

Franco Colapinto sufrió en la tercera práctica del GP de Mónaco y Kimi Antonelli marcó el mejor tiempo antes de la clasificación

Franco Colapinto no logró dar el salto esperado en la tercera práctica libre del Gran Premio de Mónaco. El argentino hizo un trompo en la curva del Grand Hotel, dañó el alerón trasero de su Alpine y terminó 19°, mientras Kimi Antonelli sorprendió con Mercedes y marcó el mejor tiempo del fin de semana.

Franco Colapinto sufrió en la tercera práctica del GP de Mónaco y Kimi Antonelli marcó el mejor tiempo antes de la clasificación

Franco Colapinto necesitaba una tercera práctica limpia para recuperar confianza antes de la clasificación del Gran Premio de Mónaco, pero el sábado comenzó de la peor manera para el argentino de Alpine. Después de un viernes complicado, en el que había reconocido que el A526 “no se siente bien”, el bonaerense volvió a padecer la falta de estabilidad del auto, hizo un trompo en la curva del Grand Hotel, dañó el alerón trasero y terminó muy lejos en los tiempos.

El piloto argentino cerró la Práctica Libre 3 en el 19° lugar, con un registro de 1m15s179, a 2s459 de Kimi Antonelli, quien

marcó el mejor tiempo con Mercedes y se transformó en uno de los grandes candidatos para la clasificación. El italiano, líder del campeonato, fue el único piloto capaz de bajar la barrera del 1m13s durante el fin de semana y dejó un contundente 1m12s720 en los 3.337 metros del circuito urbano de Mónaco.

La sesión confirmó dos realidades opuestas. Por un lado, Mercedes apareció justo antes de la clasificación con un Antonelli demoledor y un George Russell también competitivo. Por el otro, Alpine no logró encontrar el salto de rendimiento que necesitaba tras el mal viernes y quedó nuevamente fuera de la pelea por el top ten. Pierre Gasly fue 13°, con 1m14s480, mientras que Colapinto quedó 19° y con apenas 21 vueltas completadas.

Colapinto no logró mejorar y Alpine volvió a sufrir en Mónaco

El viernes había dejado una advertencia clara para Franco Colapinto. El argentino fue 15° en las dos primeras prácticas, sufrió un golpe fuerte contra el guardrail en Sainte-Dévote durante la segunda tanda y explicó que el auto no le transmitía confianza. El principal problema era la falta de consistencia del Alpine en las curvas y los bloqueos, especialmente en el tren delantero.

La expectativa estaba puesta en el trabajo nocturno de los ingenieros de Enstone. Alpine suele mostrar capacidad de reacción entre viernes y sábado, especialmente cuando necesita ajustar el balance del auto. Sin embargo, en Mónaco esa mejora no apareció.

Colapinto no solo no pudo bajar su tiempo del viernes, sino que terminó más lejos. En la Práctica Libre 2 había marcado

1m14s758; en la tercera sesión, su mejor vuelta fue de 1m15s179. Esa caída de rendimiento muestra que el equipo no encontró la ventana ideal del A526 para un trazado que exige máxima precisión.

El dato preocupa todavía más porque Mónaco es un circuito donde la clasificación define gran parte del fin de semana. Si el auto no permite atacar en una vuelta rápida, las chances de sumar puntos se reducen de forma considerable.

El trompo en Grand Hotel que complicó la práctica de Colapinto

El momento más complicado para Colapinto llegó en la curva del Grand Hotel, una de las zonas más lentas y técnicas del circuito monegasco. Allí, el argentino bloqueó el tren trasero, hizo un trompo y terminó golpeando contra el guardrail.

El impacto provocó la rotura del alerón trasero, lo que obligó a Alpine a llevar el auto al box para realizar reparaciones. Esa detención le quitó buena parte de la sesión a Franco, justo cuando necesitaba acumular vueltas para recuperar confianza antes de la clasificación.

El argentino pudo volver a salir en los últimos cuatro minutos de actividad, después de la bandera roja provocada por el accidente de Oliver Bearman. Sin embargo, ya no tuvo tiempo suficiente para mejorar su vuelta rápida y quedó relegado al 19° puesto.

El trompo no fue el único roce de Colapinto con los muros durante la sesión. También tocó levemente la barrera en Sainte-Dévote, la misma curva donde el viernes había tenido un golpe mucho más fuerte. Esta vez fue apenas un roce, pero

confirmó que el piloto seguía luchando con un auto difícil de controlar en las zonas críticas del trazado.

El problema del Alpine A526: inestabilidad y falta de confianza

El gran inconveniente de Colapinto durante todo el fin de semana fue la falta de confianza con el Alpine A526. En Mónaco, ese aspecto es determinante. No alcanza con tener potencia o buen ritmo de carrera; el piloto necesita un auto predecible para frenar tarde, girar cerca de las paredes y acelerar sin margen de error.

El viernes, Franco había sido muy claro al describir el comportamiento del monoplace: el auto no se sentía consistente en todas las curvas ni en todas las vueltas. También había remarcado que estaba bloqueando mucho adelante, algo que le quitaba confianza para frenar fuerte y meter velocidad en curva.

En la tercera práctica, el problema pareció trasladarse también al eje trasero, especialmente en la maniobra del trompo en Grand Hotel. Eso expone un escenario complejo: si el auto bloquea adelante en algunas zonas y pierde estabilidad atrás en otras, el piloto queda obligado a manejar con margen, y en Mónaco manejar con margen significa perder tiempo.

La inestabilidad en los baches del asfalto del Principado fue otro punto crítico. El trazado urbano no tiene la suavidad de un circuito permanente y obliga a los autos a absorber irregularidades mientras frenan, giran y aceleran entre muros. Alpine no encontró una puesta a punto que le diera seguridad a Colapinto.

Kimi Antonelli apareció con Mercedes y marcó el mejor tiempo del fin de semana

Mientras Colapinto y Alpine sufrían, Kimi Antonelli dio el golpe del sábado en Mónaco. Después de un viernes dominado por Ferrari, con Charles Leclerc al frente en la primera práctica y Lewis Hamilton en la segunda, Mercedes apareció en la tercera tanda con un rendimiento contundente.

Antonelli marcó 1m12s720 y fue el único piloto que logró bajar los 73 segundos en el circuito de 3.337 metros. El italiano, que llega como líder del Mundial y viene de encadenar cuatro victorias consecutivas, mostró un potencial enorme justo antes de la clasificación.

Su vuelta lo convirtió automáticamente en candidato a la pole position. En Mónaco, donde adelantar es extremadamente difícil, largar adelante puede ser medio triunfo. Por eso, el registro de Antonelli tiene un valor especial: no solo lideró la sesión, sino que envió un mensaje fuerte a Ferrari y al resto de la parrilla.

Charles Leclerc fue segundo con 1m13s047, a 327 milésimas, mientras que Lewis Hamilton quedó tercero con 1m13s051, apenas cuatro milésimas detrás del monegasco. George Russell completó el top cuatro con 1m13s483, aunque quedó a 763 milésimas de su compañero de Mercedes.

Ferrari se mantiene fuerte, pero Antonelli cambió el panorama

Hasta el viernes, la lucha por la pole parecía tener color rojo. Leclerc había sido el más rápido en la primera tanda y Hamilton respondió en la segunda. Ferrari mostraba un auto muy competitivo en el trazado urbano, con buena tracción, confianza en curvas lentas y capacidad para atacar los muros.

Sin embargo, la aparición de Antonelli modificó el escenario. El italiano sacó más de tres décimas sobre Leclerc y Hamilton, una diferencia importante en un circuito corto como Mónaco. Si Mercedes puede repetir ese rendimiento en clasificación, Ferrari necesitará encontrar algo más para pelear por la pole.

La lucha interna de Ferrari también será uno de los atractivos de la qualy. Leclerc, piloto local y especialista en Mónaco, quedó apenas por delante de Hamilton. La diferencia entre ambos fue mínima y anticipa una clasificación muy cerrada dentro de Maranello.

Mercedes vuelve a escena antes de la clasificación

Mercedes no había sido protagonista central el viernes, pero el sábado cambió todo. Antonelli mostró el mejor rendimiento absoluto del fin de semana y Russell también se metió en el cuarto lugar, por delante de Max Verstappen.

La actuación de Antonelli no sorprende por contexto. El italiano viene de una racha imponente, con cuatro triunfos consecutivos, y lidera el campeonato. Su capacidad para aparecer en momentos clave se volvió una constante de la temporada 2026.

Mercedes llega a Mónaco con el mejor auto del campeonato y con una dupla que mezcla juventud, velocidad y tensión interna. En Canadá, Russell y Antonelli protagonizaron un fuerte duelo que encendió alarmas dentro del equipo, pero en Mónaco el foco vuelve a estar en la pista: si el W17 mantiene ese nivel en clasificación, el equipo alemán tendrá una gran oportunidad de quedarse con la pole.

Verstappen y McLaren, más lejos de la pelea principal

Max Verstappen fue uno de los perjudicados por la mejora de Mercedes. El neerlandés había sido tercero en las dos prácticas del viernes, pero en la tercera tanda cayó al quinto lugar, a 942 milésimas de Antonelli.

McLaren tampoco logró meterse de lleno en la pelea por la punta. Oscar Piastri fue sexto, a 978 milésimas, mientras que Lando Norris quedó noveno, a 1s286. Para el equipo de Woking, el rendimiento todavía parece lejos de Mercedes y Ferrari, aunque en clasificación siempre puede aparecer una mejora con baja carga de combustible y una vuelta limpia.

En Mónaco, sin embargo, no hay demasiado margen para esconder debilidades. Si un auto no entra en ritmo desde la práctica final, la clasificación suele confirmar esa tendencia.

Audi se consolida como el mejor del resto y complica a Alpine

Una de las grandes noticias del fin de semana es el

rendimiento de Audi. La marca de los cuatro anillos volvió a meter sus dos autos entre los diez primeros en la tercera práctica: Gabriel Bortoleto fue séptimo, con una diferencia de 1s100 respecto de Antonelli, y Nico Hülkenberg terminó décimo, a 1s330.

Ese rendimiento confirma que Audi trabajó especialmente bien para Mónaco. El equipo se mostró sólido desde el viernes y aparece como el principal candidato a quedarse con los lugares disponibles detrás de los autos de punta.

Para Alpine, esto representa un problema importante. En la gira por Norteamérica, el equipo de Enstone había conseguido posicionarse como una referencia de la zona media. Colapinto fue séptimo en Miami y sexto en Canadá, mientras el A526 parecía haber encontrado una ventana competitiva. Pero en Mónaco, Audi dio un paso adelante y Alpine quedó retrasado.

Pierre Gasly fue 13° y Colapinto 19°. Ninguno de los dos Alpine pudo meterse en el top ten en ninguna de las tres prácticas del fin de semana. Ese dato marca una tendencia preocupante antes de la clasificación.

Tabla de la tercera práctica del GP de Mónaco 2026

Posición	Piloto	Equipo	Tiempo / diferencia	Vueltas
1	Kimi Antonelli	Mercedes	1m12s720	22
2	Charles Leclerc	Ferrari	+0s327	32
3	Lewis Hamilton	Ferrari	+0s331	30
4	George Russell	Mercedes	+0s763	23
5	Max Verstappen	Red Bull	+0s942	23

6	Oscar Piastri	McLaren	+0s978	20
7	Gabriel Bortoleto	Audi	+1s100	27
8	Isack Hadjar	Red Bull	+1s157	25
9	Lando Norris	McLaren	+1s286	24
10	Nico Hülkenberg	Audi	+1s330	22
11	Esteban Ocon	Haas	+1s558	24
12	Carlos Sainz	Williams	+1s616	26
13	Pierre Gasly	Alpine	+1s760	22
14	Oliver Bearman	Haas	+1s767	18
15	Liam Lawson	Racing Bulls	+1s867	27
16	Alexander Albon	Williams	+2s081	24
17	Arvid Lindblad	Racing Bulls	+2s198	24
18	Sergio Pérez	Cadillac	+2s225	19
19	Franco Colapinto	Alpine	+2s459	21
20	Valtteri Bottas	Cadillac	+2s731	17
21	Fernando Alonso	Aston Martin	+2s847	26
22	Lance Stroll	Aston Martin	+3s201	22

Los datos de Colapinto en la práctica 3

Dato	Registro
Piloto	Franco Colapinto
Equipo	Alpine
Auto	A526
Posición en la práctica 3	19°
Mejor tiempo	1m15s179

Diferencia con Antonelli	+2s459
Vueltas completadas	21
Incidente principal	Trompo en Grand Hotel
Daño sufrido	Rotura del alerón trasero
Compañero de equipo	Pierre Gasly
Posición de Gasly	13°
Tiempo de Gasly	1m14s480

El retroceso de Alpine después de Miami y Canadá

El rendimiento de Alpine en Mónaco contrasta fuertemente con lo mostrado en las fechas anteriores. En Miami, Colapinto había logrado su mejor fin de semana con el equipo hasta ese momento, metiéndose en posiciones importantes y terminando séptimo. En Canadá, dio otro paso adelante: llegó a Q3, largó décimo y terminó sexto, su mejor resultado histórico en la Fórmula 1.

Esos resultados habían mostrado a un Colapinto en crecimiento y a un Alpine mucho más competitivo. El paquete de actualizaciones estrenado en Miami había funcionado muy bien para el estilo del argentino, que encontró más confianza y pudo mejorar su rendimiento en clasificación.

Pero Mónaco cambió el escenario. El circuito exige otra cosa: un auto estable, predecible, ágil en curvas lentas y capaz de absorber baches sin perder balance. Alpine no logró darle eso a sus pilotos. Gasly apenas mejoró 17 milésimas respecto del viernes y Colapinto quedó incluso más lejos de su mejor tiempo del primer día.

El equipo de Enstone tendrá que revisar si el problema es

específico del trazado monegasco o si sus rivales de zona media, especialmente Audi, lograron una mejora real que puede impactar en el campeonato.

Por qué la clasificación será decisiva para Colapinto

La clasificación del GP de Mónaco es una de las sesiones más importantes de toda la temporada. En pocos circuitos la posición de largada pesa tanto como en el Principado. La pista es estrecha, los muros están cerca y las oportunidades de sobrepaso son mínimas.

Colapinto ya lo había dicho en la previa con una frase muy gráfica: si largaba entre los diez primeros, había que mirar la carrera; si no, el domingo sería muy difícil. Después de las tres prácticas, la chance de meterse en Q3 parece lejana para Alpine.

El principal objetivo realista para Franco será recuperar confianza, evitar errores y tratar de avanzar lo máximo posible en clasificación. Si logra pasar a Q2, ya será una señal de reacción después de un fin de semana complicado. Llegar a Q3, en cambio, parece un desafío muy alto con el rendimiento mostrado hasta ahora.

Análisis: Colapinto necesita reconstruir confianza antes de la

qualy

El mayor problema de Colapinto no es solo el puesto 19. El verdadero inconveniente es la falta de confianza acumulada durante el fin de semana. Primero fue el golpe fuerte del viernes en Sainte-Dévote. Luego, el trompo del sábado en Grand Hotel y el daño en el alerón trasero. En un circuito como Mónaco, esos episodios pesan.

El piloto necesita entrar a la clasificación convencido de que puede atacar el límite. Pero si el auto se muestra inestable, si bloquea o si pierde el tren trasero en curvas lentas, esa confianza se resiente.

La situación es especialmente delicada porque Colapinto venía de dos fines de semana muy sólidos. En Canadá, incluso sin práctica por un problema técnico, pudo reconstruir el fin de semana y terminar sexto. En Mónaco, en cambio, el problema parece más profundo: no es falta de vueltas, sino falta de respuesta del auto.

Alpine deberá darle una base más estable para la clasificación. Y Franco deberá volver a construir desde la dificultad, una virtud que ya mostró varias veces en su carrera.

Contexto del campeonato: Antonelli lidera y Mercedes vuelve a imponer condiciones

El mejor tiempo de Kimi Antonelli también tiene peso en el contexto del campeonato. El italiano llega como líder del Mundial y en una racha dominante, con cuatro victorias consecutivas. Su aparición en la tercera práctica de Mónaco

refuerza la sensación de que Mercedes sigue siendo el equipo a batir en la temporada 2026.

Ferrari se mantiene cerca, especialmente con Leclerc y Hamilton en un circuito donde el equipo rojo parece cómodo. Red Bull, con Verstappen, sigue sin encontrar el dominio de otros años. McLaren aparece por detrás y Audi emerge como la gran sorpresa de la zona media.

En ese mapa, Alpine pasó de ser protagonista en Norteamérica a llegar con dudas a la clasificación monegasca. Para Colapinto, el reto será minimizar daños y sacar el máximo posible de un fin de semana que, por ahora, se presenta cuesta arriba.

Proyección: qué puede pasar en la clasificación

La clasificación aparece dividida en tres batallas. La primera será por la pole, con Antonelli, Leclerc, Hamilton y posiblemente Russell como candidatos principales. La segunda será por los lugares de privilegio detrás de los equipos más fuertes, donde Audi se muestra muy competitivo. La tercera será la lucha de Alpine por recuperar terreno y evitar una eliminación temprana.

Para Colapinto, el primer objetivo será dejar atrás el mal cierre de la práctica 3 y completar una Q1 limpia. Si logra encontrar una vuelta sin tráfico y con mayor confianza en el auto, puede pelear por avanzar a Q2. Pero con el rendimiento mostrado, la Q3 aparece como un objetivo muy difícil.

Gasly, por su parte, parece tener una mejor base dentro del Alpine, aunque tampoco está en zona de top ten. El francés fue 13° y quedó a 430 milésimas del décimo lugar de Hülkenberg. Esa distancia no es imposible, pero en Mónaco cada décima

cuesta muchísimo.

Cierre: un sábado cuesta arriba para Colapinto y una clasificación que puede definir todo

Franco Colapinto llegó a Mónaco con el impulso de sus grandes resultados en Miami y Canadá, pero el Principado le presentó su desafío más incómodo de las últimas semanas. El Alpine A526 no le dio confianza, los problemas del viernes no se resolvieron y la tercera práctica terminó con un trompo, daños en el alerón trasero y un 19° puesto que deja pocas certezas antes de la clasificación.

Mientras tanto, Kimi Antonelli apareció con autoridad y marcó el mejor tiempo del fin de semana. El líder del Mundial bajó el 1m13s, superó a Ferrari y se instaló como gran candidato a la pole position en el circuito donde largar adelante puede valer media carrera.

Para Colapinto, la clasificación será una prueba de carácter. Necesitará una vuelta limpia, un Alpine más predecible y la calma suficiente para no caer en los errores que ya castigaron su sábado. En Mónaco, cada detalle pesa. Y para Alpine, después de un fin de semana difícil, el desafío será evitar que la carrera quede condicionada antes de empezar.
