó daños graves tras un fuerte golpe contra el guardrail y dejó un diagnóstico claro: el Alpine no se siente bien, bloquea demasiado adelante y no transmite la confianza necesaria para atacar una pista tan exigente como la del Principado.

La preocupación es lógica. Mónaco no permite esconder problemas. Si el auto no responde en clasificación, la carrera puede quedar hipotecada antes de empezar. Por eso, la noche de trabajo en Alpine será fundamental para intentar revertir el panorama.

Colapinto llegó al Principado en su mejor momento de la temporada, después de ser séptimo en Miami y sexto en Canadá. Pero Mónaco le presentó un desafío distinto: no se trata solo de velocidad, sino de confianza, precisión y ejecución perfecta. El sábado dirá si Alpine pudo encontrar las respuestas a tiempo o si el argentino deberá afrontar una carrera cuesta arriba en el callejero más exigente de la Fórmula 1.