

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

europas.

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.

Pecco Bagnaia conquista el MotoGP de Cataluña

El italiano Francesco 'Pecco' Bagnaia (Ducati Desmosedici GP24), el japonés Ai Ogura (Boscoscuro) y el colombiano de origen español David Alonso (CFMoto) se han repartido las victorias de sus respectivas categorías en el Gran Premio de

Cataluña de motociclismo que se ha disputado en el circuito 'Barcelona-Cataluña'.

El italiano nunca había subido al podio en Barcelona, pero llegó el día de la redención al vencer en la sexta fecha. Jorge Martín y Marc Márquez completaron el podio.

Los antecedentes de Pecco Bagnaia en Cataluña no eran los mejores. El sexto lugar obtenido en 2020 había sido su mejor resultado en Barcelona, contando las tres categorías del Mundial. En las últimas dos visitas había abandonado. No había caso, algo había ahí que lo tenía a maltraer. Sin embargo, llegó el momento de sacarse toda la mufa y lo hizo a lo grande, al vencer en la sexta fecha del ejercicio 2024 de MotoGP.



Pecco Bagnaia conquista el MotoGP de Cataluña
Y el éxito tuvo un gusto especial para el turinés. Porque el

sábado, lideraba el sprint y su triunfo estaba casi sellado. Pero en la última vuelta ise fue al piso! Masticando bronca, el bicampeón de la máxima categoría terminó el día después de acabar en la grava de la quinta curva. La revancha fue total, porque el éxito en la carrera larga llegó con una superación genial sobre Jorge Martín... En la quinta curva.

“Honestamente estaba muy enojado con lo que me pasó ayer, porque traté todo y no pude ganar el sprint”, contó Pecco tras su victoria, que construyó justamente desde esa bronca del día anterior, porque Ducati trabajó en su moto para mejorar el ritmo.

Bagnaia necesitaba el triunfo para achicar la brecha con Martín en la pelea por el campeonato y frenar las ínfulas de Marc Márquez. El piloto de Gresini lo había desplazado del segundo lugar de la tabla tras el sprint del sábado. Tras el éxito, el italiano es otra vez escolta, a 39 puntos de corredor del equipo Pramac, quien se fue conforme con el segundo puesto. “Pecco venía más rápido que yo, traté de ponerle presión, pero no pude. No dejé nada”, dijo Martín, quien había llegado a la punta de la carrera al superar a Bagnaia, pero su ritmo se cayó un poco y el turinés logró recuperar la cima.

Márquez completó el podio, dando una muestra más del gran nivel que tiene con la Ducati 2023. El hexacampeón de MotoGP lleva dos citas en fila remontando (Francia y Cataluña), desde el puesto 13 de partida. Para luchar firmemente por el triunfo, deberá clasificarse mejor. Pero en carrera sigue dando muestras de su enorme talento. Por ahora, ya está tercero en el campeonato al que le falta mucho recorrido

Aleix Espargaró logra la pole en Cataluña

El español Aleix Espargaró (Aprilia RS-GP) no hace más que 'lucirse' desde que anunció su retirada de la competición al final de la temporada y en la segunda clasificación para el Gran Premio de Cataluña de MotoGP logró la 'pole position' y un nuevo récord absoluto de la categoría. (EFE)

Espargaró rodó en 1:38.190, un registro con el que batió el anterior récord, que en la primera clasificación estableció el italiano Fabio di Giannantonio (Ducati Desmosedici GP23) con un tiempo de 1:38.208, y que le permitió sumar la sexta 'pole position' de su carrera deportiva en MotoGP y la primera de esta temporada.

En la sesión previa de pruebas libres, Marc Márquez ya se erigió en protagonista al sufrir una caída al poco tiempo de comenzar la misma, en la curva número 5 del trazado, la más conflictiva para los pilotos de MotoGP este fin de semana, aunque pudo arrancar su moto y regresar sobre ella al taller del equipo.

La primera clasificación comenzó con mucha tensión por conocer qué dos pilotos lograrían el pase a la segunda clasificación y quedó claro que en la escudería Gresini, Alex Márquez iba a hacer labor de equipo con su hermano Marc, quien ya en la segunda vuelta y tras la estela de Álex, consiguió el mejor tiempo.

A Alex le cancelaron la vuelta, pero en la siguiente consiguió nuevamente su objetivo, Marc marcó el mejor tiempo, que le había arrebatado el español Raúl Fernández (Aprilia RS-GP) y Alex se puso segundo, aunque entre ambos, nuevamente, se

intercalaron Fernández en la primera posición y el francés Fabio Quartararo (Yamaha YZR M 1) en la tercera.

STARTING GRID

GRAN PREMI MONSTER ENERGY DE CATALUNYA

1

Aleix ESPARGARÓ

1:38.190

2

Francesco BAGNAIA

+0.031

3

Raul FERNANDEZ

+0.071

4

Brad BINDER

+0.144

5

Pedro ACOSTA

+0.179

6

Fabio DI GIANNANTONIO

+0.210

7

Jorge MARTIN

+0.211

8

Alex RINS

+0.502

9

Jack MILLER

+0.573

10

Franco MORBIDELLI

+0.588

11

Enea BASTIANINI

+0.670

12

Maverick VINALES

+0.782

13

Alex MÁRQUEZ

1:38.530 (Q1)

14

Marc MÁRQUEZ

+0.006 (Q1)

15

Miguel OLIVEIRA

+0.021 (Q1)

16

Marco BEZZECCHI

+0.132 (Q1)

17

Fabio QUARTARARO

+0.175 (Q1)

18

Johann ZARCO

+0.448 (Q1)

19

Augusto FERNÁNDEZ

+0.590 (Q1)

20

Takaaki NAKAGAMI

+0.626 (Q1)

21

Joan MIR

+0.994 (Q1)

22

Luca MARINI

+1.091 (Q1)

23

Stefan BRADL

+1.746 (Q1)

Aleix Espargaró logra la pole en Cataluña

Raúl Fernández protagonizó el siguiente golpe de efecto al recuperar la primera posición y además rebajar el récord absoluto que ayer estableció Aleix Espargaró (Aprilia RS-GP) en 1:38.562, para establecer un nuevo 1:38.453, pero con los hermanos Márquez rodando con parciales por debajo del registro de Fernández.

Marc Márquez logró subir nuevamente a la segunda plaza con 1:38.536, también por debajo del récord de Espargaró pero sin superar a Raúl Fernández, pero por detrás el italiano Fabio di Giannantonio (Ducati Desmosedici GP23), también estaba bajando sus parciales y al final le arrebató la segunda posición al ocho veces campeón del mundo.

La decepción embargó a Marc Márquez, que no logró el pase a la segunda clasificación al no intentar una última vuelta rápida -se coló a final de recta-, lo que si hizo su hermano Alex, que acabó justo por delante de Marc, por 6 milésimas de

segundo, pero que tampoco logró el pase.

A la segunda clasificación pasaron Fabio di Giannantonio, con nuevo récord, 1:38.208, y Raúl Fernández, mientras que los hermanos Márquez saldrán desde la quinta línea y en la séptima estarán Augusto Fernández (Gas Gas RC 16) y Joan Mir (Honda RC 213 V).

Jorge Martín (Ducati Desmosedici GP24) fue el primer líder de la segunda clasificación (1:38.401), pero poco tardaron en superarlo Pedro Acosta (Gas Gas RC 16), primero, con un tiempo de 1:38.369, y poco después el italiano 'Pecco' Bagnaia, con 1:38.221.

Esa había sido la primera salida a pista, y tras unos pequeños 'ajustes', nuevo asalto a la 'pole position'.

En esa segunda salida a pista, pronto se 'cayó' uno de los protagonistas de la misma, el español Jorge Martín, en la curva dos, lo que le impidió defender una buena clasificación, y tras su estela, prácticamente en el mismo punto, su compañero de equipo el italiano Franco Morbidelli sufría la misma suerte.

Quien sí logró su objetivo fue Aleix Espargaró, que se encaramó a la primera posición y estableció un nuevo récord absoluto para la categoría, por delante de 'Pecco' Bagnaia y del surafricano Brad Binder (KTM RC 16).

En la segunda línea acabaron Pedro Acosta, Fabio di Giannantonio y Jorge Martín, con Raúl Fernández, Alex Rins (Yamaha YZR M 1) y el australiano Jack Miller (KTM RC 16), en la tercera.

El circuito de Barcelona vuelve a su trazado original para el Gran Premio de España

El circuito de Barcelona-Cataluña, donde se correrá entre el 2 y 4 de junio el Gran Premio de España de Fórmula 1, volverá a su trazado original tras la eliminación de la tradicional “chicana” en las curvas finales del recorrido.

Las modificaciones fueron solicitadas reiteradamente por los organizadores de la Fórmula 1, después de recoger críticas de los pilotos, quienes se quejaron de la alta velocidad de esas chicanas que además perjudicaban los neumáticos de los autos.

□ BREAKING!! El [#F1](#) [#SpanishGP](#) cambia de configuración de trazado! □

La [@F1](#) disputará el Gran Premio sin la chicane, volviendo al trazado original en sus dos últimas curvas. □
pic.twitter.com/0SPLJCMjeI

– Circuit de Barcelona-Catalunya (@Circuitcat_es) [February 27, 2023](#)

[tw](#)

Los organizadores mejoraron además la seguridad del trazado, para lo cual siguieron las instrucciones de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) e instalaron nuevas barreras de protección en las dos últimas curvas.



circuito de Barcelona – Imagen: [Prensa Circuito Barcelona Cataluña](#)

Con las modificaciones, la longitud del circuito será de 4.657 metros, según indicó hoy el sitio especializado MotorSport.

Te puede interesar: [El mexicano Pérez es el más rápido en los ensayos en Bahrein](#)

El Gran Premio de España se correrá entre el 2 y el 4 de junio próximos, en la que será la novena carrera del calendario oficial de la Fórmula 1, que iniciará su temporada el próximo 5 de marzo en Bahrein.