

Alpine sufrió un duro revés en el Gran Premio de Hungría de Fórmula 1 y perdió el quinto puesto en Constructores

Alpine cerró su peor actuación del año en Hungría, quedó sin puntos y perdió terreno frente a sus principales rivales en la lucha por el quinto lugar del Mundial de Constructores.

Franco Colapinto quedó muy cerca de los puntos en la clasificación del GP de Bélgica

Franco Colapinto largará 11º en Spa-Francorchamps tras avanzar dos posiciones por sanciones y buscará aprovechar una carrera que puede resultar decisiva para Alpine en la lucha por el quinto puesto del Mundial de Constructores.

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

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

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

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

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

Un fin de semana que empezó mal y nunca se acomodó

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

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

Cómo fue la clasificación de Colapinto en Barcelona

Q1: pase sin sobresaltos y ventaja mínima sobre Gasly

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

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

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

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

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

Las declaraciones de Colapinto: bronca, sinceridad y diagnóstico claro

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

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

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

Qué le pasó a Alpine en Montmeló

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

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

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

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

Audi y Racing Bulls dieron un paso adelante

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

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

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

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

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

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

Análisis deportivo del hecho principal

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

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

Estadísticas y datos relevantes

Tiempos y diferencias de Colapinto en la qualy

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

Claves del contexto competitivo

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

Qué puede pasar en la carrera

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

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

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

Síntesis

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

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

□ Franco Colapinto terminó último en la clasificación del GP de Qatar y se prepara para una carrera cuesta

arriba

El piloto argentino cerró un fin de semana para el olvido en el circuito de Lusail. Pese a una mejora en el rendimiento del Alpine A525, cometió errores en sus intentos clave de clasificación y largará último en el GP de Qatar.

□ Colapinto, en la previa de Las Vegas: “No tengo grandes expectativas”

Franco Colapinto fue parte del primer grupo de la conferencia previa al GP de Las Vegas.

Briatore se la juega: Colapinto podría seguir en Alpine en 2026

Colapinto empieza a consolidarse como una pieza clave para Alpine en el futuro cercano.

Colapinto bromeó sobre su futuro en la F1 tras recibir el Olimpia de Plata

El piloto argentino Franco Colapinto fue galardonado con el Olimpia de Plata en automovilismo durante la gala de los Premios Olimpia 2024, celebrada en la Usina del Arte.

Ante la pregunta sobre su futuro en la Fórmula 1, respondió con humor, dejando abierta la posibilidad de continuar en la Máxima.

El piloto argentino **Franco Colapinto** fue uno de los grandes protagonistas de la gala de los Premios Olimpia 2024, que celebró su edición número 70 en la Usina del Arte. A los 21 años, **Colapinto** subió al escenario para recibir el Olimpia de Plata en automovilismo, superando a sus compañeros de terna, **Franco Girolami** y **Julián Santero**.

Franco Colapinto ganador del Olimpia de Plata en Automovilismo:

"Fue un placer ver a tantos argentinos orgullosos"

"Son todos parte de esto" pic.twitter.com/bIogZzGKQA

– Atencion Colapinto (@atentocolapinto) [December 20, 2024](#)

Durante la emotiva ceremonia, **Colapinto** fue recibido con aplausos y dos mates de regalo, uno de ellos con los colores de su club, **Boca Juniors**. Fue en ese momento que la periodista **Alejandra Martínez**, habitual en las transmisiones de la Fórmula 1, le preguntó sobre su futuro en la Máxima. "¿Vas a seguir usando tus colores como el mate? ¿Podemos anticipar

algo?", indagó, en referencia a la escudería **Williams**, con la que **Colapinto** disputó nueve Grandes Premios en 2024.

Franco Colapinto hizo una pausa y respondió con su característico humor. "Jamie (Campbell-Walter, su manager) dijo hace muy poquito que siguen laburando", comentó, antes de añadir que "todos siguen trabajando. Siempre hay que trabajar, no hay vacaciones".



Colapinto bromeó sobre su futuro en la F1 tras recibir el Olimpia de Plata

La periodista insistió: "¿Siguen trabajando para ver si alguna noticia se da antes de que termine 2024?". A lo que **Colapinto** respondió con una broma: "Pregúntenle a ellos, están por allá arriba. Pregúntenle en inglés, que no debe entender lo que estamos diciendo". **Martínez**, siguiendo la broma, hizo la pregunta en inglés, pero el piloto aclaró que su manager no estaba presente, sino en Inglaterra.

Sobre su futuro en la Fórmula 1, **Colapinto** tiene tres opciones latentes: tomar la única butaca libre en **Racing Bulls**,

arrebatar la de **Alpine** que actualmente ocupa **Jack Doohan** o continuar como reserva en **Williams**, equipo en el que los titulares son **Carlos Sainz** y **Alex Albon**.

En su discurso tras recibir el Olimpia de Plata, **Franco Colapinto** expresó: “Fue un gran año. Cumplí mi sueño. Estoy agradecido con todos los periodistas, y todas las personas que están acá, que me ayudaron a cumplir ese sueño”. El piloto agregó que su logro fue un esfuerzo colectivo y destacó el orgullo de haber traído la Fórmula 1 de vuelta al país, tras muchos años sin un argentino en la categoría.

Al cierre de la gala, **Colapinto** recibió el Olimpia de Oro como el mejor deportista de 2024, junto a **Emiliano ‘Dibu’ Martínez**, arquero de la selección argentina de fútbol.

“Simplemente estuve lento”: Colapinto clasifica 14° y enfrenta un momento personal difícil

Franco Colapinto no tuvo su mejor jornada en el Gran Premio de São Paulo, donde clasificó 14° para la carrera Sprint de este sábado.

El piloto argentino, que afronta un fin de semana emocionalmente complejo por la reciente muerte de su abuelo, hizo un análisis autocrítico de su rendimiento al hablar con

la televisación oficial de la Fórmula 1. “Simplemente estuve lento. Es una lástima porque teníamos potencial para estar cerca y quizás hasta para pasar, pero no pude hacer una buena vuelta”, declaró Colapinto.

En un gesto poco habitual, el piloto decidió no participar en la rueda de prensa con los medios acreditados, que se había convertido en un momento esperado de cada jornada tras sus actividades en la pista. Con profunda emoción, Colapinto agradeció a los fanáticos argentinos y latinoamericanos presentes en Brasil: “Gracias a todos por venir, es un placer ver a tantos argentinos acá en Brasil alentándome. Increíble el ruido que están haciendo en la carrera, feliz por tener tanto apoyo”, comentó en español.

Franco Colapinto agita el paddock en Brasil: “Si Williams no me asegura un asiento, debería dejarme ir”

desde la ventana

El viernes ya había comenzado complicado para el argentino, quien en la SQ1 enfrentó problemas de tráfico y falta de adherencia en los neumáticos, lo que afectó el rendimiento de su Williams FW46. Aunque logró avanzar al noveno lugar con un tiempo de 1:10.470, en la SQ2 solo pudo registrar una vuelta rápida al inicio, que lo relegó al 14° puesto en la parrilla con un tiempo de 1:10.275. La pole de la jornada quedó en manos de Oscar Piastri, quien marcó un tiempo de 1:08.899.



“Simplemente estuve lento”: Colapinto clasifica 14° y enfrenta un momento personal difícil

Además de la carga emocional, Colapinto enfrentó dificultades técnicas propias del fin de semana en Brasil, que incluye una carrera Sprint. El trazado de Interlagos, completamente repavimentado, aumentó las exigencias para todos los pilotos, afectando la adherencia y el desgaste de los neumáticos en esta primera sesión. La falta de una puesta a punto sólida y el reducido tiempo de práctica en pista también complicaron el rendimiento del monoplaza del piloto argentino.

Por su parte, su compañero de equipo, Alex Albon, logró una actuación destacada, quedando noveno en la grilla para la Sprint tras liderar los primeros segmentos de clasificación y marcar un tiempo de 1:10.078. Esto demuestra que el Williams puede tener mejor rendimiento en esta pista, un desafío que Colapinto espera superar en lo que resta del fin de semana.

La actividad en el Gran Premio de Brasil continuará este sábado a las 11:00 con la carrera Sprint, una prueba clave para Colapinto, quien buscará aprovechar el apoyo de los

fanáticos para lograr una buena actuación en pista.

La programación del GP de Brasil

Sábado 2 de noviembre

Fórmula 1 – GP São Paulo // Carrera Sprint 10:50 ARG // Disney+ 10:50 CHI/PAR/URU – 09:50 BOL/VEN – 08:50 COL/ECU/PER // Disney+ e ESPN2

Fórmula 1 – GP São Paulo // Clasificación 14:55 ARG // Disney+ 14:55 CHI/PAR/URU – 13:55 BOL/VEN – 12:55 COL/ECU/PER // Disney+ e ESPN2

Domingo 3 de noviembre

Fórmula 1 – GP de São Paulo // Carrera 13:55 ARG // Disney+ 13:55 CHI/PAR/URU – 12:55 BOL/VEN – 11:55 COL/ECU/PER // Disney+ e ESPN2

Franco Colapinto debuta en el GP de San Pablo: el regreso de un argentino a la Fórmula 1 después de 23 años

Este fin de semana, la Fórmula 1 regresa a Sudamérica, y el Gran Premio de San Pablo marcará un momento histórico para el automovilismo argentino: Franco Colapinto, piloto de Williams, competirá en el circuito de Interlagos, convirtiéndose en el primer argentino en la grilla de partida desde 2001, cuando Gastón Mazzacane corrió el GP de Brasil con un Prost Acer.

La expectativa es alta, y se espera la llegada de miles de hinchas argentinos para alentar a Colapinto en lo que promete ser una jornada emotiva y desafiante.



Desde Aeroparque, el martes a la mañana, la primera avanzada de fanáticos argentinos partió hacia Brasil. Al llegar, los recibió un clima atípico: San Pablo amaneció fresco y nublado, con una fina garúa que aumentó al caer la noche. Este clima podría ser solo el preámbulo de lo que Colapinto enfrentará el fin de semana, ya que el pronóstico prevé lluvias tanto el sábado –día de clasificación y del sprint– como el domingo, jornada de la carrera principal. Esto añade un desafío importante, ya que el argentino debutará en un circuito nuevo y, posiblemente, en condiciones de pista mojada.

Un circuito legendario y un clima difícil para el argentino

Interlagos, el legendario circuito paulista, se caracteriza

por un trazado rápido y técnico que alterna sectores veloces con curvas cerradas. Para Colapinto, quien se enfrenta por primera vez a este trazado, la previsión de lluvia complica aún más el desafío. Se espera que la práctica libre del viernes se realice sobre pista seca, lo cual significa que, de cumplirse el pronóstico, tendrá que improvisar en las condiciones de carrera con muy poco tiempo de preparación en pista mojada.

La lluvia ha sido protagonista en Brasil a lo largo de la historia de la Fórmula 1, y Colapinto es consciente de que las condiciones climáticas pueden jugarle una mala pasada. A diferencia de la F1, las categorías menores en las que ha competido –como la F3 y F2– tienden a detener las carreras con mal clima, reduciendo así la experiencia de los pilotos en estas condiciones. En circuitos anteriores, como Spa-Francorchamps y Silverstone, Colapinto ya ha tenido que adaptarse a la lluvia, logrando buenos resultados, aunque con limitadas oportunidades de entrenamiento bajo esas condiciones.

El ambiente en San Pablo y la espera por el fin de semana

San Pablo, una ciudad masiva y bulliciosa, continúa con su vida cotidiana, y aunque muchos locales desconocen el evento automovilístico, se espera que el fervor se sienta a partir del jueves, cuando inicien los eventos oficiales y la presencia de los equipos y pilotos se haga más visible. La ausencia de un piloto brasileño en la parrilla –algo que se repite por quinto año consecutivo– implica que Colapinto será el único representante sudamericano, una figura que sin duda generará simpatía en el público local, que históricamente ha apoyado a sus compatriotas con gran pasión.



Franco Colapinto debuta en el GP de San Pablo: el regreso de un argentino a la Fórmula 1 después de 23 años

Rumores sobre el futuro de Colapinto en la F1

Mientras tanto, el futuro de Colapinto sigue siendo tema de especulación en el paddock. Recientes rumores sugieren que el argentino podría avanzar a un equipo de mayor envergadura en 2025. Se comenta que Red Bull podría buscar su incorporación en lugar de Sergio Pérez, lo que incluiría una cláusula de salida con Williams valuada en 20 millones de dólares. Esta posibilidad situaría a Colapinto en una posición de alto nivel, lo que elevaría aún más su carrera y visibilidad en la Fórmula 1.

[Red Bull y Alpine luchan por Franco Colapinto](#)

[desde la ventana](#)

La relación histórica de Brasil y la lluvia en la Fórmula 1

Brasil ha sido testigo de numerosas carreras bajo la lluvia, y la historia de la F1 en este país está llena de episodios donde el agua fue un factor determinante. Desde que Brasil se unió al calendario en 1972, las competencias en San Pablo y,

anteriormente, en Río de Janeiro, han dejado imágenes icónicas de pilotos lidiando con el clima adverso. Uno de los episodios más recordados fue el triunfo de Carlos Reutemann en Jacarepaguá en 1981, quien desobedeció una orden de equipo para vencer bajo un diluvio. Así, el agua se convierte en un nuevo reto para Colapinto, quien llega con una corta, pero valiosa, experiencia en pista mojada.



El Gran Premio de San Pablo se perfila como un fin de semana cargado de emoción y de desafíos para Franco Colapinto, quien deberá adaptarse a un circuito y a unas condiciones climáticas que pondrán a prueba su habilidad. Con el respaldo de los fanáticos argentinos que ya han comenzado a llegar a Interlagos, Colapinto está listo para escribir una nueva página en la historia del automovilismo argentino en la Fórmula 1.

Red Bull pone sus ojos en Franco Colapinto con una millonaria oferta para su traspaso desde Williams

La Fórmula 1 se encuentra en pleno revuelo por la multimillonaria oferta que Red Bull habría presentado a Williams para asegurar el pase de Franco Colapinto.

El joven argentino, quien en sus primeras cinco competencias en la máxima categoría ha captado la atención del mundo del automovilismo, podría convertirse en el nuevo compañero de Max Verstappen ante los rumores de una posible salida de Sergio "Checo" Pérez. La oferta se eleva a 20 millones de dólares, una cifra que Red Bull estaría dispuesto a pagar de inmediato para sumar a Colapinto a su equipo principal.

La noticia fue adelantada por el periodista Jack Plooiy y el ex piloto Robert Doornbos en el programa *Race Cafe* de Ziggo Sport, donde revelaron los detalles de la propuesta. Según Plooiy, el asesor de Red Bull, Helmut Marko, ya se habría reunido con el jefe de Williams, James Vowles, para comunicar su interés: "Helmut va a llenar la caja registradora de Williams. Marcó una cita y le dijo a Vowles: 'Estoy ofreciendo 20 millones y quiero a Colapinto ahora mismo'", compartió el periodista. Doornbos, por su parte, respaldó la decisión, destacando que Colapinto es "el talento joven más prometedor del mercado".



Red Bull pone sus ojos en Franco Colapinto con una millonaria oferta para su traspaso desde Williams

Además de la habilidad del piloto de 20 años, desde Red Bull valoran su potencial comercial, especialmente en el mercado latinoamericano, donde Colapinto podría fortalecer la presencia de patrocinadores como Claro y el magnate Carlos Slim, actualmente asociados a Pérez. Plooiy incluso sugirió que Red Bull podría hacer un “elegante adiós” a Pérez para abrir paso al argentino.

En lo deportivo, Colapinto ha demostrado un rendimiento destacado desde su debut con Williams en Monza, donde finalizó en la 12.^a posición. En su segunda carrera, sumó puntos al quedar octavo en Azerbaiyán, y más recientemente volvió a puntuar en el Gran Premio de Estados Unidos al ubicarse décimo. Aunque en el Gran Premio de México finalizó en el 12.^o lugar, Colapinto sigue mostrando un crecimiento constante y ha superado a su compañero Alex Albon en las últimas tres carreras, aprovechando su rápida adaptación a la gestión de neumáticos y a la estrategia de carrera.

Franco Colapinto: Nominado por su Espectacular Adelantamiento en la Fórmula 1

desde la ventana

Sin embargo, el piloto argentino enfrenta un futuro incierto. Williams, que ya anunció la contratación de Carlos Sainz junto con la continuidad de Albon para la próxima temporada, no cuenta actualmente con un lugar titular para Colapinto en 2025. El equipo de Grove evaluó opciones en otras escuderías, siendo Sauber el destino más probable, donde Gabriel Bortoleto, de la academia McLaren, suena fuerte para ocupar el puesto restante.

Por ahora, el interés de Red Bull es el rumor más fuerte, y Colapinto se perfila como una promesa en la parrilla de 2025. La próxima fecha en el calendario de la F1 será en Brasil, donde se esperan nuevas noticias sobre el futuro del piloto de Pilar. La historia del joven talento argentino en la Fórmula 1 podría estar apenas comenzando.