

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

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

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

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

Alpine construyó un milagro

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

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

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

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

La historia del fin de semana había sido muy distinta hasta ese momento. El propio Colapinto definió el viernes como “el peor de la temporada”, mientras Alpine probaba cambios extremos de puesta a punto, modificaba por completo el auto del argentino e incluso recurría al chasis de reserva para

Gasly en busca de respuestas. Nada funcionaba. El A526 patinaba, no tenía grip, sufría en curvas rápidas y degradaba demasiado en un asfalto abrasivo y caliente como el de Montmeló.

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

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

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

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

Por eso el 7° y 8° final adquiere un valor todavía más alto. No fue un domingo que confirmara superioridad, sino uno que exhibió capacidad de reacción colectiva. Y en una temporada

larga, con un reglamento nuevo y una zona media tan ajustada, ese tipo de jornadas puede cambiar mucho más que una simple tabla de resultados.

Cómo construyó Alpine el milagro en Barcelona

Estrategias distintas desde la largada

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

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

Una primera ayuda en la salida

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

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

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

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

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

El abandono de Hülkenberg abrió la puerta

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

El segundo pit stop de Colapinto fue clave

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

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

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

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

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

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

Colapinto y Gasly sostuvieron a Alpine cuando el auto no respondió

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contexto del torneo y antecedentes recientes de Alpine

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

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

Estadísticas y datos relevantes

Resultado final de Alpine en Barcelona-Cataluña

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

Situación previa a la carrera

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

Claves estratégicas

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

Contexto del campeonato

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

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

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

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

Análisis final

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

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

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

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

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

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

Franco Colapinto busca confirmar su crecimiento con Alpine en el GP de Mónaco: horarios, previa y el desafío clave de la clasificación

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

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

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

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

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

El sexto puesto además tuvo un valor especial por la continuidad que refleja. Miami ya había dejado claro que

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

De un viernes sin vueltas a un domingo inolvidable

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

Sin embargo, lejos de derrumbarse, Colapinto reaccionó en cada salida. Se metió en la S02 de la qualy sprint, terminó noveno en la carrera corta tras una gran remontada y luego selló una clasificación brillante para el domingo, alcanzando la Q3 y asegurándose el décimo cajón de largada. Lo que parecía un fin de semana hipotecado en el arranque terminó convirtiéndose en la mejor producción de toda su carrera en la máxima categoría.

Una largada incierta y una apuesta

que salió bien

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

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

El susto de Colapinto en el relanzamiento

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

Ese episodio pudo haber alterado por completo su carrera, pero

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

Cómo se acomodó la carrera y por qué Colapinto terminó sexto

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

El cierre tuvo algo de calma, apenas alterado por los ataques de Hamilton sobre Verstappen, una disputa que recordó viejas batallas entre ambos. Cuando Lewis logró superar al neerlandés a cuatro vueltas del final, el foco para Alpine ya estaba puesto en la bandera a cuadros y en el resultado que se estaba consolidando detrás. Allí apareció la gran noticia: Colapinto, que había largado décimo, cruzó la meta sexto y selló así la mejor clasificación final de su vida deportiva en la Fórmula 1.

Una carrera sólida, madura y sin errores graves

Hay un punto central para entender por qué este resultado vale tanto: no se trató de una carrera alocada ni de una sucesión de casualidades. El texto es claro al marcar que Colapinto

construyó su sexto puesto con una conducción “firme y segura”, aprovechando los abandonos y los errores ajenos, pero también haciendo su parte con autoridad. De hecho, el propio balance del documento sugiere algo muy interesante: paradójicamente, tal vez haya sido la carrera más sencilla que le tocó vivir en su trayectoria interrumpida en la Fórmula 1, pero al mismo tiempo fue la mejor.

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

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

El gran domingo de Colapinto no fue una historia aislada dentro de Alpine. Pierre Gasly también completó un muy buen fin de semana, y el equipo francés celebró una fecha muy importante en Montreal. Para la escudería de Enstone, la actuación canadiense significó confirmar que el avance mostrado desde Miami tiene sustento real. Después de un inicio de temporada complicado, con un auto que no terminaba de acomodarse al estilo de Franco y con varias limitaciones competitivas, la evolución del A526 empezó a entregar resultados concretos.

En ese proceso, Colapinto aparece cada vez más como la gran referencia interna. Ya había sido la carta fuerte del equipo en Miami, volvió a serlo en Canadá y ahora suma 15 puntos en una temporada 2026 que había comenzado con muchas dificultades. Esa transformación también le da otro peso al

trabajo de los ingenieros, porque el paquete de actualizaciones estrenado en Estados Unidos claramente encajó mejor con el estilo del argentino que con el de Gasly.

Las declaraciones previas y la confirmación en pista

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

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

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

Después del GP de Miami, Steve Nielsen, director del equipo, había dejado una especie de desafío interno: ver a Franco cómodo era muy positivo, pero ahora Alpine quería consistencia. Canadá llegó enseguida como examen inmediato y Colapinto respondió de la mejor manera. No solo repitió el

nivel, sino que incluso lo mejoró: pasó del séptimo puesto en Florida al sexto en Montreal, sumó ocho puntos y confirmó que el crecimiento tiene continuidad.

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

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

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

Ahora ya no se trata solo de correr bien o de dejar buenas sensaciones. Colapinto empieza a convertir ese potencial en puntos grandes, en posiciones altas y en actuaciones que impactan directamente en la cosecha del equipo. Y eso modifica su lugar dentro de Alpine, su valoración dentro del paddock y también la expectativa que genera de cara a lo que viene.

Colapinto ya no promete, ahora confirma

Franco Colapinto fue sexto en el Gran Premio de Canadá y logró

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

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

Franco Colapinto largará décimo en Canadá tras otra gran clasificación con Alpine

Franco Colapinto en Canadá volvió a dar otro paso firme en su crecimiento dentro de Alpine. Después de un fin de semana que arrancó muy torcido por la falla en la batería de su auto, el argentino se metió en la Q3, aseguró el décimo lugar de partida para el Gran Premio y ratificó que atraviesa su mejor momento de la temporada, justo cuando el equipo francés más lo necesita.

Franco Colapinto largará décimo en Canadá y confirmó su gran momento

en Alpine

Franco Colapinto sigue construyendo un presente cada vez más sólido en la Fórmula 1. En el Gran Premio de Canadá, el piloto argentino volvió a destacarse con una clasificación brillante, avanzó a la **Q3 por segunda carrera consecutiva** y largará **décimo** en Montreal, un resultado que confirma que el salto visto en Miami no fue casualidad. Lo más valioso, además, es el contexto: llegó a esta clasificación después de un viernes complicadísimo, sin una sola vuelta en la práctica por un problema en la batería de su unidad de potencia, y aun así terminó sacando adelante otro fin de semana que parecía cuesta arriba desde el arranque.

La evolución de Colapinto en Alpine empieza a ser cada vez más evidente. Después de un inicio de temporada en el que Pierre Gasly había marcado diferencias claras dentro del equipo, la tendencia cambió en Miami y volvió a sostenerse en Canadá. Ahora es el argentino quien está empujando más fuerte, quien encontró confianza con el A526 y quien está sacando la cara por la escudería de Enstone en un tramo del campeonato donde cada décima pesa muchísimo.

Una clasificación que vale mucho más que un décimo puesto

El décimo lugar de largada en Canadá no es un simple número. Tiene peso porque refleja una clasificación muy firme, sin errores grandes, con buena evolución en cada segmento y con la capacidad de responder bajo presión. También tiene valor porque se consiguió en una pista donde Colapinto venía muy condicionado por la falta de rodaje del viernes, producto de la falla en la batería del Mercedes que equipa su Alpine. Esa limitación lo había dejado sin práctica en un fin de semana sprint, donde cada minuto de pista es oro.

Lejos de venirse abajo, Franco se reconstruyó. Primero rescató la qualify sprint para meterse 13°, después protagonizó una tremenda remontada hasta el noveno lugar en la carrera corta del sábado y finalmente coronó el día con el pase a la Q3 y el décimo cajón de partida para la carrera principal. Esa secuencia deja una conclusión fuerte: Colapinto no solo mejoró, sino que además aprendió a transformar la adversidad en oportunidad.

Cómo fue la clasificación de Colapinto en Montreal

La sesión clasificatoria del argentino fue creciendo de menor a mayor. En **Q1**, Franco llegó a tener un momento de zozobra cuando avisó por radio que sentía un problema en los frenos. Desde el equipo le respondieron que no veían nada fuera de lo normal, y el bonaerense siguió adelante. En ese primer corte hizo tres intentos: primero marcó **1m14s727**, luego perdió el segundo giro al ceder demasiado en el tercer sector, y en el cierre clavó un **1m14s466** que le permitió avanzar a Q2. Ese registro, además, fue **232 milésimas mejor que el de Gasly**, una diferencia importante dentro del equipo.

En **Q2**, Colapinto siguió mejorando. Su primer intento fue de **1m14s045**, ya claramente competitivo, y en el cierre volvió a bajar su tiempo hasta **1m13s857**, marca con la que selló el pase a la instancia decisiva. En ese segmento volvió a superar con claridad a Gasly, esta vez por **666 milésimas**, mientras el francés desaparecía de la pelea. Franco encontró en Nico Hülkenberg y Carlos Sainz a sus principales rivales directos para pelear por ese décimo lugar de acceso a la Q3, y terminó imponiéndose en esa batalla.

Ya en **Q3**, el argentino no se guardó nada. En su primer intento firmó **1m13s697**, tiempo que finalmente le alcanzó para cerrar la clasificación en el décimo puesto. Después no logró mejorar, pero ya había hecho lo necesario para asegurarse un

lugar de partida dentro de la zona de puntos, en una parrilla donde los ocho primeros lugares suelen quedar reservados para los cuatro equipos más fuertes de la categoría.

Por qué Colapinto volvió a ser la gran carta de Alpine

El texto deja algo muy claro: por segunda carrera consecutiva, Franco Colapinto fue la mejor carta de Alpine. No es un dato menor. En las primeras tres fechas, el argentino había quedado sistemáticamente detrás de Gasly, con Japón como el ejemplo más duro de esa diferencia interna. Sin embargo, desde la llegada del gran paquete de actualizaciones en Miami, la historia cambió por completo.

Las evoluciones del A526 parecieron adaptarse mucho mejor al estilo del piloto argentino. Desde entonces, Franco encontró una comodidad que antes no tenía, empezó a construir clasificaciones mucho más limpias y comenzó a sostener un rendimiento general superior al del francés. Canadá volvió a reforzar esa idea: Gasly quedó 14°, mientras Colapinto se metió en Q3 y largará décimo. Dentro del box, hoy el impulso viene del lado del bonaerense.

El sprint ya había anticipado que el fin de semana podía terminar bien

Lo sucedido en la clasificación del GP no apareció de la nada. El sprint del sábado ya había mostrado que Colapinto tenía ritmo y confianza para pelear más adelante. En esa carrera corta, largó 13° y terminó 9°, rozando los puntos tras una remontada agresiva y muy bien construida. Tuvo una largada excelente, atacó a Bortoleto y Hülkenberg, aprovechó el problema de Hadjar y luego superó a Sainz gracias a un ritmo

claramente superior.

Ese desempeño fue una señal poderosa para el domingo. Si bien en clasificación parecía que Alpine no tenía una vuelta tan fuerte como en Miami, en tanda larga el auto había respondido mejor. Y eso refuerza la expectativa para la carrera principal: Colapinto largará décimo, ya dentro de la zona que reparte puntos, con el antecedente de un sprint donde mostró ser más veloz que rivales directos como Williams y Racing Bulls.

Las declaraciones de Colapinto: confianza, alivio y orgullo

Después de la clasificación, Colapinto se mostró muy contento y dejó declaraciones que ayudan a entender el momento que está viviendo. Reconoció que este fin de semana **“no estamos rápidos como Miami”**, y justamente por eso le dio todavía más valor a la clasificación lograda. También destacó que haber construido una *qualy* firme desde la primera vuelta hasta la última fue especialmente positivo en un trazado donde la confianza lo es todo.

Una de sus frases más fuertes fue: **“Todo el año tuve confianza, pero no resultados”**. Esa reflexión resume bastante bien el proceso que atravesó en 2026. Según explicó, en los tests le había ido bien, pero por distintos motivos perdió performance en las primeras tres carreras. Ahora, en cambio, siente que está mucho mejor y que por fin pudo alinear confianza con resultados concretos.

También remarcó lo duro que fue no haber girado en el entrenamiento del viernes, algo que le quitó una base importante para una pista que exige muchísima seguridad al volante. Por eso valoró tanto el trabajo del sábado, donde pudo sumar vueltas, recuperar confianza y llevar el auto hasta el límite. En esa línea, dijo sentirse orgulloso después de

haber dado vuelta un arranque de año complicado, y destacó el acompañamiento del equipo en ese proceso.

La carrera en Canadá: qué puede esperar Colapinto largando desde el décimo puesto

Con la clasificación ya cerrada, toda la atención se posa ahora sobre la carrera principal. Y en ese sentido, hay dos elementos centrales. El primero es evidente: **Colapinto largará en posición de puntos**. El segundo tiene que ver con una variable que puede cambiar todo: **la lluvia anunciada para el domingo**.

Montreal es un circuito donde los muros están muy cerca y donde el agua puede convertir la competencia en una carrera de supervivencia. Si el pronóstico se confirma, la gestión, el control del auto y la lectura del contexto serán tan importantes como la velocidad pura. En ese tipo de escenarios, Colapinto ya mostró varias veces que puede crecer. No solo porque suele correr mejor que clasificar, sino también porque sabe sacar adelante carreras caóticas y encontrar oportunidades en medio del desorden.

La nota pendiente: la carrera todavía no se corrió

Con la información disponible, la gran certeza es que Colapinto **larga décimo** y llega al domingo con un muy buen panorama dentro de lo que permite hoy Alpine. La carrera aún no está disputada en el material que compartiste, así que no corresponde inventar un desarrollo o un resultado final. Lo que sí se puede afirmar es que el argentino llega bien perfilado, con confianza renovada, con un ritmo competitivo en tanda larga y con una posición de salida que lo pone de lleno

en la pelea por sumar.

En otras palabras, el trabajo previo ya lo hizo. Salió adelante de un viernes casi perdido, volvió a destacarse en el sprint, se metió en Q3 y desplazó otra vez a Gasly dentro del equipo. El siguiente paso será transformar todo eso en puntos grandes el domingo.

Colapinto llega fuerte a la carrera de Canadá

Franco Colapinto largará décimo en el Gran Premio de Canadá tras otra clasificación brillante con Alpine. Lo hizo en un fin de semana que había comenzado muy mal para él, pero que terminó encontrándolo otra vez como la referencia del equipo francés. La Q3, la consistencia a una vuelta, el noveno puesto en el sprint y sus propias declaraciones confirman que atraviesa su mejor momento del año.

Ahora le queda el desafío más importante: convertir esa buena posición de largada y ese ritmo alentador en un resultado fuerte el domingo. Con lluvia posible, muros cerca y varios rivales directos al alcance, Canadá aparece como otra gran oportunidad para seguir consolidando su crecimiento en la Fórmula 1.

Franco Colapinto rozó los puntos en Canadá con una

tremenda remontada hasta el noveno lugar en el sprint

Franco Colapinto en Canadá volvió a mostrar una de sus mayores virtudes: correr mejor que nadie cuando el fin de semana viene torcido. Después de un viernes muy complicado por la falla en la batería de su Alpine y de largar 13°, el argentino protagonizó una tremenda remontada en el sprint, ganó cuatro posiciones, terminó noveno y quedó a las puertas de la zona de puntos en Montreal.

Franco Colapinto en Canadá: una remontada que confirmó su gran capacidad para correr

Franco Colapinto volvió a sacar a relucir una de las condiciones que más lo distinguen en la Fórmula 1: su talento para competir los sábados y domingos, incluso cuando el contexto no lo ayuda. En el sprint del Gran Premio de Canadá, el piloto argentino de Alpine construyó una actuación muy sólida, avanzó desde el 13° puesto de largada hasta el 9° lugar final y quedó a un paso de meterse en la zona de puntos. No alcanzó para sumar, pero sí para dejar una señal muy fuerte.

La remontada tuvo todavía más valor por todo lo que había sucedido antes. Colapinto llegó a la carrera corta prácticamente sin entrenamiento real, ya que el viernes apenas había podido girar tres minutos por una falla en la batería del motor eléctrico de su unidad de potencia Mercedes-Benz. Eso condicionó toda su preparación en Montreal: sin referencias, sin sensaciones completas y con apenas unas pocas vueltas encima, había logrado rescatar la clasificación sprint para meterse en la SQ2 y largar 13°. En la carrera, terminó

transformando ese rescate en algo mucho más grande.

Una largada brillante para empezar la remontada

El sprint de Canadá mostró desde el arranque a un Colapinto agresivo y decidido. Apenas se apagaron las luces, el argentino hizo una largada excelente y aprovechó enseguida un detalle clave: **Gabriel Bortoleto** se quedó casi parado al momento de acelerar y Franco lo superó con claridad. Esa primera maniobra le abrió la puerta a una carrera ofensiva, donde el argentino se sintió cómodo para atacar desde el inicio.

Pero lo mejor recién estaba por venir. En la primera vuelta protagonizó una lucha durísima con **Nico Hülkenberg**. Colapinto fue a fondo, se tiró sin dudar y hasta llegó a bajar las dos ruedas derechas al pasto ante la defensa extrema del piloto alemán, que prácticamente lo dejó sin pista. No se achicó, no levantó y terminó saliendo favorecido de ese duelo. En solo una vuelta ya había ganado dos posiciones y mostraba con claridad cuál sería su planteo para el resto del sprint.

Ritmo, ataque y confianza con un auto casi desconocido

Uno de los aspectos más llamativos de la actuación del argentino fue el ritmo que encontró con su Alpine. Hasta ese momento, ni siquiera él sabía realmente con qué herramienta contaba para la carrera corta. Vale recordar que no había podido completar la única tanda de entrenamientos por el problema en la batería, y que en la qualy sprint había tenido que descubrir el circuito y el comportamiento del auto directamente en plena sesión oficial. En el sprint, además, debía girar con neumáticos medios que ya tenían uso acumulado de la clasificación del viernes.

En ese marco, lo de Colapinto fue todavía más meritorio. No solo consiguió sostener un ritmo competitivo, sino que además lo hizo con inteligencia y consistencia. Fue entendiendo el comportamiento del A526 mientras corría, construyó confianza vuelta a vuelta y terminó exprimiendo el coche al máximo, en un circuito técnico y exigente como Montreal. Esa adaptación en tiempo real volvió a subrayar una de sus grandes fortalezas como piloto.

Cómo llegó del 13° al 9° puesto

La remontada del argentino no se explicó por una sola maniobra, sino por una suma de decisiones bien ejecutadas y un ritmo sostenido durante toda la carrera. Después de las dos primeras ganancias en la salida, Colapinto siguió empujando y encontró otra posición gracias al problema de **Isack Hadjar**, que terminó obligando al piloto de Racing Bulls a pasar por boxes. A partir de ahí, su siguiente objetivo fue **Carlos Sainz**, que con Williams parecía tener un auto competitivo, pero no pudo contener el avance del Alpine.

Los números marcan con claridad el rendimiento de Franco: giraba entre tres décimas y medio segundo más rápido por vuelta que el español. Esa diferencia terminó inclinando la balanza y Colapinto concretó el sobrepaso para meterse noveno. Allí se acabó su escalada. El siguiente rival, **Arvid Lindblad**, ya estaba a unos 3s5 de distancia, y no quedaron vueltas suficientes para ir a buscarlo. Sin embargo, el dato importante fue que el A526 también se mostró superior en ritmo respecto al Racing Bulls en carrera.

Colapinto rozó los puntos, pero dejó una señal muy positiva

Aunque el noveno puesto no le permitió sumar, el sprint canadiense dejó mucho más que una simple posición final.

Colapinto estuvo realmente cerca del último punto disponible y, sobre todo, confirmó que Alpine tenía un auto mucho más competitivo en ritmo de carrera que lo que había insinuado en clasificación. Después de un viernes donde el equipo parecía haber retrocedido respecto de Williams, Audi y Racing Bulls, la carrera corta cambió parte de esa imagen.

En especial, el argentino mostró que el A526 tenía con qué pelear. Según el análisis del propio texto, su ritmo fue claramente superior al de **Williams** y **Racing Bulls**, dos de los rivales directos en Montreal por esa pelea para ser el mejor del resto detrás de los cuatro grandes equipos. Y todo eso lo consiguió con un puñado mínimo de vueltas previas, algo que refuerza aún más el valor de la actuación.

Las declaraciones de Colapinto tras el sprint

Una vez terminada la competencia, Franco dejó en claro que se quedó con sensaciones encontradas. Por un lado, valoró mucho lo hecho en pista; por el otro, reconoció cierta bronca por haber quedado tan cerca del punto. **“Casi sumo un punto y me da un poco de bronca, pero fue una buena carrera”**, resumió el argentino. La frase retrata muy bien el sabor del sprint: satisfacción por la remontada, aunque con el fastidio lógico de saber que el premio estuvo al alcance.

En sus declaraciones también destacó el ritmo del auto y la dificultad de la tarea. Subrayó que terminar noveno largando 13° en una pista complicada como Montreal era algo positivo, y además remarcó un detalle importante: mientras él salió con neumáticos medios usados del día anterior, varios de sus rivales directos largaron con gomas nuevas. Aun así, logró ir hacia adelante. Su conclusión fue optimista: **“Tenemos buen ritmo. Dimos un pasito adelante, estamos bien”**.

De un viernes hipotecado a un sábado esperanzador

La historia del fin de semana cambió bastante entre un día y otro. El viernes había dejado un panorama oscuro: casi sin vueltas, una falla técnica en el Alpine, una clasificación sprint salvada con mucho mérito y varias dudas sobre el verdadero potencial del auto en Montreal. El sábado, en cambio, le dio a Colapinto y a Alpine un panorama mucho más alentador.

Porque más allá del resultado puntual, el sprint mostró algo clave: el coche tenía ritmo. Y si el A526 es capaz de sostener ese nivel en la carrera principal del domingo, el argentino tendrá una posibilidad concreta de avanzar y meterse en la pelea por puntos. El noveno puesto del sprint, entonces, no solo funcionó como una buena actuación aislada, sino también como una referencia importante para lo que puede venir después.

Lo que deja esta remontada para Alpine y para Colapinto

La actuación de Colapinto también vuelve a reforzar un patrón que ya se había visto otras veces en la temporada: cuando las carreras se ponen en marcha, el argentino suele crecer. Ya había mostrado esta característica en China, también en Miami y ahora la repitió en Canadá. Puede costarle más a una vuelta o en fines de semana donde arranca muy condicionado, pero en carrera su lectura, su agresividad y su gestión suelen darle un valor extra.

Para Alpine, la gran noticia es esa recuperación de sensaciones. Después de haber parecido un paso por detrás el viernes, el equipo encontró en el sprint una base mucho más prometedora. El auto fue capaz de atacar, de sostener un ritmo

competitivo y de dejar a Colapinto a un suspiro de la zona de puntos. En una temporada tan cambiante, esa reacción también es importante desde lo anímico.

Una remontada que alimenta la ilusión para la carrera principal

El sprint no entregó puntos, pero sí información valiosa. Colapinto comprobó que puede ir para adelante en Montreal, que el auto responde mejor en tanda larga y que sus rivales directos no son inalcanzables. Eso modifica bastante la perspectiva para la carrera del domingo, donde el argentino ya no partirá con una sensación de incertidumbre total, sino con la certeza de que tiene una base para pelear.

Además, la carrera larga siempre ofrece más oportunidades estratégicas y más tiempo para que el ritmo aparezca. Si Franco logra repetir una largada fuerte y Alpine sostiene la competitividad mostrada en el sprint, el paso siguiente puede ser meterse de lleno en la pelea por unidades. Ese será ahora el gran objetivo del fin de semana.

Conclusión: Colapinto volvió a demostrar que en carrera crece

Franco Colapinto firmó una tremenda remontada en el sprint del Gran Premio de Canadá y terminó noveno después de largar 13°. No alcanzó para los puntos, pero sí para confirmar que su mayor fortaleza sigue apareciendo cuando el semáforo se apaga y la carrera obliga a tomar decisiones, defender, atacar y administrar el ritmo. En Montreal hizo todo eso muy bien.

Después de un viernes casi perdido por la falla en la batería, el argentino respondió con una clasificación salvada y una carrera corta en la que fue protagonista. Quedó a las puertas del top 8, mostró mejor ritmo que varios rivales directos y

dejó a Alpine con una sensación mucho más positiva que la del arranque del fin de semana. Canadá, por ahora, ya le dejó una certeza: Colapinto sigue creciendo cuando más lo necesita.