Franco Colapinto quedó 13° en la qualy del GP de Barcelona-Cataluña y Alpine perdió terreno en la zona media

Franco Colapinto volvió a exprimir al máximo un Alpine que esta vez no estuvo a la altura de las últimas fechas y terminó 13° en la clasificación del Gran Premio de Barcelona-Cataluña. En una jornada marcada por la falta de grip, el sobrecalentamiento de los neumáticos y un balance muy inestable del A526, el argentino quedó fuera de la Q3, aunque logró terminar por delante de Pierre Gasly y mantuvo abierta una pequeña esperanza de avanzar en carrera con estrategia y constancia.

Franco Colapinto quedó 13° en la qualy del GP de Barcelona-Cataluña y Alpine perdió terreno en la zona media

Franco Colapinto saldrá 13° en el Gran Premio de Barcelona-Cataluña después de una clasificación en la que llevó al límite a un Alpine que nunca encontró respuestas durante el fin de semana. El argentino hizo todo lo que tuvo a mano para meterse en la Q3, pero el A526 volvió a mostrar sus peores síntomas: poco agarre, fuerte deslizamiento en curvas de media y alta velocidad, sobrecalentamiento de los neumáticos y una ventana de funcionamiento muy estrecha. El resultado final lo dejó a 423 milésimas del décimo puesto, ocupado por Nico Hülkenberg, y confirmó que esta vez el equipo de Enstone no pudo repetir el nivel que había mostrado en Miami y Canadá.

La imagen que mejor resume la frustración del piloto argentino llegó al final de la sesión. Después de cerrar su vuelta decisiva de Q2, Colapinto golpeó el volante de su auto, consciente de que no había mucho más para sacar. No fue una clasificación perdida por un error puntual ni por una vuelta mal armada: fue la consecuencia de un fin de semana en el que Alpine jamás le encontró la vuelta al auto en el calor de Montmeló.

Un fin de semana que empezó mal y nunca se acomodó

Barcelona ya venía dando señales preocupantes desde los ensayos del viernes. Alpine trabajó fuerte durante la noche para cambiar el rumbo del auto, probó una puesta a punto completamente distinta para el tercer entrenamiento y luego volvió a modificar el A526 antes de la clasificación. Sin embargo, nada funcionó. El coche siguió deslizándose demasiado y sin ofrecerle a Colapinto la confianza necesaria para atacar con decisión, especialmente en una pista donde el equilibrio aerodinámico y el cuidado de las gomas son decisivos.

El dato de fondo es todavía más importante: el equipo francés venía de dos fines de semana muy competitivos en América del Norte, con Colapinto séptimo en Miami y sexto en Canadá, donde incluso había firmado el mejor resultado de su carrera en la Fórmula 1. Barcelona, en cambio, devolvió a Alpine a una versión mucho más vulnerable, especialmente frente a rivales directos como Audi y Racing Bulls.

Cómo fue la clasificación de Colapinto en Barcelona

Q1: pase sin sobresaltos y ventaja mínima sobre Gasly

La primera parte de la clasificación fue relativamente prolija para Alpine. Tanto Colapinto como Gasly lograron avanzar a la Q2 sin problemas grandes. Franco marcó **1m16s590** y superó al francés por apenas **nueve milésimas**, un indicio de la enorme paridad interna que mostró el equipo en Montmeló, aunque siempre lejos de los puestos de privilegio.

Ese paso a Q2 sostuvo la ilusión de pelear hasta el final por uno de los boletos al top 10. Pero ya en ese momento el panorama era exigente: el Alpine estaba lejos de tener la solidez de Miami y Canadá, y dependía de una vuelta casi perfecta para aspirar a más.

Q2: Colapinto volvió a ganarle a Gasly, pero la Q3 quedó lejos

En la segunda tanda llegó la confirmación de que el límite del auto estaba demasiado cerca. Los dos Alpine hicieron el primer intento con neumáticos blandos usados, guardando los nuevos para el cierre. En la vuelta decisiva, Colapinto volvió a ser más rápido que Gasly, con **1m16s191** contra **1m16s261** del francés. Esa diferencia de **70 milésimas** volvió a poner al argentino por delante de su compañero, pero no alcanzó para discutir seriamente el pase a la Q3. Franco quedó 13° y a **423 milésimas** de Hülkenberg, que se quedó con el décimo y último lugar disponible.

La distancia no parece abrumadora a simple vista, pero deja una lectura clara: Alpine estuvo fuera de la pelea real por la Q3. Había autos y equipos enteros funcionando mejor en las condiciones de la pista catalana.

Las declaraciones de Colapinto: bronca, sinceridad y diagnóstico claro

Después de bajarse del auto, Colapinto fue muy claro al explicar lo que sintió arriba del Alpine. Su resumen fue durísimo: habló de un auto que no hace lo que quiere, que va de costado en la curva 2, patea en la 3, no tracciona en la 4 y destroza las gomas traseras en apenas unas pocas curvas. También remarcó que en el último sector empujar era casi imposible con el balance que tenía el coche.

La segunda parte de su análisis fue todavía más fuerte. Dijo que el auto cambió varias veces entre el viernes, la tercera práctica y la clasificación, y que ninguna de esas direcciones funcionó. Habló de un equipo “bastante perdido” y de una sensación muy frustrante cuando el piloto se la juega al límite y el coche no responde. Incluso reconoció que casi termina contra la pared en tres oportunidades en su vuelta final.

Ese nivel de honestidad también sirve para entender que el 13° puesto no fue un resultado engañoso: Colapinto sintió durante todo el fin de semana que el coche estaba mal balanceado y sin una base confiable para atacar.

Qué le pasó a Alpine en Montmeló

El calor, la degradación y el tipo de curva expusieron al A526

El documento deja en claro por qué Barcelona fue tan complicada para Alpine. El A526 sufrió en un combo muy

específico: mucho calor, pista extremadamente caliente, altísima degradación de neumáticos y curvas de media y alta velocidad donde el coche quedó sin agarre. Esa mezcla hizo que tanto Colapinto como Gasly deslizaran mucho durante toda la vuelta.

Y no parece un detalle menor que el equipo estuviera esperando una actualización, especialmente un nuevo alerón delantero, que finalmente no llegó. La lectura que deja el archivo es que quizá en Enstone ya intuían que Barcelona iba a ser una cita delicada para el paquete aerodinámico actual.

Audi y Racing Bulls dieron un paso adelante

Otro elemento central del análisis es que Alpine no cayó solo por problemas propios, sino también porque rivales directos respondieron mejor a las características del circuito. En Barcelona, tanto **Audi** como **Racing Bulls** estuvieron claramente por delante de los autos franceses. Eso modifica por completo el paisaje competitivo de la zona media, porque el equipo de Enstone había aparecido como quinta fuerza muy sólida en Miami y Canadá.

Montmeló mostró otra imagen: Alpine fue superado, se quedó sin margen en clasificación y ahora dependerá más de las oportunidades de carrera que de su velocidad pura.

El contexto de Colapinto: del salto en Miami y Canadá al golpe de realidad en Barcelona

La nota de Barcelona gana valor cuando se la ubica en el contexto reciente. Colapinto venía de su mejor racha desde que se subió a Alpine. En Miami fue séptimo, en Canadá terminó sexto y en ambas citas alcanzó la Q3, además de consolidarse

como la referencia interna del equipo por delante de Gasly. También había mostrado un crecimiento evidente desde la llegada del gran paquete de actualizaciones estrenado en Estados Unidos.

Por eso Barcelona pesa tanto: no solo corta la progresión en términos de posiciones, sino que además deja expuesto que el Alpine todavía depende mucho del tipo de pista y del comportamiento del neumático. El avance era real, pero no definitivo. Montmeló recordó que el equipo todavía está lejos de tener una base sólida para cualquier escenario.

Análisis deportivo del hecho principal

El 13° puesto de Colapinto en Barcelona no debe analizarse como una mala clasificación aislada, sino como una fotografía precisa del momento de Alpine en un circuito muy exigente para su paquete actual. El argentino volvió a terminar por delante de Gasly, lo cual refuerza una tendencia positiva en su rendimiento individual, pero esta vez eso no alcanzó para pelear por la Q3 porque el auto estuvo fuera de ventana todo el fin de semana.

La lectura deportiva más fuerte es esta: Colapinto está manejando mejor, está más asentado y sigue respondiendo incluso en jornadas complicadas, pero Alpine necesita recuperar competitividad en pistas de alta energía y curvas rápidas si quiere sostenerse como quinto equipo. Barcelona dejó un aviso importante de cara a las próximas fechas europeas.

Estadísticas y datos relevantes

Tiempos y diferencias de Colapinto en la qualy

- **Q1:** 1m16s590
- **Ventaja sobre Gasly en Q1:** 0.009
- **Q2:** 1m16s191
- **Tiempo de Gasly en Q2:** 1m16s261
- **Diferencia sobre Gasly en Q2:** 0.070
- **Diferencia con Hülkenberg, 10°:** 0.423
- **Posición final de Colapinto:** 13°
- **Posición final de Gasly:** 14°

Claves del contexto competitivo

- Alpine venía de mostrarse como clara quinta fuerza en **Miami** y **Canadá**.
- En **Barcelona**, Audi y Racing Bulls respondieron mejor a las características de la pista.
- Se esperan **66 vueltas** con mucho calor y degradación, un escenario que puede volver clave a la estrategia.

Qué puede pasar en la carrera

Colapinto largará desde la séptima fila junto a Gasly, con una premisa clara: aprovechar cualquier oportunidad. El propio archivo remarca que Alpine deberá apostar a una estrategia agresiva y posiblemente dividir caminos entre sus dos autos para cubrir distintas eventualidades. En un circuito de tanta degradación, una buena lectura táctica puede modificar bastante el resultado final.

De todos modos, también aparece el gran interrogante. El viernes, según reconoció el propio Colapinto, el ritmo de carrera había sido muy malo, al punto de sentirse muy lejos de

la referencia. Esa confesión baja un poco el optimismo y obliga a pensar que la carrera dependerá tanto del desgaste ajeno como de una eventual mejora del auto en tanda larga.

Sintesis

Barcelona-Cataluña dejó una señal incómoda para Alpine y una nueva prueba de carácter para Franco Colapinto. El argentino hizo su parte: volvió a quedar delante de Gasly, llevó el auto hasta donde pudo y expuso con claridad las limitaciones del A526. Pero esta vez no hubo milagro nocturno, ni salto de sábado, ni resto para colarse entre los diez mejores.

La sensación final es doble. Por un lado, Colapinto sigue sosteniendo un nivel individual en alza. Por el otro, Alpine volvió a tropezar con un tipo de circuito que lo deja demasiado expuesto. Si la carrera ofrece caos, degradación extrema o una estrategia acertada, el argentino puede acercarse a los puntos. Pero la clasificación ya dejó una conclusión fuerte: en Barcelona, el problema no fue Franco. El problema fue el auto.