

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.

Franco Colapinto fue séptimo en Miami y firmó su mejor resultado en Fórmula 1

Franco Colapinto cerró un fin de semana inolvidable en Miami con su mejor resultado en la Fórmula 1. El piloto argentino había terminado octavo en pista, pero una sanción posterior a Charles Leclerc lo hizo subir al séptimo lugar y coronó una actuación muy sólida con Alpine, equipo que confirmó su salto de calidad y se instaló como la referencia de la zona media.

Franco Colapinto logró en Miami el mejor resultado de su carrera en F1

Franco Colapinto completó en el Gran Premio de Miami la mejor actuación de su trayectoria en la Fórmula 1. El argentino terminó octavo en pista, pero una penalización a Charles Leclerc, aplicada horas después de la bandera a cuadros, lo reposicionó en el **séptimo lugar**, resultado que se convirtió en su mejor registro histórico en el Mundial y en su producción más importante desde que llegó a Alpine.

La dimensión del resultado va mucho más allá del puesto final. Miami fue la confirmación de un crecimiento que se venía insinuando durante todo el fin de semana. Colapinto había sido octavo en la qualy sprint, octavo en la qualy del Gran Premio y volvió a cerrar dentro de ese mismo rango en carrera, lo que marcó una constancia muy valiosa. Esa regularidad, en un contexto de evolución técnica del equipo, terminó por entregar el premio más importante de todos: puntos fuertes y una actuación que lo posiciona como una de las grandes noticias del fin de semana.

Un fin de semana perfecto para instalarse entre los mejores del resto

Lo hecho por Colapinto en Miami no fue producto de una casualidad ni de una carrera caótica sin lógica. Según el desarrollo del fin de semana, el argentino fue **el mejor del resto** por detrás de los cuatro equipos que hoy dominan la categoría: Mercedes, McLaren, Ferrari y Red Bull. Eso explica por qué el octavo puesto se repitió una y otra vez en Florida: era el techo real al que podía aspirar con el A526, y él lo alcanzó en cada momento importante.

El texto lo deja claro: nadie puede sentarse todavía en la mesa de los equipos top, pero el que empieza a acercar una silla es Alpine. El salto del equipo francés fue evidente después de Japón, y los resultados de Miami reflejaron que el camino de desarrollo encarado por los ingenieros de Enstone, bajo la conducción de Flavio Briatore, fue el correcto. El A526 mostró una mejora importante, y Colapinto supo capitalizarla con un fin de semana muy completo.

Cómo fue la carrera de Colapinto en el GP de Miami

La carrera del argentino no arrancó sencilla. De entrada, Colapinto no largó bien y perdió un par de posiciones, en un inicio que amenazaba con complicarle rápido la tarde. Sin embargo, enseguida apareció una jugada inesperada que le permitió recuperarse: el trompo de Max Verstappen en la segunda curva alteró toda la secuencia del pelotón, Gasly tuvo que frenar casi a cero y Lewis Hamilton se fue por afuera. En ese revoleo, Franco encontró el hueco para avanzar y meterse en el sexto lugar.

Ese movimiento no estuvo exento de tensión. En el mismo episodio, Colapinto protagonizó un roce con Hamilton, aunque sin consecuencias para su Alpine. El Ferrari, según el relato, salió más perjudicado, mientras que el argentino pudo seguir adelante sin daños importantes y comenzar a construir una carrera firme dentro del top 10.

Una carrera inteligente y sin errores

Después de ese inicio movido, Colapinto entró en una carrera de mucha madurez. Era lógico esperar que Verstappen y Hamilton recuperaran terreno, y efectivamente eso terminó ocurriendo. Pero el argentino no se cayó. Mantuvo el ritmo que le permitía su auto, administró bien sus recursos y se sostuvo durante toda la competencia dentro del grupo de los diez mejores, una muestra de solidez muy importante para un piloto que venía de cargar con el peso de clasificaciones irregulares en las primeras fechas.

Otro dato que refuerza el valor de su actuación es que en gran parte de la carrera giró en soledad, sin cometer errores y defendiendo una posición que lo mostraba claramente por encima del resto de la zona media. La clasificación final dejó a Colapinto octavo en pista, a poco más de ocho segundos de Hamilton y con más de veinte de ventaja sobre Carlos Sainz, que terminó noveno. Esa diferencia expone con claridad el escalón que había logrado construir Alpine en Miami respecto de sus rivales directos.

El abandono de Gasly y la responsabilidad de sacar la cara por Alpine

La actuación de Franco gana todavía más relieve si se tiene en

cuenta lo que ocurrió en la interna del equipo. Desde la sexta vuelta, Colapinto quedó como la única carta de Alpine en carrera, porque Pierre Gasly abandonó tras un accidente provocado por una maniobra de Liam Lawson. Eso dejó todo el peso del resultado del equipo sobre los hombros del argentino. Y respondió.

El texto es contundente en este punto: Colapinto fue más rápido que Gasly durante todo el fin de semana y solo quedó por detrás de su compañero en el sprint, donde había quedado condicionado por el toque con Verstappen. En el resto de las salidas a pista, fue siempre superior. Eso incluye las dos clasificaciones y la carrera principal, una señal interna muy fuerte dentro de Alpine.

La penalización a Leclerc que cambió el resultado final

Aunque en pista cruzó la meta en el octavo lugar, Colapinto terminó siendo oficialmente **séptimo** por una sanción aplicada a Charles Leclerc tres horas después del final. Ese detalle fue el que transformó una actuación ya muy buena en un hito personal: el mejor resultado de su carrera en F1, superando el octavo puesto que había conseguido en Azerbaiyán 2024 con Williams.

Esa modificación posterior no le quita mérito a su trabajo. Al contrario: viene a reforzar la idea de que el argentino estuvo todo el fin de semana en el lugar en el que debía estar, maximizando el potencial del auto y aprovechando cada oportunidad que se le abrió. Miami no fue una carrera de supervivencia; fue una carrera de consolidación.

Las declaraciones de Colapinto tras

su gran domingo en Miami

Después de la competencia, Colapinto dejó declaraciones que mezclaron satisfacción, alivio y emoción. En primer lugar, remarcó que estaba contento con el resultado y con la mejora del fin de semana, y agradeció al equipo por las evoluciones del auto. También explicó que en la largada tuvo un inconveniente, ya que “algo pasó en el turbo” y eso le hizo perder posiciones, aunque logró recuperarlas rápidamente en las dos primeras curvas.

Pero las frases más fuertes llegaron cuando puso su resultado en perspectiva personal. Dijo que en los últimos siete días se le habían cumplido muchos sueños, en referencia a una semana única que incluyó el multitudinario road show en Buenos Aires, el encuentro con Lionel Messi y el mejor resultado de su carrera en Fórmula 1. Además, valoró especialmente que Messi lo hubiera ido a apoyar junto a su familia y sostuvo que era lindo poder darle una alegría así a los argentinos. Su cierre fue una declaración de optimismo: “esto es un buen comienzo y vamos a ir por más”.

Miami, la semana soñada de Colapinto

La nota construye alrededor de Colapinto una narrativa muy potente. Todo comenzó con el road show en las calles de Buenos Aires, siguió con el deseo cumplido de conocer a Lionel Messi y terminó con el broche deportivo de un séptimo puesto en Miami. Es, sin dudas, una de las mejores semanas de su vida y una que quedará grabada en su memoria.

Más allá del costado emocional, lo relevante es que todo eso coincidió con un verdadero salto de rendimiento. A veces el deporte se explica desde lo técnico, otras desde la confianza. En Miami, ambas cosas parecieron alinearse: Alpine le dio un

auto más competitivo y Colapinto respondió con su fin de semana más consistente desde que está en la máxima categoría.

Alpine dio un salto y ya lidera la zona media

Otro gran eje de la historia es el crecimiento de Alpine. El equipo francés terminó Miami en el quinto lugar del Mundial de Constructores, desplazando a Haas y consolidándose como la referencia de la zona media. Los números muestran que el salto del A526 fue real, y Colapinto fue quien mejor lo aprovechó.

La carrera dejó una imagen muy clara del nuevo orden: Haas perdió terreno, Williams terminó con sus dos autos en puntos, Racing Bulls se cayó y Audi tuvo un fin de semana para el olvido. En ese escenario, Alpine apareció como el equipo más sólido por detrás de los grandes, y el argentino fue el encargado de materializarlo con seis de los siete puntos que sumó la escudería en Miami.

Por qué Miami puede ser un punto de inflexión

Lo más importante para Colapinto quizá no sea solo el séptimo puesto final, sino todo lo que lo rodea. En China ya había demostrado que podía brillar en carrera, pero en Miami además logró estar firme en clasificación. Puso al Alpine dos veces en Q3 en el mismo fin de semana y luego lo llevó a un resultado grande el domingo. Esa combinación es la que realmente puede marcar un antes y un después en su temporada.

A partir de ahora, el reto será sostener ese nivel. Como bien señala el texto, en Fórmula 1 la referencia siempre es la última carrera, y por eso Miami será también una vara para medir lo que venga. Alpine deberá continuar el camino de desarrollo, y Colapinto tendrá que ratificar que este salto no

fue una excepción. El próximo examen será en Canadá.

Conclusión: el mejor Colapinto apareció en Miami

Franco Colapinto fue séptimo en el Gran Premio de Miami y firmó la mejor actuación de su carrera en la Fórmula 1. Lo hizo con una mezcla de velocidad, inteligencia y consistencia, en un fin de semana donde fue competitivo desde la primera clasificación hasta la bandera a cuadros. La sanción a Leclerc le dio un puesto más, pero el mérito de fondo ya estaba construido: el argentino había sacado la cara por Alpine, le había dado al equipo la mayoría de sus puntos y había demostrado que, con un auto más estable, puede ser protagonista en la zona media.

Miami no solo entregó puntos. También dejó una sensación poderosa: Colapinto encontró el rumbo, Alpine dio el paso que necesitaba y ambos parecen haber iniciado una etapa mucho más prometedora.

Franco Colapinto fue octavo en la qualy de Miami y firmó su mejor sábado con Alpine

Franco Colapinto volvió a destacarse en Miami y cerró una clasificación sólida para la carrera principal del domingo. El piloto argentino fue octavo en la qualy del Gran Premio, igualó su mejor ubicación de largada en Fórmula 1 y dejó declaraciones optimistas tras confirmar que Alpine dio un paso

adelante en rendimiento, incluso con detalles técnicos que todavía limitan el potencial del auto.

Franco Colapinto volvió a brillar en Miami y largará octavo

Franco Colapinto completó en Miami su mejor fin de semana clasificatorio desde que llegó a Alpine. Después de haberse metido el viernes en la SQ3 y haber sido octavo para el sprint, el argentino repitió la posición en la qualy del Gran Premio y largará desde la cuarta fila en la carrera principal. El resultado no solo confirma su crecimiento en un punto que venía siendo su mayor deuda, sino que también ratifica el salto competitivo que mostró la escudería francesa en Florida.

El piloto bonaerense venía de un sábado de emociones cruzadas. Tras la alegría por su gran clasificación sprint del viernes, el toque con Max Verstappen en la largada del sprint y la posterior caída de ritmo lo habían dejado sin puntos. Sin embargo, Colapinto logró reponerse rápido, trabajó junto a los ingenieros de Alpine para entender qué había pasado y volvió a responder con una actuación fuerte a una vuelta. Esa capacidad para resetear en pocas horas también explica el valor de esta octava posición en Miami.

La mejor qualy de Colapinto con Alpine

El octavo lugar conseguido en la clasificación del Gran Premio representa la mejor posición de Franco Colapinto en una qualy de carrera principal desde su llegada a Alpine. Además, iguala su mejor ubicación de partida en Fórmula 1, ya que en Azerbaiyán 2024 había sido noveno en clasificación y luego avanzó un lugar en la grilla por la salida desde boxes de Lewis Hamilton. En Miami, en cambio, el octavo puesto fue puro mérito propio.

La importancia del resultado también está en el contexto. Colapinto había sufrido mucho en las primeras carreras del año para lograr una vuelta rápida competitiva. El ritmo en carrera estaba, la agresividad también, pero la clasificación seguía siendo ese punto que condicionaba el resto del fin de semana. En Miami, esa historia cambió por completo: el argentino encadenó dos clasificaciones muy buenas y dejó claro que encontró respuestas donde antes había dudas.

Las declaraciones de Colapinto tras la clasificación

Después de bajarse del auto, Franco resumió su sensación con una frase contundente: **“Hice dos grandes clasificaciones”**. Y no fue una exageración. El argentino destacó que completó una qualy muy sólida, que por fin sintió que el auto lo acompañó después de cuatro carreras y que, al conocer un poco más la pista respecto del viernes, pudo empezar a empujar más y a ir más al límite con confianza.

También dejó en claro que el balance es muy positivo, aunque todavía no perfecto. Explicó que hay aspectos por mejorar y señaló de manera puntual que un alerón trasero con mayor carga lo habría ayudado en una pista con poco grip trasero. Aun así, remarcó que maximizó lo que tenía disponible. Esa lectura es importante porque muestra dos cosas: por un lado, que Colapinto se sintió cómodo; por el otro, que cree que incluso había margen para algo más si el paquete del auto hubiese sido ideal.

El trabajo de Alpine después del sprint

Uno de los datos más interesantes que dejó la jornada fue la reacción del equipo después del sprint. Colapinto reveló que trabajaron con los ingenieros para entender por qué el auto

había perdido rendimiento en la carrera corta del sábado. Según explicó, lograron detectar que el alerón trasero era un elemento importante en esa caída de rendimiento, ya que con menos carga el Alpine perdía apoyo atrás y eso provocaba el recalentamiento de los neumáticos.

Ese análisis permitió ajustar detalles de cara a la clasificación del GP y ayudó a sostener la competitividad a una vuelta. Más allá de que todavía quedan cuestiones por resolver, el simple hecho de que Alpine haya encontrado explicaciones y haya podido reaccionar rápido es una muy buena señal para un equipo que llegó a Miami con la intención de afirmarse como la quinta fuerza del campeonato.

Miami, un fin de semana bisagra para el argentino

La actuación de Colapinto en Miami tiene valor deportivo, técnico y también anímico. El argentino llegó a la fecha de Florida después de un largo receso por las cancelaciones de Bahrein y Arabia Saudita, tras haber trabajado en Enstone, haber pasado por Argentina y haber recibido una enorme muestra de cariño en el road show de Buenos Aires. En pista, todo eso se tradujo en un piloto mucho más seguro, más claro y más firme en momentos clave del fin de semana.

Miami también marcó el cierre de una etapa especial para él. El propio Franco destacó que se terminó el ciclo de circuitos desconocidos, ya que a partir de ahora conoce casi todos los trazados del calendario, con la excepción de Madrid. Y dejó una reflexión llamativa: aseguró que, por alguna razón, en las pistas callejeras o en los trazados que no conocía había rendido mejor. Esa frase ayuda a poner todavía más en valor lo que hizo en Florida.

Dos Q3 para Alpine y un gran día para el equipo

Otro punto fuerte del sábado fue el rendimiento colectivo de Alpine. Colapinto habló de un “doble Q3 para el equipo” y lo definió como un gran día. Esa afirmación tiene peso porque confirma que la mejora no fue aislada ni dependió solo de una gran vuelta individual. El equipo mostró una base competitiva real durante todo el fin de semana y quedó mejor parado frente a sus rivales directos en la zona media.

En una temporada de reglamento nuevo, donde el desarrollo técnico será decisivo, este tipo de fines de semana puede marcar tendencias. Alpine llevó actualizaciones a Miami y los resultados estuvieron a la vista: tanto en la clasificación sprint como en la qualy del GP, el auto respondió bien y permitió pelear en posiciones de relevancia. Para Colapinto, eso significa por fin tener un coche capaz de acompañar su rendimiento cuando la vuelta sale limpia.

Una qualy que vale por el presente y por lo que viene

El octavo lugar no solo es un buen resultado puntual; también puede ser un punto de inflexión en la temporada de Franco. Durante el inicio del campeonato, una de las grandes diferencias con Gasly había estado en las clasificaciones. En Miami, en cambio, Colapinto cambió esa tendencia, se mostró competitivo de forma constante y dejó atrás una mochila pesada. Ese avance puede ser decisivo para encarar lo que viene con otra confianza.

Además, su frase sobre haber hecho dos grandes clasificaciones resume a la perfección el momento: ya no se trata de una vuelta aislada ni de una sorpresa, sino de una mejora sostenida a lo largo del fin de semana. Eso le da otra

dimensión a su actuación y alimenta la expectativa de que el argentino pueda empezar a instalarse de manera más estable en la pelea por los puntos.

La carrera del domingo, el próximo gran desafío

Después de un sábado muy positivo, el foco quedó puesto en la carrera principal. Según el propio Colapinto, todo indica que el domingo podría correrse con lluvia, un factor que siempre agrega incertidumbre y abre nuevas posibilidades. Largar octavo en esas condiciones puede ser una oportunidad muy valiosa, sobre todo si Alpine logra sostener el equilibrio del auto y evitar los problemas de degradación que aparecieron en el sprint.

Para Franco, la clave estará en convertir estas buenas clasificaciones en un resultado grande. Ya hizo la parte más difícil, que era salir desde una posición lógica para competir. Ahora le toca refrendarlo en carrera, donde realmente se reparten los puntos más importantes y donde podrá medir cuánto de este salto en Miami es una mejora estructural y cuánto responde al contexto puntual del circuito.

Conclusión: Colapinto encontró el rumbo en Miami

Franco Colapinto fue octavo en la qualy del Gran Premio de Miami y firmó uno de sus mejores sábados desde que corre en Fórmula 1. El argentino igualó su mejor posición de largada, encadenó dos clasificaciones fuertes en el mismo fin de semana y dejó declaraciones que transmiten alivio, confianza y ambición. Después de varias carreras en las que el auto y la vuelta rápida no aparecían, Miami mostró a un Colapinto más cómodo, más agresivo y mucho más conectado con su Alpine.

Con un equipo que también mostró señales claras de crecimiento, la actuación en Florida puede transformarse en un punto de partida. El desafío ahora será sostener este nivel y trasladarlo al domingo. Pero, pase lo que pase en carrera, la qualy de Miami ya dejó una certeza importante: Colapinto encontró una base sólida para empezar a construir una temporada mucho más competitiva.

Franco Colapinto terminó décimo en el sprint de Miami tras un toque en la largada

Franco Colapinto pasó de la ilusión de su gran clasificación del viernes al sabor amargo del sábado en el sprint de Miami. El piloto argentino largó octavo, tuvo un buen arranque, se rozó con Max Verstappen en la segunda curva y, tras una carrera condicionada por el daño en su Alpine y la degradación de neumáticos, terminó décimo y fuera de la zona de puntos.

El sprint de Miami dejó una sensación ambigua para **Franco Colapinto**. Por un lado, el argentino confirmó que su salto en clasificación no fue casualidad, porque volvió a mostrarse competitivo desde el arranque y largó desde una posición expectante. Pero, por el otro, la carrera corta del sábado se torció demasiado pronto y lo dejó con las manos vacías. Después de haber partido octavo, el piloto de Alpine terminó décimo, sin puntos, en una competencia que quedó condicionada desde la segunda curva.

El contraste fue fuerte. Apenas 24 horas antes, Colapinto había firmado en Miami su mejor clasificación desde que llegó a Alpine, metiéndose en SQ3 y largando desde el octavo puesto

para el sprint. Esa ubicación lo ponía en una situación concreta de pelear por unidades, algo que hasta aquí le había costado mucho por sus problemas a una vuelta. Sin embargo, el sábado mostró la otra cara del automovilismo: una largada al límite, un toque inevitable y un desarrollo de carrera que se fue complicando con el correr de las vueltas.

Un gran arranque y un toque que cambió todo

Colapinto volvió a mostrar que una de sus fortalezas está en las partidas. Moviéndose bien desde el octavo cajón y enseguida quedó metido en una pelea de alto voltaje, rodeado de nombres pesados de la Fórmula 1. Compartía fila con **Lewis Hamilton** y tenía justo por delante a **Max Verstappen** y **George Russell**. En ese contexto, el argentino llegó a la segunda curva prácticamente a la par del inglés y del neerlandés.

La maniobra se cerró demasiado rápido. Hamilton apareció por afuera, Verstappen fue por el medio y Colapinto intentó sostenerse por adentro. El espacio era mínimo y el roce terminó siendo inevitable: un toque entre Hamilton y Verstappen desplazó al tetracampeón hacia el Alpine, y allí se produjo el contacto entre la rueda delantera izquierda del auto del argentino y la delantera derecha del Red Bull. Fue una acción de carrera, sin margen real para sanciones ni investigaciones, pero con una consecuencia deportiva inmediata para Franco.

Ese entrevero lo hizo perder terreno de inmediato. En ese instante, **Pierre Gasly** aprovechó la situación, escaló al octavo lugar y quedó justo delante de su compañero. Lo que parecía una carrera abierta para sumar puntos pasó a transformarse en una prueba de resistencia y defensa para Colapinto.

El daño en el Alpine y una carrera sin demasiadas opciones

A partir de ese toque, la competencia del argentino cambió por completo. Según el análisis posterior, es muy probable que el A526 haya quedado con algún daño en la parte delantera izquierda, algo que condicionó el resto de su trabajo. A eso se sumó otro problema que el propio Colapinto remarcó más tarde: la degradación de las cubiertas traseras y una menor carga aerodinámica respecto de Gasly, que montaba otra ala trasera.

Con ese escenario, Franco entró en una carrera sin demasiados matices. Intentó sostenerse, giró varias vueltas en el noveno lugar y se defendió como pudo, pero no tuvo el ritmo suficiente para atacar hacia adelante ni para mantenerse con comodidad frente a quienes venían detrás. Mientras Gasly encontraba un mejor ritmo en la parte final del sprint, Colapinto comenzó a sufrir cada vez más.

El desarrollo fue claro: con el correr de las 19 vueltas, la brecha con su compañero se fue ampliando y el argentino quedó a merced del avance de **Isack Hadjar**. En los giros finales, el piloto de Racing Bulls logró concretar el sobrepaso y desplazó a Colapinto al décimo puesto, una posición que lo dejó fuera de la zona de puntos y selló un sábado mucho más amargo de lo esperado.

Del viernes perfecto al sábado con sabor a poco

La historia de Colapinto en Miami tuvo un cambio brusco de un día a otro. El viernes había sido todo sonrisa. Había encontrado al fin esa vuelta rápida que le faltaba en 2026, había batido a Gasly en clasificación y había puesto a Alpine

en una situación muy competitiva. De hecho, esa gran actuación había alimentado la ilusión de sumar en el sprint y confirmar el paso adelante del equipo francés.

Pero el sábado cambió el guion. El automovilismo tiene esa lógica despiadada: una gran qualy no siempre se transforma en un gran resultado, y una maniobra en apenas un par de curvas puede modificarlo todo. Eso fue lo que le ocurrió a Colapinto, que pasó de la alegría de haber logrado su mejor viernes con Alpine al sinsabor de quedarse décimo después de haber largado con una oportunidad real de pelear más arriba.

Qué dejó el sprint de Miami para Colapinto

Aunque el resultado final fue negativo en términos de puntos, el sprint de Miami también dejó elementos rescatables para el argentino. El primero, y quizás el más importante, es que por fin consiguió una clasificación fuerte. Esa había sido su gran deuda en el arranque del año. Hasta aquí, sus fines de semana habían quedado muchas veces hipotecados por malas posiciones de largada. En Miami, en cambio, logró ponerse octavo en la grilla y partir desde una ubicación lógica para competir.

El segundo punto positivo es que volvió a demostrar que tiene buenas largadas y que no le tiembla el pulso para pelear con pilotos de primer nivel. Quedó metido en una maniobra de altísima exigencia con Hamilton y Verstappen, y aunque terminó perjudicado, también quedó claro que no rehúye el cuerpo a cuerpo en escenarios grandes.

Lo que sí deberá revisar Alpine es cómo sostener ese rendimiento a lo largo de la carrera cuando aparecen daños o cuando las diferencias de configuración entre ambos autos se vuelven más evidentes. Porque mientras Gasly logró mantener mejor ritmo en el cierre, Colapinto fue perdiendo velocidad y terminó expuesto en la defensa.

Alpine, entre la mejora del viernes y el golpe del sábado

Para el equipo francés, el balance del sprint también tiene dos caras. Por un lado, la clasificación del viernes confirmó que las actualizaciones introducidas en Miami funcionaron y que Alpine dio un paso adelante en la zona media. Por el otro, el sábado mostró que todavía hay detalles por ajustar y que la competitividad no alcanza por sí sola si la carrera se complica en los primeros metros.

Gasly terminó por delante de Colapinto y el equipo volvió a demostrar que tiene ritmo para pelear en el grupo intermedio. Sin embargo, la pérdida de puntos potenciales con el argentino deja una sensación de oportunidad desperdiciada. Miami había aparecido como un escenario ideal para convertir el progreso en un resultado concreto, pero el sprint dejó a Franco fuera del top 8.

La clasificación para la carrera principal, el próximo gran objetivo

Tras el sprint, la mirada quedó puesta en la clasificación para la carrera principal del domingo. Allí Colapinto tendrá la gran chance de refrendar la mejora mostrada el viernes y demostrar que lo hecho en la qualifying sprint no fue una excepción. Ese será el verdadero examen para confirmar si dejó atrás su gran debilidad de comienzos de temporada.

El vaso medio lleno está claro: después de tanto buscarlo, el argentino encontró una buena clasificación y volvió a instalarse en una zona donde puede pelear. El vaso medio vacío también existe: una oportunidad concreta de sumar en el sprint se escapó demasiado rápido y lo dejó con un décimo puesto que sabe a poco.

Colapinto dejó una buena señal, pero se quedó sin recompensa

El décimo lugar de Franco Colapinto en el sprint de Miami no refleja del todo el potencial que había mostrado durante el fin de semana. El argentino largó octavo, hizo una buena partida y se vio envuelto en un toque inevitable con Verstappen que alteró por completo su carrera. Desde allí, el daño en el auto, la degradación y la falta de ritmo en el cierre le terminaron costando dos posiciones y los puntos.

De todos modos, Miami sigue dejando una señal alentadora. Colapinto volvió a mostrarse competitivo, rompió su mala racha en clasificación y quedó mejor perfilado para lo que viene. El desafío ahora será transformar esas buenas sensaciones en un resultado grande en la carrera principal, donde realmente se juega el premio más importante del fin de semana.

Franco Colapinto brilló en Miami y firmó su mejor clasificación sprint con Alpine

Franco Colapinto en Miami encontró por fin la vuelta rápida que tanto había buscado en este inicio de temporada. En un fin de semana sprint y en un circuito desconocido para él, el piloto argentino se metió en la SQ3 por primera vez con Alpine, fue más veloz que Pierre Gasly y largará octavo en la carrera corta del sábado, en una jornada que también confirmó el salto competitivo del equipo francés.

Franco Colapinto tuvo su gran despegue en Miami

Después de semanas de trabajo, análisis y autocrítica, **Franco Colapinto** logró en Miami lo que tanto necesitaba: una clasificación fuerte, limpia y competitiva. El argentino firmó una actuación destacada en la qualy para el sprint del Gran Premio de Miami y consiguió su mejor resultado en una sesión de clasificación desde que llegó a Alpine. El octavo puesto no solo lo coloca en una posición muy valiosa para pelear por puntos en la carrera corta, sino que además representa un quiebre en una de las mayores cuentas pendientes que arrastraba en este arranque de 2026.

El contexto también potencia el valor de lo conseguido. Colapinto llegaba a Miami tras un parón de cinco semanas, provocado por las cancelaciones de Bahrein y Arabia Saudita, y luego de un inicio de campeonato con sensaciones cruzadas. Había mostrado ritmo, agresividad y capacidad para correr bien los domingos, pero le faltaba dar el salto en clasificación. En Miami, finalmente, esa pieza apareció. Y apareció en un escenario exigente: una pista nueva para él, un fin de semana sprint y una Alpine que estrenó un importante paquete de actualizaciones.

La mejor clasificación de Colapinto desde su llegada a Alpine

La gran noticia del viernes en Florida fue que Colapinto se metió en la **SQ3**, algo que no conseguía desde su etapa en Williams, y que además logró terminar **octavo**, por delante de su compañero **Pierre Gasly**, al que superó por 154 milésimas en la tanda decisiva. Ese dato no es menor. Gasly había sido la referencia interna del equipo y, apenas unas semanas antes, en Japón, la diferencia entre ambos había sido muy amplia. En Miami, el argentino revirtió por completo esa situación.

La secuencia clasificatoria tuvo mucho valor. En la **SQ1**, Colapinto se vio condicionado por una bandera amarilla provocada por una salida de pista de Lance Stroll en la curva 17, lo que lo obligó a abortar un intento. Aun así, logró recomponerse y meterse en la siguiente fase con un tiempo de 1m30s386, justo detrás de Gasly. En la **SQ2**, directamente cambió la tendencia y dio un golpe interno fuerte dentro del equipo: volvió a ser octavo, pero esta vez con una diferencia de 446 milésimas a favor sobre el francés. Ya en la **SQ3**, con 1m29s320, selló una clasificación fantástica para largar desde la cuarta fila.

Un resultado que vale más que un simple octavo puesto

La octava posición de partida tiene una importancia que va más allá del número final. Colapinto había mostrado hasta aquí ser un piloto muy fuerte en ritmo de carrera, en maniobras, en defensa y en lectura de competencia. El gran problema había sido siempre empezar demasiado atrás. Eso lo obligaba a depender de autos de seguridad, estrategias al límite o remontadas muy exigentes. Miami modificó ese panorama: ahora tendrá una largada mucho más favorable y una chance concreta de transformar su ritmo en puntos.

Además, su producción gana todavía más relevancia porque Alpine decidió afrontar la SQ3 con una estrategia distinta al resto. Mientras los otros equipos salieron con neumáticos blandos nuevos, la escudería francesa optó por usar un juego que ya había sido empleado en la parte final del entrenamiento. Aun con esa desventaja, Colapinto logró terminar octavo y dejar atrás incluso al Red Bull de Isack Hadjar, que quedó noveno con goma flamante. Gasly, por su parte, fue décimo.

Miami confirmó el salto de Alpine

No solo Colapinto salió fortalecido del viernes. También **Alpine** mostró una mejora evidente. El equipo había llegado a Miami con un paquete importante de actualizaciones, trabajado durante el largo receso en Enstone, y el resultado fue inmediato. Desde el entrenamiento ya se veía una versión más competitiva del A526, aunque Franco quedó fuera del top 10 porque se topó con tráfico en su último intento. Pero en la clasificación del sprint, tanto él como Gasly lograron meterse en SQ3, una señal concreta de que el equipo dio un paso adelante.

Ese avance también reposiciona a la escudería en la pelea de la zona media. En las primeras fechas, Alpine había discutido mano a mano con **Racing Bulls, Audi y Haas**, pero en Miami apareció por encima de ese lote y con argumentos para ilusionarse con consolidarse como la quinta fuerza del campeonato. En una temporada de reglamento nuevo, donde la evolución técnica puede modificar rápido el orden, el trabajo de desarrollo pasa a ser decisivo. Y en este caso, el equipo francés respondió.

Las declaraciones de Colapinto: alivio, trabajo y confianza recuperada

Después de la clasificación, las palabras de Colapinto dejaron ver algo más que satisfacción. También mostraron alivio. El argentino reconoció que lo más importante fue haber entendido por qué le había faltado rendimiento en las carreras anteriores. Explicó que el parón sirvió para resetear, analizar dónde estaba el problema y trabajar en la dirección correcta junto a ingenieros y mecánicos. Ese concepto es central para entender el peso de esta clasificación: no fue solo una buena vuelta, sino el resultado de un proceso de

corrección.

Franco también destacó que el equipo y él encontraron el rumbo después de tres primeras carreras duras y dolorosas. Y, ya pensando en el sprint, dejó una frase alentadora: señaló que el ritmo era fuerte y que, en comparación con el Red Bull de Hadjar, había sido competitivo incluso con neumáticos usados. Esa percepción abre una expectativa concreta para el sábado: si mantiene el nivel de viernes, tendrá una oportunidad real de pelear por un buen resultado.

Del golpe de Japón a la sonrisa de Miami

El contraste con lo ocurrido en Suzuka es enorme. En Japón, Colapinto había sufrido mucho con el equilibrio del auto, quedó lejos de Gasly y cerró un fin de semana cargado de frustración. Miami, en cambio, lo mostró competitivo desde el arranque, suelto en una pista desconocida y con una confianza distinta. Esa recuperación tiene valor deportivo y también mental. Porque no solo se trataba de mejorar tiempos, sino de cortar una racha que empezaba a transformarse en un lastre.

De hecho, el propio texto marca que el semblante de Franco fue otro. Y no es un detalle menor. Hasta aquí, las clasificaciones terminaban casi siempre con gesto serio y sensación de oportunidad desperdiciada. Esta vez fue diferente. Por primera vez en mucho tiempo, Colapinto cerró una jornada clasificatoria con una verdadera sonrisa y con la certeza de haber dado el paso que venía persiguiendo.

El factor emocional también jugó su partido

Otro elemento que rodeó este gran viernes de Colapinto fue todo lo vivido antes de viajar a Estados Unidos. El argentino

venía de protagonizar un multitudinario road show en las calles de Buenos Aires, donde recibió un enorme respaldo del público. Según el propio relato, esa demostración de cariño fue una inyección de confianza y fortaleza. A eso se sumó un período de trabajo en Enstone, una visita a la Argentina y hasta el encuentro con Lionel Messi. Todo eso armó un contexto emocional muy fuerte antes de aterrizar en Miami.

Incluso con su estilo distendido, Colapinto bromeó con que “habrá que volver a Buenos Aires más seguido para hacer un show antes de cada carrera”. Pero detrás de esa frase hay una señal clara: llegó a Miami más liviano, con energía renovada y con una mejor conexión con su rendimiento. En una Fórmula 1 cada vez más milimétrica, ese aspecto también puede marcar diferencias.

Qué puede pasar en el sprint de Miami

La clasificación ya quedó atrás, pero su consecuencia más importante está por venir. Largar **octavo** le da a Colapinto una posición concreta para pelear en la zona de puntos del sprint. En lugar de salir desde el fondo o depender de una carrera caótica, esta vez tendrá autos al alcance, aire más limpio y un escenario más lógico para aprovechar el ritmo del Alpine.

También será interesante observar si Alpine puede sostener en carrera el salto mostrado a una vuelta. La sensación del viernes fue muy positiva y dejó claro que el trabajo técnico funcionó. Si eso se confirma en el sprint, el equipo francés no solo sumará un buen botín, sino que además podrá empezar a afirmar su nueva posición dentro de la parrilla.

Team 43. Just what it means to all of them  pic.twitter.com/cRvWV7FFmF

– BWT Alpine Formula One Team (@AlpineF1Team) [May 1, 2026](#)

Una clasificación que puede marcar un punto de partida

Más allá de lo que ocurra en la carrera corta, este viernes de Miami ya quedó como uno de los mejores momentos de Colapinto en lo que va de la temporada. Fue su mejor clasificación con Alpine, se metió en la instancia decisiva, derrotó a Gasly y confirmó que el trabajo del receso no fue en vano. Después de tanto remar desde atrás, el argentino por fin encontró esa vuelta rápida que tanto necesitaba para empezar a cambiar la historia de sus fines de semana.

Miami puede transformarse así en un punto de inflexión. No solo por la posición de partida o por el buen rendimiento puntual, sino porque mostró a un Colapinto más firme, más claro y más cómodo con el auto. Si esa versión se sostiene, Alpine tendrá mucho para entusiasmarse. Y Franco, también.

Colapinto en Japón: una clasificación sufrida y un Alpine que no encontró respuestas en Suzuka

Colapinto en Japón dejó un fin de semana cargado de contrastes para el piloto argentino y para Alpine. Después del impulso anímico que había significado China y de una previa marcada por la ilusión, el paso por Suzuka expuso otra vez las debilidades del A526 en curvas rápidas: Franco sufrió en las tres prácticas, apenas superó la Q1 y terminó 15º en la clasificación, muy lejos de la pelea grande y con más dudas

que certezas de cara a la carrera.

Colapinto en Japón: de la expectativa de la previa a una clasificación cuesta arriba

La llegada de **Franco Colapinto** al Gran Premio de Japón estaba envuelta en una mezcla de entusiasmo y prudencia. Después de sumar su primer punto con Alpine en China, el argentino aterrizó en Suzuka con confianza renovada, aunque consciente de que el desafío sería completamente distinto. No solo porque se trataba de un circuito desconocido para él, sino también porque el trazado japonés, uno de los más exigentes del calendario, amenazaba con sacar a la luz las debilidades del Alpine en sectores de alta velocidad. Y eso fue exactamente lo que ocurrió.

En la previa, el propio Colapinto había anticipado que Suzuka sería una prueba muy diferente a Shanghái. Venía de remarcar que el auto había dado un paso, que Alpine estaba más cerca de sus rivales y que el objetivo era pelear por puntos con mayor constancia. También había explicado que el equipo todavía necesitaba entender sus debilidades y detectar en qué áreas debía seguir trabajando. Esa lectura previa terminó siendo muy acertada, porque el fin de semana en Japón mostró que el A526 todavía está lejos de sentirse cómodo en pistas rápidas y técnicas.

La ilusión existía. Colapinto había confesado su emoción por correr por primera vez en **Suzuka**, una pista soñada por muchos pilotos, y también había advertido que Alpine podía sufrir más que en China por la naturaleza del circuito. Esa advertencia se transformó en realidad desde el arranque del viernes: el auto mostró problemas de subviraje, falta de carga en la parte delantera y una dificultad evidente para encontrar equilibrio en los sectores veloces. Lo que en la previa eran dudas

razonables, en la pista se convirtieron en limitaciones concretas.

Una previa con optimismo, pero también con señales de alarma

Antes de salir a pista, había varios elementos para sostener una expectativa positiva. Alpine llegaba con actualizaciones para Suzuka, centradas principalmente en el alerón trasero, el endplate del ala y el flujo aerodinámico, con la intención de ganar carga y mejorar el comportamiento del auto en sectores rápidos. A eso se sumaba el discurso optimista del equipo tras China, donde **Pierre Gasly** y **Franco Colapinto** habían logrado meter los dos autos en zona de puntos. Sin embargo, Steve Nielsen había sido claro: más allá del buen resultado, Alpine no había aprovechado por completo la oportunidad y no había garantías de repetir ese rendimiento en Japón.

Colapinto, por su parte, había remarcado que Japón sería “realmente diferente”, un trazado de mucha energía, con curvas veloces y exigencias muy distintas a las de China. También había señalado que nadie sabía con certeza dónde estaría parado cada equipo. Esa frase terminó siendo importante para entender el fin de semana: Alpine no logró trasladar el envión de Shanghái a Suzuka, y el argentino volvió a padecer uno de los problemas que ya se habían visto en Australia, especialmente en las zonas rápidas.

Incluso en una entrevista con ESPN, Franco había hecho una predicción casi exacta de lo que vendría. Dijo que en China, por tratarse de curvas más lentas, el auto había tenido menos problemas, y que en Japón podían estar más complicados. No fue una percepción exagerada: el paso por las prácticas confirmó que el A526 perdía mucho en el tren delantero, que no encontraba estabilidad y que sufre cuando debe encarar curvas largas y cambios rápidos de dirección, justamente el corazón técnico de Suzuka.

La primera práctica: problemas de entrada, recuperación parcial y una señal inquietante

El primer ensayo libre ya mostró que el fin de semana no sería sencillo. **Colapinto** comenzó con neumáticos duros, mientras **Gasly** giró con medios, y rápidamente apareció un inconveniente en su Alpine que lo obligó a volver a boxes y hasta bajarse del auto durante unos minutos. Los mecánicos trabajaron sobre el A526, mientras Franco realizaba movimientos en el hombro derecho, una escena que llamó la atención. Luego volvió a pista, pero enseguida empezó a reportar por radio subviraje y problemas en la parte delantera.

A pesar de todo, la sesión tuvo una pequeña recuperación en el final. Cuando montó neumáticos blandos y salió a buscar una vuelta rápida, se encontró con tránsito y con una ventana poco cómoda, aunque igual logró mejorar y cerrar la tanda con un tiempo de 1m33s361. Eso lo dejó 16º, a 383 milésimas de Gasly, que había sido 15º. En términos de posiciones, la diferencia no parecía dramática, pero el cuadro general no era bueno: los dos Alpine estaban lejos de la punta y también detrás de varios rivales directos en la pelea de la zona media.

La práctica inicial dejó dos conclusiones fuertes. La primera, que Colapinto fue de menos a más y evitó un arranque todavía peor. La segunda, mucho más preocupante, fue que el problema delantero seguía allí, pese a los cambios que Alpine había preparado para el fin de semana. Esa pérdida de carga ya había aparecido en Australia y reapareció con crudeza en Suzuka.

La segunda práctica: mejora en el tiempo, pero más lejos en el

contexto

Si el primer entrenamiento había sido incómodo, el segundo terminó de confirmar la tendencia negativa. Colapinto mejoró casi un segundo respecto de su registro anterior y marcó 1m32s438 con neumáticos blandos, pero aun así solo le alcanzó para ser 17º. Peor todavía: quedó a 2s305 del tiempo de referencia y volvió a estar muy lejos de la zona competitiva.

El dato más importante es que no se trató solo de una cuestión de adaptación del piloto a un circuito nuevo. El problema era más profundo y estaba en el auto. El argentino volvió a sufrir con la parte frontal y el A526 se mostró endeble en una pista con sectores rápidos. Como si fuera poco, el viernes se cerró con un episodio incómodo fuera del cronómetro: Colapinto debió presentarse ante los comisarios por una maniobra en la curva 15 que molestó a **Max Verstappen**. Tras reconocer su error, recibió una advertencia.

Más allá de ese tirón de orejas, el balance de la jornada fue muy flojo. Alpine no solo estaba lejos de los equipos grandes, algo esperable, sino también detrás de rivales directos como **Haas**, **Racing Bulls**, **Audi** e incluso con un **Williams** competitivo en los ensayos. Para un equipo que quería afirmarse en la zona media, el panorama empezaba a complicarse demasiado rápido.

La tercera práctica: el momento más preocupante del fin de semana

El sábado arrancó sin la reacción que Colapinto suele mostrar en fines de semana difíciles. En el tercer entrenamiento, Alpine intentó trabajar con un programa similar entre los dos autos para comparar datos, pero el resultado fue alarmante. En cada intento emparejado, el argentino quedó aproximadamente a ocho décimas de Gasly. Esa brecha sorprendió incluso al propio Franco, que por radio admitió que no entendía la diferencia y

que estaba “bastante perdido”.

La sesión volvió a mostrar los mismos vicios: subviraje, falta de confianza, pérdida de tiempo en todos los sectores y un auto que no ofrecía respuestas. Colapinto llegó a irse ancho en la curva de la Cuchara, sin consecuencias, pero la sensación general era de total incomodidad. Finalmente, marcó 1m31s759 y terminó 18º, a 2s397 de la punta y a 772 milésimas de Gasly, que fue 10º.

Ese entrenamiento fue, probablemente, la foto más sincera del problema. La diferencia con su compañero no era marginal, sino contundente, y Alpine seguía sin encontrar la forma de corregir el comportamiento delantero del auto. A esa altura, el gran objetivo ya no era pensar en la Q3 ni en los puntos: el desafío real era pasar el corte de la Q1.

La clasificación: Colapinto exprimió lo que tenía, pero el límite fue claro

Con ese panorama, la clasificación dejó un sabor ambiguo. Por un lado, Colapinto logró cruzar la barrera de la Q1 con lo justo, algo que parecía realmente amenazado después del tercer ensayo. Por el otro, en la Q2 quedó rápidamente expuesto el verdadero potencial del conjunto: mejoró respecto del viernes, fue construyendo sus tiempos en cada salida, pero no tuvo resto para acercarse al lote que peleaba por la Q3.

El resultado final fue un 15º puesto, una ubicación que retrata con bastante fidelidad lo que dio el fin de semana. No hubo margen para más. El propio piloto lo reconoció después de bajarse del auto: dijo que en qualy no estuvieron bien, que la Q1 había sido buena, pero que en Q2 le faltó mucho. También sostuvo que el problema en la parte delantera había mejorado un poco respecto del viernes, aunque seguía estando lejos.

Sus declaraciones posteriores fueron elocuentes. Colapinto se mostró frustrado, pero sin esconder la realidad. Reconoció que el ritmo de carrera podría ser mejor que el de clasificación, que el fin de semana no había sido bueno a una vuelta y que el equipo debía seguir trabajando. La sensación fue clara: el argentino exprimió lo que tenía, pero el auto no le permitió aspirar a algo más grande.

¿Coincidieron las declaraciones previas con lo que pasó en pista?

Sí, y en varios puntos de manera casi exacta.

Cuando Colapinto había dicho antes del fin de semana que Suzuka podía complicar a Alpine más que China, acertó. Cuando remarcó que todavía debían entender las debilidades del auto, también. Cuando explicó que el circuito japonés, con curvas rápidas y mucho cambio de dirección, sería una prueba diferente, el comportamiento del A526 confirmó esa lectura. Incluso su frase sobre ir “de menos a más” quedó solo parcialmente cumplida: hubo una progresión mínima en tiempos y sensaciones, pero nunca un salto real que cambiara la tendencia del fin de semana.

También coincidió la mirada del equipo. Steve Nielsen había evitado ponerse objetivos concretos para Suzuka y había admitido que no sabían realmente dónde estarían. Esa cautela estaba bien fundada. China había dejado una imagen positiva, pero Japón mostró que Alpine todavía depende demasiado del tipo de circuito y que su techo de rendimiento sigue siendo incierto.

En cambio, donde la expectativa no se cumplió fue en el impacto de las actualizaciones. Alpine llevó cambios para intentar mejorar la carga y el flujo aerodinámico, especialmente atrás, pero el comportamiento global del auto siguió siendo frágil. El déficit delantero nunca desapareció y

el subviraje condicionó todo el trabajo de Colapinto.

Un resumen completo de Colapinto en Japón: qué dejó Suzuka

El paso de **Franco Colapinto por Japón** dejó un mensaje fuerte. Después del alivio de China, Suzuka devolvió a Alpine a una realidad más incómoda. El equipo no logró afirmarse, el auto volvió a sufrir en curvas rápidas y el argentino tuvo que remar durante todo el fin de semana para mantenerse competitivo dentro de un contexto adverso.

La primera práctica mostró problemas mecánicos y de balance. La segunda confirmó que el rendimiento seguía siendo pobre. La tercera encendió la alarma por la brecha con Gasly. Y la clasificación terminó resumiendo todo: Colapinto rescató una Q2 y se ubicó 15º, pero el techo del A526 quedó demasiado claro.

A nivel individual, el argentino mantuvo un discurso honesto y consistente. No escondió su frustración, pero tampoco exageró excusas. De hecho, varias de las cosas que había anticipado antes de salir a pista terminaron reflejándose con precisión en el desarrollo del fin de semana. Eso también habla de una lectura madura del momento que atraviesa Alpine: hay progreso, sí, pero todavía muy condicionado por el tipo de trazado y por limitaciones técnicas que siguen sin resolverse.

Antes del largo parón de cinco semanas, Japón dejó más preguntas que respuestas. Para Colapinto, el gran desafío será cerrar de la mejor manera la carrera y tratar de construir desde allí. Para Alpine, en cambio, Suzuka fue una advertencia clara: China había ilusionado, pero el verdadero trabajo de fondo todavía está lejos de estar terminado.

Franco Colapinto sufrió una sanción y terminó 14° en el inicio de la temporada 2026 de Fórmula 1

El argentino **Franco Colapinto** tuvo un complicado debut en la temporada 2026 de la **Fórmula 1** durante el Gran Premio de Australia. Una sanción por un error del equipo **Alpine** condicionó su carrera y lo dejó fuera de la pelea por los puntos, aunque el piloto destacó señales positivas de ritmo para el futuro.

Un arranque complicado para Colapinto en el GP de Australia

La temporada 2026 de la Fórmula 1 comenzó en **Melbourne** con el Gran Premio de Australia y dejó un fin de semana complejo para Franco Colapinto y Alpine. El piloto argentino finalizó en el **14º puesto**, condicionado por una dura sanción que cambió completamente el desarrollo de su carrera.

El equipo francés había llegado a la primera fecha del campeonato con expectativas altas. La escudería de Enstone había apostado fuerte al nuevo reglamento técnico, incluso sacrificando competitividad durante 2025 para enfocar todos sus recursos en el proyecto 2026.

Sin embargo, el estreno del **Alpine A526** no fue el esperado. Mientras **Pierre Gasly** logró rescatar un punto al finalizar décimo, Colapinto tuvo que lidiar con múltiples problemas que lo dejaron lejos de la zona de puntos.

La maniobra que evitó un accidente espectacular

Uno de los momentos más impactantes del Gran Premio se produjo en la largada. Cuando se apagaron las luces del semáforo, el monoplaza de **Liam Lawson** quedó detenido en plena grilla de partida.

Colapinto venía acelerando desde el fondo del pelotón y se encontró de repente con el auto parado delante suyo. En una reacción de puro reflejo, el argentino realizó un violento volantazo hacia la derecha y logró pasar por un espacio mínimo entre el Racing Bulls y el muro.

La maniobra evitó un accidente que podría haber tenido consecuencias graves y rápidamente se convirtió en una de las imágenes más impresionantes del inicio de la temporada.

El error de Alpine que arruinó la carrera del argentino

El gran golpe para Colapinto llegó poco después de la largada. Los comisarios deportivos de la FIA anunciaron que el auto número 43 estaba siendo investigado por una irregularidad en el procedimiento de salida.

La investigación determinó que **un mecánico de Alpine tocó el monoplaza cuando ya se había activado el período de veda para trabajar sobre el coche**, apenas segundos antes del inicio de la carrera. La infracción quedó registrada en video y derivó en una de las sanciones más severas del reglamento.

La penalización aplicada fue un **stop and go de diez segundos**, una de las más duras dentro de la Fórmula 1, solo superada por la exclusión. Tras cumplir la sanción, Colapinto regresó a pista desde el fondo del pelotón y con prácticamente todas sus chances de sumar puntos perdidas.

Una carrera larga y complicada

Desde ese momento, la competencia del argentino se transformó en un ejercicio de resistencia. Alpine había optado por estrategias diferentes entre sus pilotos: Gasly largó con neumáticos medios mientras que Colapinto lo hizo con duros.

Después de la penalización, el equipo decidió estirar al máximo el primer stint del argentino. Colapinto llegó a girar **48 vueltas con el mismo juego de neumáticos**, lo que provocó una caída significativa en el ritmo de carrera en la parte final.

Recién en los últimos diez giros montó neumáticos blandos, momento en el que pudo marcar tiempos competitivos con el tanque descargado, aunque ya era demasiado tarde para recuperar posiciones.

Colapinto: “Pronto vamos a estar más fuertes”

Tras la carrera, el piloto argentino habló en el corralito y dejó un mensaje optimista pese a las dificultades del fin de semana.

“Una pena, creo que el equipo tocó el auto con 15 segundos

para largar. No entendí bien qué pasó”, explicó Colapinto al referirse a la sanción que condicionó su carrera.

El piloto también remarcó que el ritmo del Alpine fue algo mejor en carrera que en clasificación.

“Hay cosas para trabajar y mejorar. El ritmo fue un poco mejor en carrera. Espero tener más performance en el futuro para pelear más adelante. Creo que pronto vamos a estar más fuertes”, aseguró el argentino.

Además, destacó que el fin de semana australiano dejó aprendizajes importantes para adaptarse al nuevo reglamento técnico.

Un hito para el automovilismo argentino

Más allá del resultado, el Gran Premio de Australia dejó un dato histórico para el automovilismo nacional. Con esta participación, Colapinto llegó a **27 carreras disputadas en Fórmula 1**, superando a **José Froilán González** y convirtiéndose en el **tercer argentino con más presencias en la categoría**.

Este registro consolida su lugar dentro de la historia reciente del automovilismo argentino en la máxima categoría.

Próxima parada: el Gran Premio de China

La temporada 2026 recién comienza y el calendario no da respiro. En apenas cinco días la Fórmula 1 viajará a Shanghái

para disputar la segunda fecha del campeonato.

Colapinto confía en que Alpine pueda encontrar mejoras rápidas para acercarse a los equipos de la zona media.

“Ojalá que en China estemos mejor. Tenemos que pelear más adelante. Si mejoramos el ritmo de clasificación vamos a dar un pasito”, concluyó el argentino tras la carrera.