

Franco Colapinto llega con buenas sensaciones a Silverstone y Alpine busca volver a sumar en la Fórmula 1

Colapinto buscará recuperarse en Silverstone tras Austria y volver a sumar puntos con Alpine en la novena fecha de la Fórmula 1 2026.

Alpine sufrió su peor fin de semana del año en Austria y se quedó sin puntos en la Fórmula 1

Alpine cerró en Austria su peor fin de semana de 2026 y perdió una racha que lo mantenía siempre en los puntos.

Franco Colapinto sufrió en

Austria y largará 16° tras un error en la clasificación del GP de Fórmula 1

El piloto argentino cometió un error en Q2 y partirá desde el 16° puesto en el GP de Austria tras un sábado difícil para Alpine.

Franco Colapinto y Alpine llegan a Austria con el desafío de dar un paso adelante en la Fórmula 1

Colapinto afronta el GP de Austria con Alpine en una nueva oportunidad para seguir creciendo en la temporada 2026 de Fórmula 1.

Alpine construyó un milagro en el GP de Barcelona-

Cataluña: Gasly fue séptimo, Colapinto octavo y el equipo salvó un fin de semana perdido

Cuando todo indicaba que Alpine se iría de Barcelona-Cataluña con las manos vacías, el equipo de Enstone encontró puntos donde parecía no haber nada. Con una mezcla de estrategia, lectura de carrera, oportunismo y una cuota enorme de fortuna, Pierre Gasly terminó séptimo y Franco Colapinto fue octavo en un Gran Premio que transformó un fin de semana desastroso en una cosecha de diez puntos impensados.

Alpine en Barcelona: del desastre del viernes a un domingo de milagro

Alpine firmó en el Gran Premio de Barcelona-Cataluña una de esas actuaciones que solo se explican con una frase clásica del automovilismo: las carreras hay que correrlas. El equipo francés llegó al domingo sin ritmo, sin confianza y sin argumentos sólidos para pensar en la zona de puntos. Sin embargo, terminó celebrando un resultado que rozó lo increíble: **Pierre Gasly finalizó séptimo y Franco Colapinto fue octavo**, una cosecha de **diez puntos** que parecía directamente imposible después de lo visto en clasificación.

La historia del fin de semana había sido muy distinta hasta ese momento. El propio Colapinto definió el viernes como “el peor de la temporada”, mientras Alpine probaba cambios extremos de puesta a punto, modificaba por completo el auto del argentino e incluso recurría al chasis de reserva para Gasly en busca de respuestas. Nada funcionaba. El A526 patinaba, no tenía grip, sufría en curvas rápidas y degradaba

demasiado en un asfalto abrasivo y caliente como el de Montmeló.

Pero el domingo cambió todo. Y no porque Alpine hubiera encontrado de golpe el rendimiento perdido, sino porque leyó bien la carrera, aprovechó cada giro estratégico y supo capitalizar abandonos, detenciones y neutralizaciones. En síntesis: **Alpine no fue rápido en Barcelona, pero sí fue eficaz cuando el caos abrió una ventana.**

Gasly y Colapinto rescataron a Alpine en un GP de Barcelona-Cataluña impensado

Lo más fuerte del resultado es que llegó después de una clasificación muy pobre para el estándar reciente del equipo. Colapinto había quedado **13°** y Gasly **14°**, compartiendo la séptima fila. El panorama era muy oscuro, especialmente después de dos fines de semana muy competitivos en Miami y Canadá, donde Alpine había mostrado un salto real y Colapinto se había instalado en Q3 y en la pelea fuerte de la zona media. Barcelona representó un golpe de realidad.

En clasificación, Franco ya había dejado un diagnóstico durísimo del auto: habló de falta de tracción, exceso de deslizamiento, balance muy malo y un coche que “no hace lo que quiero”. También contó que casi termina contra el muro tres veces en su vuelta final. Gasly, por su parte, tampoco encontraba soluciones. Y el equipo, según el propio argentino, estaba “bastante perdido”.

Por eso el 7° y 8° final adquiere un valor todavía más alto. No fue un domingo que confirmara superioridad, sino uno que exhibió capacidad de reacción colectiva. Y en una temporada larga, con un reglamento nuevo y una zona media tan ajustada, ese tipo de jornadas puede cambiar mucho más que una simple

tabla de resultados.

Cómo construyó Alpine el milagro en Barcelona

Estrategias distintas desde la largada

Alpine llegó al domingo sabiendo que solo una carrera movida podía devolverle opciones. Por eso eligió separar caminos desde la grilla. **Colapinto largó con neumáticos blandos y Gasly con duros**, una decisión pensada para cubrir distintos escenarios y tratar de capturar cualquier oportunidad que ofreciera la competencia.

Aunque en la previa esa diferencia parecía importante, el desarrollo mostró que los compuestos blandos y medios duraban casi lo mismo. Franco paró en la **vuelta 13** y Pierre apenas **dos giros después**. A los dos les colocaron neumáticos duros y la idea fue la misma: sostenerse en carrera, esperar movimientos delante y no perder el tren de los eventuales puntos.

Una primera ayuda en la salida

El arranque ya trajo noticias favorables para ambos Alpine. El retraso de **Gabriel Bortoleto** le permitió a Gasly y Colapinto ganar una posición cada uno. También hubo una caída de **Isack Hadjar** en el clasificador, aunque el documento deja claro que el verdadero rival en ese tramo era el Audi del brasileño y no tanto el Red Bull del francés.

Esos pequeños avances no resolvían nada todavía, pero sí mantenían viva la carrera. Y eso era exactamente lo que Alpine necesitaba: llegar con vida a la parte media del GP, donde las decisiones de boxes, la gestión de neumáticos y cualquier imprevisto podían alterar el panorama.

La orden de equipo que cambió la carrera de Colapinto y Gasly

Uno de los momentos más delicados del domingo llegó en la **vuelta 20**. En pleno stint con neumáticos duros, Alpine le ordenó a **Franco Colapinto dejar pasar a Pierre Gasly**. La decisión generó enojo en el argentino, pero rápidamente quedó claro por qué el equipo había actuado así: el francés empezó a girar con mucho más ritmo y en apenas un par de vueltas le sacó dos segundos.

Ese episodio deja una lectura importante. Alpine no solo reaccionó desde la estrategia macro, sino también en la gestión interna de sus dos autos. El equipo entendió que Gasly tenía mejor ritmo en ese momento y priorizó maximizar sus probabilidades de entrar en la zona de puntos. Fue una decisión lógica, aunque incómoda para Colapinto, y terminó siendo parte central del resultado final.

El abandono de Hülkenberg abrió la puerta

Cuando todavía parecía que ni con estrategia alcanzaría para entrar al top 10, apareció el primer gran giro del Gran Premio. **Nico Hülkenberg** entró a boxes a cambiar neumáticos y no volvió a salir por un problema en su Audi. Ese abandono empujó a los Alpine al **10° y 11° puesto**, con Gasly delante. De golpe, la carrera cambió de tono: ya no se trataba solo de resistir, sino de defender puntos reales.

El segundo pit stop de Colapinto fue clave

La segunda gran jugada llegó con la detención de Colapinto en la **vuelta 35**. Después, en las vueltas **36 y 39**, pararon **Liam Lawson y Arvid Lindblad**, los dos Racing Bulls. Allí sí funcionó a la perfección la apuesta de Alpine: el **undercut** dejó a los dos pilotos franceses por delante del equipo de

Faenza. Y el argentino apareció entonces en el **10° lugar**, ya metido en zona de puntos.

Ese fue probablemente el instante simbólico del “milagro”. Porque hasta allí, todo lo que Alpine venía rescatando era parcial. Pero en ese momento, un fin de semana que parecía absolutamente perdido se transformó en una carrera con doble puntuación posible.

El auto de seguridad virtual y el doble golpe de suerte final

Cuando Colapinto todavía soñaba con terminar por delante de Gasly, apareció una nueva variable: Pierre tenía que volver a pasar por boxes porque sus neumáticos no llegarían al final. Y justo entonces se desplegó el **auto de seguridad virtual** por el problema de **Fernando Alonso** en la curva 9. Ese momento le permitió a Gasly detenerse, cambiar gomas y volver a pista sin perder su posición respecto del argentino.

Parecía que la historia ya estaba escrita: noveno y décimo para Alpine, un resultado ya fantástico. Pero todavía faltaba el golpe final. En la **vuelta 62** abandonaron **Kimi Antonelli**, que marchaba segundo, y **Charles Leclerc**, que iba sexto. Esa doble deserción hizo avanzar dos posiciones a los Alpine, que terminaron **séptimo y octavo**. Lo que ya era una enorme rescate se convirtió en una jornada directamente extraordinaria.

Colapinto y Gasly sostuvieron a Alpine cuando el auto no respondió

Hay un dato fundamental para entender la dimensión de este resultado: **el A526 no fue competitivo en Barcelona**. El documento lo remarca varias veces. El auto sufrió muchísimo con el asfalto caliente y abrasivo de Montmeló, volvió a mostrar debilidades aerodinámicas en curvas de media y alta

velocidad y padeció especialmente la degradación. Además, Alpine no pudo estrenar el alerón delantero nuevo que esperaba utilizar en esta primera visita del año a España.

Es decir: **no hubo salvación por ritmo**, sino por ejecución. Y eso también tiene mérito deportivo. Cuando el coche no acompaña, los equipos medianos suelen desaparecer del radar. Alpine hizo lo contrario: se mantuvo en carrera, apostó con inteligencia, leyó los tiempos y sacó el máximo posible.

El contexto del campeonato: Alpine sigue siendo el mejor del resto

Aun con todas las dificultades vividas en Montmeló, el resultado final dejó a Alpine en una posición todavía muy sólida en la pelea del campeonato. El equipo de Enstone se mantuvo como **el mejor del resto** detrás de los cuatro grandes y amplió su ventaja a **22 puntos sobre Racing Bulls**, el sexto. Además, se convirtió en el **único equipo**, además de los cuatro de punta, que sumó puntos en todos los fines de semana de la temporada hasta ese momento.

Ese dato es fortísimo porque resume la evolución de la escudería en 2026. En Miami y Canadá, Alpine se había ganado ese lugar por rendimiento puro. En Barcelona, en cambio, lo sostuvo desde otro costado: la maximización total de oportunidades. Y en un campeonato donde la regularidad pesa tanto como la velocidad, esa capacidad puede valer oro.

Análisis del hecho principal: por qué se puede hablar de milagro

La idea de “milagro” no es exagerada en este caso. Alpine no encontró el rumbo en ningún momento del fin de semana. Cambió puestas a punto, tocó los autos de manera extrema, hasta reemplazó el chasis de Gasly y aun así seguía perdido.

Colapinto fue clarísimo al describir el caos del sábado. Y la clasificación, con los dos autos fuera de Q3 y compartiendo la séptima fila, parecía cerrar cualquier discusión seria sobre sumar puntos.

Sin embargo, el domingo el equipo hizo casi todo bien. No tuvo el mejor coche, pero sí una buena lectura táctica. Se animó a dividir estrategias, ejecutó bien los pit stops, tomó una orden interna correcta aunque incómoda y estuvo listo para aprovechar abandonos y neutralizaciones. En un deporte donde muchas veces las oportunidades duran segundos, Alpine estuvo siempre atento.

La gran conclusión es que **Gasly, Colapinto y Alpine construyeron un resultado que excede la simple suerte**. Sí, hubo fortuna. Pero también hubo preparación para recibirla.

Contexto del torneo y antecedentes recientes de Alpine

Antes de Barcelona, Alpine venía de dos fines de semana muy fuertes. En **Miami**, Colapinto había sido séptimo y había consolidado el salto de rendimiento del equipo tras el estreno del nuevo paquete. En **Canadá**, el argentino dio otro paso adelante con un sexto puesto, el mejor resultado de su carrera hasta entonces. Esos resultados habían instalado a la escudería como la quinta fuerza del campeonato.

Barcelona amenazaba con romper esa tendencia. De hecho, en rendimiento real, la rompió. Pero el resultado del domingo impidió que la caída se reflejara en la tabla. Y esa es otra gran noticia para Alpine: aun en uno de sus peores fines de semana del año, pudo sumar fuerte.

Estadísticas y datos relevantes

Resultado final de Alpine en Barcelona-Cataluña

- Pierre Gasly: 7°
- Franco Colapinto: 8°
- Puntos sumados por el equipo: 10

Situación previa a la carrera

- Colapinto largó 13°
- Gasly largó 14°
- Los Alpine compartían la **séptima fila**

Claves estratégicas

- Colapinto largó con **blandas**
- Gasly largó con **duras**
- Franco paró en la **vuelta 13**
- Pierre paró dos vueltas después
- Orden de equipo a favor de Gasly en la **vuelta 20**
- Segundo pit stop de Colapinto en la **vuelta 35**
- Virtual Safety Car por Alonso y doble abandono final de Antonelli y Leclerc

Contexto del campeonato

- Alpine siguió como **mejor equipo del resto**
- Mantiene **22 puntos de ventaja sobre Racing Bulls**
- Es el único equipo fuera de los cuatro grandes que sumó en **todos los fines de semana** disputados hasta entonces

Proyección: lo que deja Barcelona de cara a Austria y el resto de la temporada

Barcelona no dejó tranquilidad técnica para Alpine, pero sí una enseñanza competitiva importante. El equipo deberá trabajar mucho en Enstone para entender por qué el A526 sufrió tanto en un circuito de curvas rápidas y alto desgaste, especialmente antes de la próxima visita a **Austria**, otra pista donde se esperan **altas temperaturas**. Además, el nuevo alerón delantero que no llegó a Montmeló debería aparecer allí, y puede ser parte de la solución.

Desde lo deportivo, el desafío será doble. Por un lado, recuperar el nivel mostrado en Miami y Canadá. Por otro, conservar esta capacidad de rescate cuando el rendimiento no alcance. Si Alpine logra unir ambas cosas, su posición como quinta fuerza puede consolidarse todavía más.

Análisis final

Alpine salió de Barcelona-Cataluña con mucho más de lo que merecía por velocidad pura. Pero en la Fórmula 1 eso también cuenta. Y mucho. Gasly y Colapinto no recibieron un regalo: estuvieron ahí para aprovechar cada grieta que abrió la carrera. El equipo, que había vivido uno de sus fines de semana más oscuros de 2026, encontró la manera de convertir el caos en un botín enorme.

Eso es, justamente, lo que distingue a los equipos que crecen. No solo suman cuando dominan a sus rivales directos; también sobreviven cuando el auto no aparece. En Barcelona, Alpine no ganó por rendimiento. Ganó por lectura, por oportunismo y por no rendirse nunca. Y a veces, en la zona media, los campeonatos también se empiezan a definir así.

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 desliziéndose 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.

Síntesis

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.

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

respaldo de Flavio Briatore

Colapinto clasificó 14° en Mónaco, quedó a 232 milésimas de la Q3 y deberá buscar una carrera inteligente para acercarse a los puntos.

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

Colapinto fue 15° en las dos prácticas del GP de Mónaco, golpeó el guardrail en la segunda tanda y dejó una advertencia clara: “El auto no se siente bien”.

Franco Colapinto busca confirmar su crecimiento con

Alpine en el GP de Mónaco: horarios, previa y el desafío clave de la clasificación

Colapinto llega al GP de Mónaco con confianza, buenos resultados recientes y el objetivo de volver a sumar puntos con Alpine.

Franco Colapinto fue sexto en Canadá y firmó la mejor actuación de su carrera en Fórmula 1

Franco Colapinto en Canadá volvió a dar un golpe sobre la mesa y firmó la mejor actuación de su carrera en la Fórmula 1. El piloto argentino terminó sexto en Montreal, sumó ocho puntos valiosísimos para Alpine y confirmó que el salto visto en Miami no fue casualidad: ahora también tiene consistencia, ritmo y resultados para pelear de manera estable en la zona alta del pelotón intermedio.

Franco Colapinto en Canadá: una carrera brillante para firmar su mejor resultado en Fórmula 1

Franco Colapinto escribió en Canadá una de esas páginas que

marcan un antes y un después en la carrera de un piloto. El argentino terminó sexto en el Gran Premio de Montreal, sumó ocho puntos y consiguió la mejor posición final de toda su trayectoria en la Fórmula 1, superando el séptimo puesto que había logrado apenas una fecha antes en Miami. El resultado no fue casual ni fruto exclusivo del desorden de la carrera: fue la consecuencia de un fin de semana en permanente crecimiento, de una clasificación sólida y de una competencia en la que supo leer cada situación con inteligencia, calma y velocidad.

El sexto puesto además tuvo un valor especial por la continuidad que refleja. Miami ya había dejado claro que Colapinto estaba en franco ascenso desde la llegada del gran paquete de actualizaciones de Alpine, pero Canadá confirmó que aquello no había sido un pico aislado. Esta vez el argentino volvió a meterse en Q3, largó décimo y llevó el A526 hasta una posición de privilegio en una carrera compleja, cambiante y con varias trampas estratégicas. Fue, en definitiva, la prueba más contundente de que Colapinto ya no aparece como una sorpresa, sino como una realidad dentro del equipo francés.

De un viernes sin vueltas a un domingo inolvidable

El tamaño del resultado se entiende todavía mejor cuando se repasa cómo había comenzado el fin de semana. Canadá arrancó torcido para Colapinto: una falla en la batería de la unidad de potencia Mercedes-Benz lo dejó sin dar una sola vuelta en la única sesión de entrenamiento libre. En un formato sprint, donde el tiempo de preparación es mínimo, ese problema lo obligó a construir todo el fin de semana prácticamente sobre la marcha. Sin referencias reales, sin conocer el comportamiento del auto en pista y con una enorme desventaja respecto a sus rivales, el argentino tuvo que aprender en plena competencia.

Sin embargo, lejos de derrumbarse, Colapinto reaccionó en cada

salida. Se metió en la SQ2 de la qualy sprint, terminó noveno en la carrera corta tras una gran remontada y luego selló una clasificación brillante para el domingo, alcanzando la Q3 y asegurándose el décimo cajón de largada. Lo que parecía un fin de semana hipotecado en el arranque terminó convirtiéndose en la mejor producción de toda su carrera en la máxima categoría.

Una largada incierta y una apuesta que salió bien

La carrera del domingo en Montreal estuvo marcada desde el inicio por un contexto muy particular. El cielo gris, la amenaza de lluvia y la incertidumbre sobre el estado real de la pista generaron un escenario estratégico muy complejo. Entre los 22 pilotos hubo tres elecciones diferentes de neumáticos: once largaron con lisos, cuatro con medios y siete apostaron por intermedios. Alpine eligió el compuesto medio para Colapinto y Gasly, una apuesta que no era obvia en un momento de tensión climática total.

Ese comienzo dejó rápidamente una primera gran conclusión: el equipo acertó. Mientras algunos rivales, entre ellos los McLaren, optaron por intermedios en condiciones apenas húmedas, el piso seco terminó castigando esa elección y obligó a Norris y Piastri a parar en las dos primeras vueltas. Ese error de Woking abrió de inmediato una oportunidad para Franco, que conservó su posición de largada y escaló en el clasificador gracias a las detenciones ajenas. A eso se sumó la salida de Arvid Lindblad desde la grilla por un problema técnico, otro detalle que empujó al argentino hacia adelante desde el arranque.

El susto de Colapinto en el

relanzamiento

Aunque la carrera terminó siendo la más sólida de su vida, Colapinto también tuvo un momento de tensión real. En un relanzamiento se fue apenas ancho y llegó a rozar el muro con la goma izquierda. Fue el único susto serio de su tarde en Montreal. El golpe, por fortuna, no provocó daños importantes en el Alpine y le permitió seguir adelante sin consecuencias mecánicas graves.

Ese episodio pudo haber alterado por completo su carrera, pero sucedió lo contrario: Colapinto se recompuso enseguida, mantuvo el control y no perdió el hilo de la competencia. Ese detalle también habla del crecimiento del argentino, que en un momento de máxima exigencia no cayó en el error posterior ni se dejó arrastrar por el apuro. Lo solucionó rápido y continuó construyendo una actuación muy madura.

Cómo se acomodó la carrera y por qué Colapinto terminó sexto

La competencia fue cambiando de forma con el correr de las vueltas. Arriba, Kimi Antonelli tomó el control de la carrera y también del campeonato, seguido por Max Verstappen y Lewis Hamilton. Más atrás, Charles Leclerc logró avanzar sobre Isack Hadjar, mientras el abandono de Norris eliminó cualquier amenaza que pudiera complicar la cosecha de Alpine. En ese contexto, Colapinto se sostuvo firme, sin errores graves, sin excesos y aprovechando todo lo que el Gran Premio le fue poniendo delante.

El cierre tuvo algo de calma, apenas alterado por los ataques de Hamilton sobre Verstappen, una disputa que recordó viejas batallas entre ambos. Cuando Lewis logró superar al neerlandés a cuatro vueltas del final, el foco para Alpine ya estaba puesto en la bandera a cuadros y en el resultado que se estaba

consolidando detrás. Allí apareció la gran noticia: Colapinto, que había largado décimo, cruzó la meta sexto y selló así la mejor clasificación final de su vida deportiva en la Fórmula 1.

Una carrera sólida, madura y sin errores graves

Hay un punto central para entender por qué este resultado vale tanto: no se trató de una carrera alocada ni de una sucesión de casualidades. El texto es claro al marcar que Colapinto construyó su sexto puesto con una conducción “firme y segura”, aprovechando los abandonos y los errores ajenos, pero también haciendo su parte con autoridad. De hecho, el propio balance del documento sugiere algo muy interesante: paradójicamente, tal vez haya sido la carrera más sencilla que le tocó vivir en su trayectoria interrumpida en la Fórmula 1, pero al mismo tiempo fue la mejor.

Eso explica bastante el salto del argentino. En otras competencias había brillado por maniobras defensivas, sobrepasos o capacidad para sobrevivir a contextos caóticos. En Canadá, en cambio, mostró otra capa de madurez: la de un piloto que puede correr con limpieza, sostener el ritmo, evitar errores grandes y capitalizar la oportunidad completa cuando el auto y la estrategia acompañan. Ese tipo de rendimiento es el que empieza a transformar buenos fines de semana en resultados fuertes.

Alpine también festejó: doble suma y un fin de semana redondo

El gran domingo de Colapinto no fue una historia aislada dentro de Alpine. Pierre Gasly también completó un muy buen fin de semana, y el equipo francés celebró una fecha muy importante en Montreal. Para la escudería de Enstone, la

actuación canadiense significó confirmar que el avance mostrado desde Miami tiene sustento real. Después de un inicio de temporada complicado, con un auto que no terminaba de acomodarse al estilo de Franco y con varias limitaciones competitivas, la evolución del A526 empezó a entregar resultados concretos.

En ese proceso, Colapinto aparece cada vez más como la gran referencia interna. Ya había sido la carta fuerte del equipo en Miami, volvió a serlo en Canadá y ahora suma 15 puntos en una temporada 2026 que había comenzado con muchas dificultades. Esa transformación también le da otro peso al trabajo de los ingenieros, porque el paquete de actualizaciones estrenado en Estados Unidos claramente encajó mejor con el estilo del argentino que con el de Gasly.

Las declaraciones previas y la confirmación en pista

El sábado, después de meterse en Q3, Colapinto había dejado una frase fuerte: "Nunca me faltó confianza, pero sí resultados". Esa idea encontró en la carrera del domingo la confirmación más clara posible. Durante todo el año, el argentino sostuvo que se sentía capaz, que tenía confianza, que en los tests el rendimiento había sido bueno y que los primeros tropiezos no reflejaban su verdadero nivel. Canadá terminó dándole la razón.

También había advertido que el fin de semana en Montreal no era tan veloz como Miami, pero que el ritmo de carrera estaba bien. Otra vez, la pista confirmó su lectura. Si el sábado la clasificación había sido firme y lo había dejado décimo, el domingo mostró que efectivamente el A526 tenía con qué competir en tanda larga, especialmente en un escenario donde la estrategia y la gestión iban a tener mucho peso. Colapinto no solo interpretó bien lo que venía pasando: también lo tradujo en su mejor resultado histórico.

Del séptimo en Miami al sexto en Canadá: la consistencia que pedía Alpine

Después del GP de Miami, Steve Nielsen, director del equipo, había dejado una especie de desafío interno: ver a Franco cómodo era muy positivo, pero ahora Alpine quería consistencia. Canadá llegó enseguida como examen inmediato y Colapinto respondió de la mejor manera. No solo repitió el nivel, sino que incluso lo mejoró: pasó del séptimo puesto en Florida al sexto en Montreal, sumó ocho puntos y confirmó que el crecimiento tiene continuidad.

Ese aspecto es probablemente lo más importante de todo el fin de semana. La Fórmula 1 castiga mucho la irregularidad y premia a quienes logran sostener el rendimiento. En este sentido, el argentino pasó en apenas dos carreras de ser una promesa de reacción a convertirse en una referencia firme de la zona media. El propio equipo había pedido estabilidad. Franco se la dio con resultados.

Por qué el sexto puesto en Canadá puede marcar un antes y un después

Este resultado no solo vale por los puntos o por la estadística. También puede representar un punto de quiebre emocional y competitivo. Hasta hace muy poco, Colapinto venía arrastrando un arranque de año complejo, con malas clasificaciones, poca performance general y un Alpine que no terminaba de responder. Desde Miami empezó a verse otra versión del argentino y de su equipo. En Canadá, esa mejora se consolidó de manera aún más potente.

Ahora ya no se trata solo de correr bien o de dejar buenas sensaciones. Colapinto empieza a convertir ese potencial en

puntos grandes, en posiciones altas y en actuaciones que impactan directamente en la cosecha del equipo. Y eso modifica su lugar dentro de Alpine, su valoración dentro del paddock y también la expectativa que genera de cara a lo que viene.

Colapinto ya no promete, ahora confirma

Franco Colapinto fue sexto en el Gran Premio de Canadá y logró la mejor actuación de su carrera en la Fórmula 1. Lo hizo tras un fin de semana muy complejo desde el arranque, después de quedarse sin práctica, de reconstruir todo sobre la marcha y de sostener un nivel alto en cada salida a pista hasta convertirlo en ocho puntos y una posición histórica.

La actuación de Montreal confirma que el salto de Miami no había sido casual. Colapinto encontró el rumbo, Alpine le dio un auto mucho más competitivo y el argentino respondió con consistencia, velocidad y madurez. En Canadá no solo corrió bien: también mostró que está listo para pelear cada fin de semana por objetivos mucho más grandes.