

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.

Antonelli se llevó todo en Silverstone: ganó el Sprint, hizo la pole y reafirmó su dominio en la Fórmula 1

Kimi Antonelli ganó el Sprint y logró la pole en Silverstone para consolidarse como líder del Mundial de Fórmula 1 2026.

Franco Colapinto y Alpine

llegan a Austria con el desafío de dar un paso adelante en la Fórmula 1

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

Mercedes se prepara para Austria mientras busca resolver su gran debilidad en la Fórmula 1 2026

Mercedes lidera el Mundial 2026, pero busca solucionar las fallas de batería antes de la próxima carrera en Austria.

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 sufrió en la tercera práctica del GP de Mónaco y Kimi Antonelli marcó el mejor tiempo antes de la clasificación

Colapinto quedó 19° en la última práctica de Mónaco tras un trompo y daños en su Alpine; Antonelli lideró con un contundente 1m12s720.

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 reaccionó en Canadá y largará 13° en el sprint tras un viernes muy difícil

Franco Colapinto en Canadá sacó adelante una jornada muy complicada y logró meterse en la SQ2 de la clasificación sprint. Luego de perder casi toda la única práctica libre por una falla en la batería de su Alpine, el piloto argentino reaccionó en el momento más exigente, quedó 13° y volvió a superar a Pierre Gasly en una sesión oficial.

Franco Colapinto en Canadá: un 13° puesto que vale más de lo que parece

Franco Colapinto firmó una actuación de carácter en Canadá. El argentino llegó a la clasificación sprint prácticamente sin referencias reales sobre el trazado de Montreal, después de un arranque de fin de semana que parecía condenarlo a correr siempre desde atrás. Sin embargo, en uno de esos contextos en los que más se pone a prueba a un piloto, el bonaerense respondió con firmeza: avanzó a la SQ2 y cerró la jornada en el **13° puesto**, una ubicación que no luce espectacular en el clasificador, pero que cobra muchísimo valor si se mira todo lo que hubo detrás.

El gran condicionante del viernes fue técnico. Colapinto apenas pudo girar tres minutos en la única tanda de entrenamientos libres, porque una falla en la batería del

motor eléctrico de la unidad de potencia Mercedes-Benz de su Alpine lo dejó sin energía y sin posibilidad de completar vueltas de referencia. En un fin de semana sprint, donde ya de por sí el tiempo de preparación es mínimo, esa situación significó una desventaja enorme. Franco debió salir a clasificar casi a ciegas, sin rodaje, sin sensaciones firmes y con un auto que además estrenaba una configuración que él nunca había probado en pista real.

Un viernes hipotecado desde el arranque

La actividad en Montreal empezó torcida para Colapinto y para Alpine. En apenas tres minutos de ensayo, el argentino perdió la única oportunidad real de conocer el comportamiento del auto en una pista que, además, se presentó sucia y con muy poco grip. Eso obligó al piloto a reconstruir toda su preparación de otra manera: mirando cámaras on board de Pierre Gasly, tratando de extraer conclusiones desde los datos del equipo y enfrentando la clasificación sin el rodaje que todos sus rivales sí habían podido acumular.

La escudería cambió la batería del A526 de Franco antes de la qualy sprint. No hubo penalización, porque se trató de la segunda batería utilizada en el año y el reglamento permite hasta tres antes de sancionar. Pero la dificultad seguía siendo enorme. Colapinto debía salir a buscar tiempo con un coche sin testear en esa configuración, con un alerón trasero que jamás había usado en la realidad y con apenas unas referencias virtuales encima. El margen para improvisar era mínimo.

Cómo construyó Colapinto su pase a

La SQ2

La primera fase de la clasificación sprint exigía sangre fría y eso fue justamente lo que mostró el argentino. Como era lógico, tardó un poco en encontrar el registro, porque debía hacer en plena qualy lo que normalmente se resuelve en un entrenamiento: entender frenadas, temperaturas, grip y equilibrio general del coche. Pero consiguió ordenar la vuelta a tiempo.

Antes del golpe de Fernando Alonso contra el muro, que interrumpió la sesión durante 18 minutos, Colapinto ya había logrado marcar un tiempo que lo dejaba bien parado. Con un registro de **1m15s484**, el piloto de Alpine se metió décimo en SQ1 y aseguró con relativa comodidad el pasaje a la segunda fase. Fue un detalle clave, porque si no hubiera logrado cerrar esa vuelta antes de la neutralización, la historia podía haberse complicado muchísimo más en la reanudación.

Ese paso a SQ2 tuvo otro valor agregado: mientras Franco avanzaba, **Pierre Gasly** quedaba eliminado. El francés no llegó a abrir vuelta cuando la pista se rehabilitó tras la detención y no pudo cruzar a tiempo antes de la bandera a cuadros. Así, Colapinto volvió a quedar por delante de su compañero de equipo en clasificación, tal como ya había sucedido en las dos qualys de Miami.

SQ2: límite del Alpine y 13° puesto final

Ya en la SQ2, el panorama fue más complejo. Ahí apareció con claridad el techo actual del Alpine en Montreal. Colapinto hizo su intento final, marcó **1m14s702** y quedó 13°, a apenas **155 milésimas de Carlos Sainz**, que terminó entrando décimo. La distancia pura no fue demasiado grande, pero sí lo fue la cantidad de autos intermedios que quedaron entre el argentino

y el corte hacia la SQ3. Eso expuso una realidad clara: hubo una respuesta competitiva de Franco, pero el auto no tuvo el resto suficiente para pelear por algo más alto.

Aun así, el balance individual fue bueno. Colapinto cerró la jornada con apenas cuatro giros lanzados en todo el día y solo 14 vueltas totales si se cuentan las de salida y enfriamiento. Nada, prácticamente. En ese contexto, alcanzar la SQ2 y quedar 13° fue una forma concreta de salvar una jornada que había comenzado muy mal y que amenazaba con dejarlo enterrado en el fondo desde el primer día.

Qué dice este resultado del momento de Colapinto

El 13° puesto en Canadá no se puede leer como un simple número. En realidad, habla de una evolución en la capacidad de respuesta del argentino dentro de fines de semana adversos. Colapinto ya había mostrado en otras carreras que puede crecer cuando el contexto se complica, pero lo de Montreal volvió a remarcar una virtud importante: aun sin vueltas, aun sin sensaciones previas y con un auto desconocido en pista real, logró encontrar una base mínima para competir con dignidad y meterse en la segunda instancia clasificatoria.

También hay un dato interno que pesa mucho. Por tercera clasificación consecutiva, contando las dos de Miami y esta sprint qualy en Canadá, Colapinto terminó por delante de Gasly. Esa secuencia empieza a ser relevante porque ya no se trata de una actuación aislada, sino de una tendencia que fortalece al argentino dentro del equipo y confirma que, cuando tiene confianza y un entorno estable, puede sostener un muy buen nivel en una vuelta.

Alpine retrocedió en Canadá y perdió terreno frente a sus rivales

Más allá del mérito individual de Colapinto, el viernes también dejó señales preocupantes para Alpine como conjunto. Después del gran salto mostrado en Miami, el equipo de Enstone pareció perder terreno en Montreal. El texto lo dice de forma directa: la escudería retrocedió respecto de sus rivales de la zona media, y varios equipos que venían por detrás lograron dar un paso adelante.

Williams volvió a mostrarse fuerte, incluso pese al accidente de Alex Albon en el entrenamiento, mientras que Racing Bulls también mejoró y logró meter a Arvid Lindblad en la SQ3. Audi, además, colocó a sus dos autos por delante de Colapinto, con Nico Hülkenberg 11° y Gabriel Bortoleto 12°. Todo eso revela que, al menos en esta primera jornada canadiense, Alpine ya no tuvo la claridad competitiva que había exhibido en Miami.

Un 13° puesto que deja abierta la puerta para el sprint

A pesar de las dificultades, el resultado no es terminal de cara al sprint. Largar 13° en una pista como Montreal, donde los errores suelen aparecer y donde las diferencias pueden comprimirse rápido, deja abierta una posibilidad de avanzar. No será fácil, porque el Alpine no mostró el mismo vigor que en Miami y porque varios rivales directos parecen haber dado un paso adelante. Pero Colapinto ya demostró que sabe construir desde la adversidad, y ese será su principal respaldo para la carrera corta.

Además, a medida que acumule vueltas reales en el circuito, debería mejorar su comprensión del auto y del grip de la pista. Ese es quizás el dato más alentador del viernes: si con tan poco conocimiento pudo pasar a SQ2, es razonable pensar

que todavía tiene margen para crecer durante el resto del fin de semana. La gran incógnita es si Alpine podrá acompañarlo con una mejor puesta a punto y una lectura más precisa del rendimiento general.

Del pico de Miami al desafío de sostenerse en Canadá

El contraste con Miami es inevitable. Allí, Colapinto venía de su mejor fin de semana en Fórmula 1, con un séptimo puesto final, dos clasificaciones muy sólidas y una posición de Alpine como líder clara de la zona media. Canadá, en cambio, arrancó como un golpe de realidad. Problema técnico, falta de vueltas, auto menos competitivo y varios rivales mejor posicionados. Pero justamente por eso este 13° puesto tiene un sabor distinto: no es brillante, pero sí valioso por el contexto en el que fue construido.

Para Franco, el fin de semana canadiense aparece ahora como una prueba distinta. Ya no se trata de confirmar la explosión de Miami, sino de demostrar que puede rescatar resultados útiles incluso cuando el auto no acompaña de la misma manera y cuando el viernes arranca torcido. Esa capacidad, en una temporada larga y cambiante, también es una forma de crecimiento.

Colapinto salvó un viernes muy complicado en Canadá

Franco Colapinto terminó 13° en la clasificación sprint de Canadá y, aunque no quedó cerca de los puestos de privilegio, cerró una jornada positiva dentro de un escenario muy adverso. La falla en la batería de su Alpine lo dejó sin entrenamiento, lo obligó a salir prácticamente en frío a la qualy y aun así logró meterse en la SQ2, firmar un tiempo competitivo y volver a superar a Pierre Gasly.

El dato más fuerte del día no está solo en la posición final, sino en la forma. Colapinto evitó que un viernes casi perdido se transformara en un desastre completo. Y en un fin de semana sprint, donde cada minuto vale muchísimo, eso ya representa una pequeña victoria. Ahora tendrá por delante el desafío de transformar ese rescate en una carrera sólida y, sobre todo, de ayudar a Alpine a encontrar respuestas en un circuito donde el equipo arrancó claramente más incómodo que en Miami.

Kimi Antonelli brilló en Miami y se quedó con una pole fantástica en la clasificación

Kimi Antonelli volvió a demostrar por qué lidera el Mundial: el joven italiano de Mercedes marcó una vuelta brillante en Miami y consiguió su tercera pole consecutiva.

Kimi Antonelli brilló en la clasificación del Gran Premio de Miami 2026 y volvió a dejar en claro que su presente ya no puede leerse como una simple aparición prometedora. El joven italiano de Mercedes, líder del Mundial y una de las grandes figuras de la temporada, firmó una vuelta extraordinaria para quedarse con la pole position de la cuarta fecha de la Fórmula 1.

Antonelli partirá desde el primer lugar en la carrera principal del domingo, con **Max Verstappen** completando la primera fila. El resultado llegó en un momento clave del fin de semana, porque pocas horas antes McLaren había dominado el sprint con un 1-2 contundente de **Lando Norris** y **Oscar Piastri**,

dejando la sensación de que el equipo papaya podía quedarse también con la clasificación principal. Sin embargo, cuando llegó el momento decisivo, Antonelli respondió con carácter y precisión.

El dato impacta por sí solo: **Antonelli tiene apenas 19 años**, transita su segunda temporada en la Fórmula 1, ganó dos de las tres primeras carreras del año, lidera el campeonato y en Miami consiguió su **tercera pole position consecutiva**. Su crecimiento ya lo ubica en el centro de la escena y lo proyecta como uno de los nombres destinados a marcar una época en la categoría.

Una vuelta de enorme categoría para sostener el liderazgo

La pole de Antonelli no fue solamente un registro rápido. Fue una respuesta deportiva de alto valor. Mercedes había comenzado el año como el equipo dominante, con una diferencia clara sobre el resto en las primeras tres fechas. Sin embargo, esa ventaja pareció reducirse en Miami después de las actualizaciones que llevaron McLaren, Ferrari y Red Bull.

El contexto hacía más difícil la clasificación para Antonelli. En la qualy sprint y en el sprint, McLaren había mostrado un ritmo superior. Norris ganó la carrera corta con autoridad y Piastri completó el 1-2 del equipo de Woking, mientras que los Mercedes padecieron falta de rendimiento y dificultades para sostener el ritmo. El propio Antonelli terminó sufriendo en el sprint y recibió una penalización de cinco segundos por exceder repetidamente los límites de pista, lo que lo hizo caer del cuarto al sexto lugar.

Por eso, la pole de la tarde tuvo un peso doble: le permitió a Mercedes recuperar protagonismo y confirmó que Antonelli tiene capacidad para reaccionar incluso cuando el fin de semana no viene limpio.

Mercedes volvió a golpear cuando parecía que McLaren tenía el control

El sprint de Miami había dejado una imagen fuerte: McLaren parecía haber encontrado el camino. Las cinco semanas de parón por las cancelaciones de Baréin y Arabia Saudita, provocadas por la guerra en Medio Oriente, habían abierto una ventana de desarrollo para todos los equipos. El que mejor la aprovechó, al menos durante la carrera corta, fue McLaren.

Norris se impuso sin rivales y Piastri lo acompañó en segundo lugar, mostrando un ritmo imposible de seguir para el resto. Esa superioridad invitaba a pensar en una clasificación principal teñida de papaya, con los MCL40 como candidatos naturales a la pole. Pero la Fórmula 1 volvió a cambiar de cara en cuestión de horas.

En la qualy principal, McLaren sufrió. Según la información disponible, la mayor temperatura de pista o el fuerte viento que apareció durante la tarde pudieron haber afectado el comportamiento de los autos. Piastri pasó a Q2 en el último lugar, mientras que Norris incluso tuvo un despiste en Q2 que comprometió su avance a la Q3. Finalmente, Norris quedó cuarto y Piastri séptimo.

Ese bajón de McLaren abrió la puerta para Antonelli, y el italiano no la desaprovechó.

Antonelli, la madurez de un piloto de 19 años

Hablar de Antonelli obliga a insistir en su edad. Tiene 19 años, pero maneja momentos de presión como si tuviera una década en la Fórmula 1. En Miami no solo necesitaba hacer una vuelta rápida: debía borrar la mala sensación del sprint,

responder al avance de McLaren y defender el liderazgo de Mercedes en un fin de semana donde la ventaja técnica parecía haberse achicado.

El italiano lo hizo con una vuelta precisa, limpia y agresiva en el momento exacto. Esa combinación explica por qué Mercedes lo tiene como líder del campeonato y por qué su nombre ya dejó de ser una promesa para convertirse en una realidad competitiva.

En sus primeras tres carreras del año, Mercedes había ganado todo: George Russell se impuso en Australia y Antonelli triunfó en China y Japón. Esa secuencia puso a las Flechas de Plata como referencia del Mundial. Pero Miami fue el primer fin de semana en el que los rivales achicaron de verdad la distancia, y ahí apareció la calidad individual de Kimi para sostener al equipo en lo más alto.

Verstappen completará la primera fila

La clasificación también dejó una señal importante para Red Bull: **Max Verstappen largará segundo**. Después de un arranque de temporada complejo para el equipo, el neerlandés consiguió meterse en la primera fila y se transformará en una amenaza directa para Antonelli en la largada.

Red Bull llegó a Miami con actualizaciones para intentar recuperar terreno. En la previa, el equipo venía lejos de su mejor versión y con un RB22 que había generado muchas dudas. La presencia de Verstappen en la primera fila no necesariamente significa que Red Bull haya recuperado todo el rendimiento perdido, pero sí confirma que el tetracampeón sigue teniendo la capacidad de maximizar cualquier oportunidad.

La largada del domingo promete ser uno de los momentos más

calientes del Gran Premio: Antonelli, con la pole y el liderazgo del campeonato; Verstappen, con experiencia, agresividad y hambre de revancha.

McLaren pasó del dominio del sprint a una qualy complicada

El contraste de McLaren fue uno de los grandes temas del sábado en Miami. Por la mañana, el equipo de Woking había firmado una actuación perfecta: Norris ganó el sprint de punta a punta y Piastri completó el 1-2. Esa imagen instaló la idea de que los papaya podían dominar el fin de semana completo.

Pero en la clasificación principal aparecieron los problemas. Norris terminó cuarto y Piastri séptimo, lejos de la contundencia que habían mostrado en la carrera corta. El posible cambio de condiciones, con mayor temperatura de pista y viento, parece haber influido en el rendimiento del MCL40.

Para Norris, el resultado fue especialmente frustrante porque venía de ganar el sprint y de haber mostrado un ritmo dominante. Para Piastri, la clasificación también fue cuesta arriba, al punto de avanzar a Q2 en el último lugar. McLaren sigue siendo una amenaza para la carrera, pero deberá remontar desde posiciones menos cómodas de lo esperado.

Ferrari y Red Bull también achicaron la brecha

La información previa del fin de semana marcaba que Ferrari, Red Bull y McLaren llegaron a Miami con paquetes de actualización importantes. Ese trabajo conjunto de los rivales hizo que Mercedes dejara de parecer invulnerable. La ventaja de las Flechas de Plata, tan clara en las primeras carreras, se redujo en Estados Unidos.

Ferrari mostró señales competitivas, aunque sin lograr adueñarse del golpe definitivo. Red Bull, con Verstappen en la primera fila, consiguió al menos una posición estratégica para discutir la carrera. McLaren, por su parte, tiene ritmo, pero deberá entender por qué sufrió tanto entre el sprint y la clasificación principal.

La pole de Antonelli, entonces, no tapa el cambio de escenario: el campeonato entró en una fase mucho más abierta. Mercedes sigue arriba, pero ya no parece correr solo.

La clasificación como punto de quiebre del fin de semana

La Fórmula 1 moderna castiga mucho los errores de clasificación. En Miami quedó claro durante el sprint: Norris largó desde la pole, se escapó en los primeros metros y controló toda la carrera. Leclerc, que había fallado en su vuelta final del viernes, quedó condicionado desde la grilla y no pudo acercarse a los McLaren.

Para el domingo, Antonelli intentará repetir esa fórmula: largar adelante, sostener la punta y evitar que Verstappen pueda meterse en la pelea desde la primera curva. La presión será alta porque detrás tendrá pilotos con ritmo y necesidades diferentes: Verstappen buscando recuperar terreno, Norris intentando capitalizar el buen ritmo de McLaren y Ferrari esperando cualquier oportunidad.

La pole no garantiza la victoria, pero en Miami representa una ventaja enorme. Antonelli lo sabe y Mercedes también.

Un domingo con clima y presión en el horizonte

El fin de semana de Miami también está atravesado por la

incertidumbre climática. La previa ya marcaba un pronóstico complicado para el domingo, con posibilidad de tormentas eléctricas fuertes en la franja horaria de la carrera principal. Ese factor podría modificar estrategias, horarios o condiciones de pista.

Si la carrera se disputa con condiciones cambiantes, la pole de Antonelli será todavía más valiosa, pero también más difícil de administrar. Miami es un circuito semipermanente, con muros cercanos y zonas donde los errores se pagan caro. En ese contexto, el líder del Mundial deberá combinar velocidad con madurez.

Conclusión: Antonelli respondió como candidato grande

Kimi Antonelli se quedó con la pole del GP de Miami 2026 y volvió a demostrar que su presente en la Fórmula 1 tiene peso propio. Después de un sprint complicado para Mercedes y de un dominio contundente de McLaren, el joven italiano sacó una vuelta fantástica para recuperar el control de la escena.

Con apenas 19 años, Antonelli lidera el Mundial, ya ganó dos carreras en la temporada y suma tres poles consecutivas. Miami le ofreció un desafío real: rivales más cerca, condiciones cambiantes, presión alta y una Mercedes menos dominante que en las primeras fechas. Su respuesta fue la de un piloto con mentalidad de campeón.

El domingo largará primero con Verstappen a su lado y McLaren al acecho desde atrás. La carrera promete tensión, estrategia y una batalla directa por el liderazgo de un Mundial que, después del sábado en Miami, parece mucho más abierto que antes.

Lando Norris ganó el sprint de Miami y McLaren confirmó su regreso con un contundente 1-2

Lando Norris dominó de punta a punta el sprint de Miami y le dio a McLaren una victoria contundente, con Oscar Piastri completando el 1-2 del equipo papaya.

Lando Norris ganó el sprint de Miami con una autoridad absoluta y le dio a McLaren una señal de poder en la cuarta fecha de la temporada 2026 de la Fórmula 1. El campeón del mundo largó desde la pole, defendió la punta en los primeros metros y construyó una victoria sin sobresaltos en una carrera corta que terminó confirmando el gran salto competitivo del equipo de Woking.

El británico no tuvo rivales durante las **19 vueltas** del sprint. Su compañero **Oscar Piastri** completó el 1-2 de McLaren, mientras que **Charles Leclerc** finalizó tercero con Ferrari. En pista, **Kimi Antonelli** había terminado cuarto, pero luego fue sancionado con cinco segundos por exceder de manera reiterada los límites de pista y cayó al sexto lugar.

La victoria tuvo un valor especial para Norris. Fue su **primer triunfo como campeón del mundo** en cualquier tipo de competencia dentro de la temporada 2026. Si bien todavía le falta lograr una victoria en una carrera larga de domingo, el sprint de Miami funcionó como una confirmación: McLaren volvió a tener un auto ganador y Norris volvió a sentirse dominante.

Norris largó desde la pole y resolvió la carrera en la partida

La clave de la carrera estuvo en la largada. Norris partió desde el primer lugar después de haber conseguido la pole en la clasificación sprint del viernes y, apenas se apagó el semáforo, logró escaparse rápidamente. La mala largada de **Kimi Antonelli**, que salía desde la segunda posición, facilitó el movimiento inicial y dejó a **Oscar Piastri** en el segundo lugar.

Desde ese momento, la historia quedó prácticamente definida. Piastri se acomodó detrás de Norris, pero nunca llegó a representar una amenaza real para su compañero. McLaren tuvo ritmo, control y margen. La carrera sprint no ofreció grandes sobresaltos en la pelea por la punta porque el equipo papaya fue superior desde el arranque hasta la bandera de cuadros.

La actuación de Norris volvió a demostrar la importancia de la clasificación en la Fórmula 1 actual. Largar adelante, tener una buena salida y evitar el tráfico fue determinante en un circuito donde adelantar no resulta sencillo y donde el calor también exigió físicamente a los pilotos.

McLaren volvió a parecerse al equipo dominante

El resultado de Miami confirmó que las cinco semanas de parón por las cancelaciones de Baréin y Arabia Saudita terminaron modificando el escenario competitivo de la temporada. Hasta antes de este fin de semana, Mercedes había sido el equipo dominante con tres victorias en tres fechas. Sin embargo, en Miami, la sensación fue otra: el auto más fuerte volvió a ser papaya.

McLaren llegó con una actualización profunda y el sprint fue la primera gran prueba de fuego. El resultado no pudo ser

mejor: **Norris primero y Piastri segundo**, con una diferencia de rendimiento clara sobre el resto. La evolución del auto le permitió al equipo recuperar estabilidad, agarre y eficiencia para aprovechar mejor la unidad de potencia Mercedes.

La imagen del sprint fue contundente. Norris se escapó adelante, Piastri sostuvo el segundo puesto y Ferrari no pudo acercarse lo suficiente como para discutir la victoria. En términos deportivos, McLaren mostró una versión muy parecida a la del equipo que dominó en 2025.

Piastri completó un 1-2 clave para el campeonato

Oscar Piastri terminó segundo y completó una jornada ideal para McLaren. El australiano no pudo presionar a Norris, pero cumplió un trabajo fundamental para el equipo: aseguró el doblete, sumó fuerte y confirmó que el rendimiento del MCL40 no depende únicamente de una vuelta perfecta del campeón.

Piastri había mostrado señales de recuperación en Japón y en Miami volvió a ser protagonista. Su segundo puesto refuerza la idea de que McLaren encontró una base competitiva sólida. Para el campeonato de constructores, el 1-2 en el sprint es una noticia importante, especialmente después de un inicio de año complicado para el equipo de Woking.

La carrera también dejó una lectura interna clara: Norris fue el más fuerte del fin de semana hasta el momento, pero Piastri está lo suficientemente cerca como para transformar cada buena actuación de McLaren en una cosecha grande de puntos.

Leclerc fue tercero y Ferrari quedó con una advertencia para la

clasificación

Charles Leclerc completó el podio del sprint con Ferrari. El monegasco no tuvo ritmo para acercarse a los McLaren, pero logró sostenerse como el mejor del resto. Su tercer puesto también dejó una enseñanza importante para la carrera principal: si Ferrari quiere pelear por la victoria el domingo, no puede fallar en la clasificación.

Leclerc había cometido un error en la vuelta final de la SQ3 del viernes, lo que le impidió meterse en la primera fila para la carrera corta. Esa falla terminó condicionando sus posibilidades en el sprint, porque Norris y Piastri se escaparon rápidamente y la Ferrari no tuvo margen para revertir la situación.

Ferrari se mantiene competitivo, pero Miami mostró que todavía necesita algo más para discutirle mano a mano a McLaren cuando el equipo papaya logra ejecutar un fin de semana limpio.

Antonelli fue sancionado y perdió dos posiciones

Kimi Antonelli tuvo una carrera complicada. El líder del Mundial largó desde la segunda posición, pero una mala partida lo dejó fuera de la pelea por la punta. Luego, durante la competencia, no logró encontrar el ritmo esperado con su Mercedes y terminó padeciendo falta de agarre general.

Después de la bandera de cuadros, recibió una penalización de **cinco segundos** por exceder repetidamente los límites de pista. Esa sanción lo hizo caer del cuarto al sexto lugar, perdiendo dos posiciones importantes en la clasificación final del sprint.

Antonelli reconoció el buen trabajo de McLaren y remarcó que, pese a compartir unidad de potencia Mercedes, el equipo de

Woking encontró una mejor respuesta en el auto. Su frase fue una síntesis perfecta del momento: McLaren trabajó mejor y lo transformó en rendimiento real.

Norris: “Estoy feliz de que el auto sea fuerte otra vez”

Después de la victoria, Norris dejó una frase que explica el ánimo interno de McLaren: **“Estoy feliz de que el auto sea fuerte otra vez”**. El campeón valoró el momento del equipo, aunque también remarcó que los puntos importantes llegarán en la carrera principal del domingo.

La declaración muestra una mezcla de satisfacción y cautela. McLaren ganó el sprint, pero todavía tiene por delante la clasificación para el Gran Premio y la carrera larga. Aun así, el golpe anímico es enorme: después de un inicio irregular, el equipo volvió a imponer condiciones y Norris consiguió un triunfo necesario.

Miami, además, es un lugar especial para el británico. Allí logró su primera victoria en Fórmula 1 en 2024 y ahora sumó otro capítulo importante con su primer éxito como campeón del mundo.

El calor de Miami y una carrera sin grandes sobresaltos

El sprint se disputó bajo un calor intenso, algo que se notó en los pilotos durante la transmisión. La exigencia física fue evidente, aunque la carrera en sí tuvo poco movimiento en la parte alta. Norris controló desde adelante, Piastri administró el segundo puesto y Leclerc quedó tercero sin poder incomodar a la dupla de McLaren.

La falta de lucha por la punta no le quitó importancia al

resultado. Al contrario: la superioridad de Norris fue tan clara que convirtió una carrera corta potencialmente abierta en una demostración de control. McLaren no necesitó de estrategias complejas ni de circunstancias externas. Ganó por ritmo puro.

Un triunfo que cambia el clima del campeonato

El sprint de Miami puede marcar un antes y un después en la temporada 2026 de Fórmula 1. Mercedes había iniciado el año como referencia, Ferrari buscaba acercarse y Red Bull intentaba recuperar terreno. Pero McLaren aprovechó el parón, trabajó en profundidad y llegó a Estados Unidos con un auto transformado.

La sensación que dejó el sábado fue clara: el campeonato vuelve a tener a McLaren como protagonista central. Norris y Piastri no solo ocuparon los dos primeros lugares, sino que además lo hicieron con una superioridad difícil de ignorar.

Para Norris, el triunfo también tiene valor personal. Después de quedarse con la pole sprint, confirmó el trabajo en carrera y consiguió una victoria que necesitaba para reafirmarse como campeón. No fue una victoria larga de domingo, pero sí una muestra de autoridad en un formato donde no hay demasiado margen para corregir errores.

Conclusión: Norris ganó, McLaren volvió y Miami encendió la pelea

Lando Norris ganó el sprint de Miami y McLaren firmó un 1-2 que puede cambiar la dinámica de la temporada. El británico largó desde la pole, se escapó en la punta y no tuvo oposición durante las 19 vueltas. Piastri completó el doblete, Leclerc terminó tercero y Antonelli perdió terreno por una sanción.

Más allá de los puntos repartidos en la carrera corta, el mensaje deportivo fue contundente: McLaren volvió a tener un auto fuerte, Norris recuperó la confianza y el equipo de Woking dejó atrás el flojo arranque de año. Miami, una pista que ya forma parte de la historia personal del campeón, volvió a ser el escenario de una alegría grande.

El domingo todavía entregará los puntos principales, pero el sprint ya dejó una señal clara para toda la parrilla: **los papaya están de vuelta y Norris volvió a ganar con autoridad.**