

Franco Colapinto quedó 14° en la clasificación del GP de Mónaco: un sábado complicado, sus declaraciones y el respaldo de Flavio Briatore

Franco Colapinto vivió un sábado complejo en el Gran Premio de Mónaco: quedó 14° en la clasificación, cortó su racha de dos Q3 consecutivas y deberá apostar a la estrategia de Alpine para intentar avanzar en una carrera donde superar autos es casi imposible. Tras la qualy, el argentino explicó que el A526 se mostró “desconectado” en las curvas lentas, mientras Flavio Briatore destacó su crecimiento dentro del equipo.

Franco Colapinto llegó al Gran Premio de Mónaco con el envío de sus dos mejores actuaciones de la temporada, pero el sábado en el Principado terminó siendo uno de los más difíciles desde su crecimiento con Alpine. El piloto argentino quedó 14° en la clasificación, no pudo meterse en Q3 como lo había hecho en Miami y Canadá, y deberá largar la carrera desde una posición incómoda en el circuito donde adelantar es una de las tareas más difíciles de toda la Fórmula 1.

El resultado no fue aislado. Colapinto venía de un viernes complicado, con falta de confianza en el Alpine A526, bloqueos, un golpe fuerte contra el guardrail en Sainte-Dévote y una frase que ya había encendido las alarmas: “El auto no se siente bien”. El equipo de Enstone trabajó durante la noche y modificó la puesta a punto para el sábado, pero la reacción no fue suficiente. En la tercera práctica, el argentino volvió a sufrir con un auto indócil, hizo un trompo en la curva del Grand Hotel, dañó el alerón trasero y terminó lejos en los tiempos.

En ese contexto, su 14° puesto en clasificación dejó una doble lectura. Por un lado, fue un resultado frustrante porque cortó la racha positiva de dos clasificaciones consecutivas dentro del top ten. Por otro, Colapinto logró su mejor vuelta del fin de semana en Q2, con 1m13s995, y quedó a solo 232 milésimas de Pierre Gasly, quien alcanzó el último boleto a Q3. La diferencia fue corta, pero en Mónaco cada décima pesa más que en cualquier otro circuito.

“Es una pena porque cuando está tan parejo y no te sentís bien con el auto, cuesta mucho tiempo”, explicó Colapinto después de la clasificación. Su análisis fue claro: el A526 no le dio confianza en las curvas lentas, especialmente en el segundo sector, donde perdió buena parte de la diferencia con Gasly.

Un sábado cuesta arriba para Franco Colapinto en Mónaco

El sábado de Franco Colapinto en Mónaco comenzó con la necesidad de revertir un viernes incómodo. Alpine suele ser un equipo capaz de encontrar respuestas durante la noche, pero esta vez el cambio de rumbo en la puesta a punto no logró transformar por completo el comportamiento del auto.

Durante la tercera práctica, el argentino volvió a padecer la inestabilidad del A526 en los baches del circuito urbano. Mónaco no permite margen: las paredes están cerca, las curvas son lentas, el asfalto cambia de agarre y cualquier desconexión entre el piloto y el auto se paga con tiempo o con golpes.

Colapinto lo sufrió en la curva del Grand Hotel. En una de las zonas más lentas del trazado, bloqueó el tren trasero, hizo un trompo y golpeó el guardrail. El impacto dañó el alerón trasero, por lo que Alpine debió trabajar en boxes para

reparar el auto. También hubo un roce en Sainte-Dévote, aunque mucho más leve que el golpe del viernes.

Ese antecedente condicionó la previa de la clasificación. Colapinto necesitaba recuperar confianza, pero llegó a la qualy con pocas certezas y con un auto que todavía no respondía de manera natural a lo que esperaba.

La clasificación: Colapinto pasó a Q2, pero quedó lejos del objetivo principal

La Q1 fue el primer obstáculo serio para Colapinto. El argentino logró avanzar, aunque con sufrimiento. Pasó 14° y se benefició también de una interrupción inesperada: Gabriel Bortoleto golpeó el muro interno en la chicana de salida del Túnel, rompió la suspensión delantera izquierda y provocó una bandera roja cuando quedaban apenas dos minutos en el reloj.

Ese parón complicó especialmente a los Haas, que no pudieron mejorar y quedaron eliminados. Para Colapinto, en cambio, fue una ayuda indirecta en una tanda que venía siendo ajustada.

Ya en Q2, el argentino intentó todo. Allí consiguió su mejor vuelta del fin de semana: 1m13s995. Sin embargo, en una pista tan corta como Mónaco, donde las diferencias se comprimen, ese registro solo le alcanzó para quedar 14°.

La referencia más cercana y dolorosa fue Pierre Gasly. El francés marcó el tiempo suficiente para entrar a Q3 y dejó a Colapinto a 232 milésimas del corte. Esa distancia no fue enorme, pero sí determinante. En el Principado, dos décimas pueden separar una oportunidad real de puntos de una carrera condicionada desde el arranque.

Datos principales de Colapinto en la clasificación de Mónaco

Dato	Registro
Piloto	Franco Colapinto
Equipo	Alpine
Auto	A526
Gran Premio	Mónaco 2026
Resultado en clasificación	14°
Mejor tiempo	1m13s995
Diferencia con Pierre Gasly	+0s232
Gasly en clasificación	Entró a Q3
Posición de largada de Gasly	9°
Racha cortada	Dos Q3 consecutivas
Últimas Q3 previas	Miami y Canadá
Objetivo para carrera	Avanzar con estrategia y errores ajenos

“El auto está muy desconectado”: las declaraciones de Colapinto

Después de la clasificación, Franco Colapinto dejó un diagnóstico contundente. El argentino reconoció que Alpine dio un paso adelante, pero no el suficiente para que el A526 quedara dentro de la ventana ideal.

“En las curvas más rápidas iba bien, que era en el primer sector; en el segundo hay curvas muy lentas y me está costando

un montón. El auto está muy desconectado, bloqueando mucho adelante, atrás, una desconexión muy rara”, explicó.

La frase marca el núcleo del problema. Colapinto no señaló una sola falla puntual, sino una sensación general de desconexión: bloqueos en ambos ejes, falta de confianza y dificultad para hacer que el auto responda de forma consistente.

En Mónaco, esa sensación es crítica. El circuito exige que el piloto ataque cada curva con convicción. Si el auto no transmite seguridad al frenar, girar o traccionar, el piloto queda obligado a dejar margen. Y dejar margen en Mónaco significa perder décimas decisivas.

Colapinto también dejó una lectura positiva dentro del mal resultado: “Haber quedado a dos décimas de la Q3 con esas sensaciones es bueno, pero es una pena porque el auto está para pasar si lo poníamos a punto”.

El segundo sector, la clave de la diferencia con Gasly

La comparación con Pierre Gasly fue inevitable. El francés logró meterse en Q3 y largará noveno, mientras que Colapinto partirá 14°. La diferencia entre ambos no estuvo distribuida de manera pareja.

Según el propio argentino, el primer sector fue competitivo. Allí pudo sostenerse cerca de Gasly. El problema apareció en el segundo sector, donde predominan las curvas lentas y donde el Alpine de Franco se mostró más difícil de manejar.

“Pierre estuvo más cómodo al principio, su experiencia de muchos años acá es importante. Pero él estuvo mucho mejor en las curvas lentas del segundo sector y yo no tuve feeling”,

reconoció Colapinto.

Ese detalle es importante porque Mónaco premia especialmente la confianza en baja velocidad. Curvas como Grand Hotel, Mirabeau, Portier o la zona del Túnel hacia la chicana requieren precisión, rotación y tracción. Si el auto se muestra impredecible, la vuelta se rompe rápido.

Alpine cambió mucho, pero no encontró la respuesta completa

Colapinto reveló que el equipo modificó varias cosas en el auto durante el fin de semana. Alpine intentó encontrar una dirección distinta después del viernes, pero el comportamiento del A526 siguió siendo extraño para el argentino.

“Empujé todo el fin de semana, cambiábamos un montón de cosas en el auto, pero era como muy raro todo. El auto cambiaba para el lado opuesto al que pensábamos. Un fin de semana muy raro, no lo que esperábamos”, señaló.

Esa declaración describe una dificultad técnica profunda: cuando los cambios de puesta a punto no generan el efecto esperado, el equipo pierde referencia. En un circuito normal, eso se puede corregir con más margen de rodaje. En Mónaco, con paredes cerca y pocos lugares para recuperar tiempo, cada ajuste fallido pesa mucho más.

El A526 que había funcionado muy bien en Miami y Canadá no encontró la misma eficacia en el Principado. El trazado urbano expuso una zona sensible del auto: curvas lentas, tracción, estabilidad en frenada y comportamiento sobre baches.

Mónaco, el circuito donde la clasificación vale casi todo

El 14° puesto de Colapinto tiene un valor especial por el escenario. En cualquier otro circuito, largar 14° dejaría una posibilidad de remontada con ritmo, estrategia o sobrepasos. En Mónaco, el panorama es mucho más cerrado.

El circuito urbano del Principado es estrecho, con pocas rectas, curvas lentas y muros cerca de la trazada. Históricamente, los adelantamientos son muy escasos. Por eso, el sábado se convierte en el día más importante del fin de semana.

Colapinto lo sabía desde la previa. Había dicho, en tono de broma pero con mucha verdad deportiva, que si largaba entre los diez primeros había que mirar la carrera, y si no, el domingo sería muy difícil. La clasificación finalmente lo dejó fuera del top ten y ahora la carrera dependerá de factores externos.

El argentino largará a cuatro posiciones de la zona de puntos. Pero esa distancia, que en otro circuito puede parecer accesible, en Mónaco se transforma en una montaña.

Qué necesita Colapinto para sumar puntos en Mónaco

La carrera de Franco Colapinto en Mónaco dependerá de tres factores principales: largada, estrategia y oportunidades.

Una largada limpia y agresiva

La primera vuelta puede ser una de las pocas chances reales de

ganar posiciones. Colapinto necesitará reaccionar bien, evitar contactos y aprovechar cualquier duda de los rivales.

Una estrategia distinta de Alpine

Desde el 14° lugar, hacer lo mismo que los de adelante no alcanza. Alpine deberá evaluar una estrategia que permita ganar posiciones mediante la parada en boxes, el timing de los neumáticos o una posible neutralización.

Errores ajenos o autos de seguridad

En Mónaco, los muros están siempre cerca. Cualquier toque puede generar bandera amarilla, Virtual Safety Car o Safety Car. Colapinto deberá mantenerse cerca de la pelea para capitalizar cualquier oportunidad.

Pierre Gasly, la cara positiva de Alpine en la clasificación

Aunque el sábado fue difícil para Colapinto, Alpine logró meter un auto en Q3. Pierre Gasly consiguió el décimo y último boleto a la instancia final y largará noveno, lo que deja al equipo de Enstone con una posibilidad concreta de sumar puntos.

El francés fue más fuerte en las curvas lentas, encontró mejor feeling con el A526 y pudo aprovechar la puesta a punto. Para Alpine, su clasificación es importante porque confirma que había algo de rendimiento disponible en el auto. Para Colapinto, en cambio, deja la sensación de que el potencial estaba cerca, pero no se pudo transformar en resultado.

El equipo tendrá dos carreras distintas el domingo: Gasly deberá defender una posición de puntos; Colapinto deberá

buscar alternativas para avanzar desde atrás.

Flavio Briatore respaldó el crecimiento de Colapinto

En medio del fin de semana de Mónaco, Flavio Briatore habló en la conferencia de prensa reservada para las escuderías y dejó conceptos importantes sobre el presente de Alpine y el rendimiento de Franco Colapinto.

El italiano, máxima autoridad deportiva del equipo, destacó que la mejora de Alpine en 2026 se explica por varios factores: el trabajo en el túnel de viento, la llegada de la unidad de potencia Mercedes, la nueva estructura de ingeniería y también el aporte de sus pilotos.

“Franco lo está haciendo mejor. Pierre está siendo Pierre, como el rendimiento de Pierre es siempre consistente, y en conjunto nos hace un poco mejores, un poco más competitivos”, señaló Briatore.

La frase es significativa porque llega en un momento en el que Colapinto pelea por consolidarse dentro del proyecto de Alpine. Más allá del mal sábado en Mónaco, el balance general del argentino sigue siendo positivo por lo hecho en Miami y Canadá.

Briatore y el cambio de Colapinto: menos presión, más rendimiento

Briatore también fue consultado directamente por la mejora de Colapinto. Su respuesta apuntó a un aspecto clave: la madurez

del argentino y su mayor estabilidad dentro del equipo.

“Franco es un chico joven, como todos estos jóvenes pilotos que llegan a la Fórmula 1 con mucha presión. El año pasado no sabía si iba a terminar la temporada o no. Realmente no se estaba concentrando en la conducción; se estaba concentrando en los chismes. Ahora se ha asentado y a todo el equipo le gusta, y estamos muy contentos con el rendimiento que tuvo hasta ahora”, afirmó.

El análisis de Briatore muestra cómo Alpine interpreta el crecimiento de Colapinto. Ya no se trata solo de velocidad pura, sino de adaptación al contexto, madurez emocional, trabajo con el equipo y capacidad para sostener rendimiento.

El italiano también dejó abierta una idea importante: todavía no se conoce el techo de Franco. “No sabemos qué tan bueno es Franco. Ya veremos, porque a todos estos jóvenes pilotos es difícil entender cuál es el límite, qué tipo de crecimiento tiene todavía un piloto como Franco. Tenemos todo el año para entender dónde estamos”, expresó.

El futuro de Colapinto en Alpine: Briatore pone el foco en el auto

La conferencia de Briatore también dejó pistas sobre el futuro de Alpine y la alineación de pilotos. Gasly tiene contrato a largo plazo, mientras que el futuro de Colapinto dependerá de su evolución y de las decisiones deportivas del equipo.

Sin embargo, Briatore fue claro en una idea: antes de hablar de pilotos, Alpine debe mejorar el auto.

“Estamos mejor, pero no estoy contento con la situación actual, porque deberíamos haberlo hecho mucho mejor con lo que

tenemos. McLaren tiene el mismo motor que nosotros, Mercedes tiene el mismo motor, y estamos a seis o siete décimas de distancia. Así que estamos mejorando, pero no como yo quiero", dijo.

El italiano remarcó que el paquete técnico es más importante que el piloto cuando la diferencia con los equipos de adelante es grande. En su mirada, el piloto puede marcar algunas décimas, pero no resolver una brecha estructural de rendimiento.

"El piloto es menos importante que el paquete, después viene el piloto. Tenemos el contrato con Pierre. Necesitamos mirar a Colapinto. El coche es mucho más importante ahora mismo", señaló.

Alpine, Mercedes y la venta del 24%: el contexto político del equipo

Briatore también se refirió a una de las novelas internas de Alpine: la venta del 24% del paquete accionario que está en manos de Otro Capital. Mercedes había mostrado interés y mantuvo negociaciones, pero el acuerdo se cayó por el precio elevado que pusieron los propietarios.

El italiano aclaró que esa situación no afecta directamente al equipo de carreras ni genera presión desde Renault. También reconoció que hay distintas conversaciones abiertas con posibles interesados, incluso vinculadas a Christian Horner, exdirector de Red Bull.

Para Alpine, este movimiento accionario forma parte de un contexto más amplio: el equipo atraviesa una etapa de

reconstrucción deportiva, técnica y comercial. En la pista, busca consolidarse como el mejor del resto detrás de Mercedes, Ferrari, McLaren y Red Bull. Fuera de ella, trabaja en fortalecer su estructura de futuro.

En ese escenario, Colapinto aparece como una pieza en evaluación, pero con señales positivas desde la conducción del equipo.

El contraste: del impulso de Miami y Canadá al golpe de Mónaco

La clasificación de Mónaco cortó una tendencia ascendente para Colapinto. En Miami, el argentino había encontrado el rumbo con Alpine, se mostró fuerte en clasificación y terminó séptimo. En Canadá, dio otro paso: se metió nuevamente en Q3, largó décimo y terminó sexto, su mejor resultado histórico en la Fórmula 1.

Esos dos fines de semana habían transformado su presente. El paquete de actualizaciones de Alpine estrenado en Miami pareció adaptarse muy bien a su estilo de manejo y le permitió recuperar confianza después de un arranque complicado.

Mónaco fue un desafío distinto. No se trató solo de velocidad, sino de feeling, precisión y confianza en un circuito extremo. Allí, el A526 no respondió como esperaba y el argentino volvió a padecer problemas de equilibrio y desconexión.

El golpe deportivo no borra lo anterior, pero sí marca una advertencia: Alpine todavía no tiene un auto universalmente competitivo en todos los tipos de circuito.

Estadísticas y datos relevantes del fin de semana de Colapinto

Sesión	Resultado de Colapinto	Dato destacado
Práctica Libre 1	15°	Sufrió tráfico y no pudo exprimir bien los neumáticos medios
Práctica Libre 2	15°	Golpe fuerte en Sainte-Dévote, sin daños graves
Práctica Libre 3	19°	Trompo en Grand Hotel y daño en el alerón trasero
Clasificación	14°	Mejor vuelta del fin de semana: 1m13s995
Diferencia con Q3	+0s232	Gasly tomó el último boleto a Q3
Posición de largada	14°	Cuatro lugares detrás de la zona de puntos

Análisis: Colapinto salvó parte del sábado, pero Mónaco castigó la falta de confianza

El 14° puesto de Franco Colapinto en la clasificación del GP de Mónaco no fue el resultado que esperaba Alpine, pero tampoco puede leerse sin contexto. El argentino llegó a la qaly después de un viernes y una tercera práctica muy difíciles, con golpes, trompos y un auto que nunca le transmitió confianza.

En ese escenario, lograr su mejor vuelta del fin de semana en

Q2 y quedar a solo 232 milésimas de la Q3 muestra capacidad de reacción. Pero la diferencia con Gasly, aunque pequeña, fue suficiente para cambiar por completo el panorama del domingo.

El problema central fue la desconexión del A526 en las curvas lentas. En Mónaco, esa zona del rendimiento es decisiva. No alcanza con ser competitivo en el primer sector o en las curvas rápidas: hay que ser preciso en cada metro, especialmente donde el auto debe rotar, frenar y traccionar con paredes a centímetros.

Colapinto empujó, pero no encontró el feeling. Y cuando eso ocurre en Mónaco, el resultado se paga caro.

Proyección para la carrera: una misión difícil, pero no imposible

La carrera de Franco Colapinto será cuesta arriba. Desde el 14° lugar, no dependerá únicamente de su ritmo. Necesitará una combinación de buena largada, estrategia acertada y oportunidades externas.

El objetivo inmediato será mantenerse limpio en las primeras vueltas. En Mónaco, un toque puede terminar en abandono, pero también puede abrir ventanas estratégicas para quienes vienen detrás. Alpine deberá estar atento a cualquier Safety Car o neutralización para intentar ganar posiciones con Franco.

El ritmo de carrera será una incógnita. Colapinto dijo que el equipo trabajará para mejorar el auto de cara al domingo. Si consigue un A526 más predecible y estable, podrá sostener presión sobre los rivales de adelante y esperar una oportunidad. Si el auto sigue desconectado, el desafío será simplemente completar una carrera sólida y minimizar daños.

La próxima fecha será Barcelona, un circuito muy distinto y probablemente más representativo para medir el potencial real de Alpine después del tropiezo monegasco.

Cierre: un sábado incómodo, una carrera cuesta arriba y un respaldo importante

Franco Colapinto vivió un sábado complicado en el Gran Premio de Mónaco. Quedó 14° en la clasificación, cortó su racha de Q3 consecutivas y partirá desde una posición difícil en el circuito donde adelantar es casi imposible. El argentino fue autocrítico, explicó que el auto se mostró desconectado en curvas lentas y reconoció que el fin de semana no fue el esperado.

Pero también hubo señales para mirar más allá del resultado inmediato. Colapinto quedó cerca de la Q3 pese a no sentirse cómodo, logró su mejor vuelta del fin de semana en clasificación y recibió palabras positivas de Flavio Briatore, quien destacó su crecimiento, su madurez y el buen rendimiento que viene mostrando dentro de Alpine.

Mónaco puede ser un golpe dentro de una tendencia ascendente, no necesariamente un retroceso estructural. La carrera será difícil, sí. Pero para Colapinto, el desafío ahora será sostenerse, aprovechar cada oportunidad y salir del Principado con la mayor cantidad de aprendizaje posible. En una temporada larga, donde Alpine todavía busca entender el verdadero techo del A526, también los sábados complicados sirven para medir carácter.

Análisis

El hecho principal de la jornada fue la clasificación 14° de Franco Colapinto en el GP de Mónaco, un resultado que lo deja lejos de la zona ideal para sumar puntos en un circuito donde adelantar es extremadamente difícil. La clave estuvo en la falta de confianza con el Alpine A526, especialmente en las curvas lentas del segundo sector, donde perdió frente a Pierre Gasly.

El punto positivo es que Colapinto logró su mejor vuelta del fin de semana en Q2 y quedó a 232 milésimas de la Q3 pese a no sentirse cómodo. El punto negativo es que la clasificación era el momento decisivo del fin de semana y Alpine no logró darle el auto necesario para repetir lo hecho en Miami y Canadá.

Las declaraciones de Flavio Briatore agregan una capa importante al análisis: más allá del sábado difícil, Alpine sigue valorando el crecimiento del argentino y lo considera parte de la evaluación de futuro del equipo.

Contexto del torneo y la competencia

El GP de Mónaco es la sexta fecha de la temporada 2026 de Fórmula 1 y representa una de las carreras más particulares del calendario. A diferencia de otros circuitos, el Principado ofrece muy pocas posibilidades de sobrepaso, por lo que la clasificación tiene un peso determinante.

Colapinto llegaba en su mejor momento del año, después de ser séptimo en Miami y sexto en Canadá. Alpine, además, venía de consolidarse como uno de los equipos fuertes de la zona media.

Sin embargo, Mónaco expuso dificultades específicas del A526: falta de estabilidad, problemas en curvas lentas y poca confianza en frenada.

Para el campeonato, el resultado obliga a Alpine a maximizar con Gasly, que partirá noveno, y a buscar una estrategia alternativa con Colapinto desde el 14° lugar.