

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 S_{Q2} 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 S_{Q2} 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.

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

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

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

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

La dimensión del resultado va mucho más allá del puesto final. Miami fue la confirmación de un crecimiento que se venía insinuando durante todo el fin de semana. Colapinto había sido octavo en la qualy sprint, octavo en la qualy del Gran Premio y volvió a cerrar dentro de ese mismo rango en carrera, lo que

marcó una constancia muy valiosa. Esa regularidad, en un contexto de evolución técnica del equipo, terminó por entregar el premio más importante de todos: puntos fuertes y una actuación que lo posiciona como una de las grandes noticias del fin de semana.

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

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

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

Cómo fue la carrera de Colapinto en el GP de Miami

La carrera del argentino no arrancó sencilla. De entrada, Colapinto no largó bien y perdió un par de posiciones, en un inicio que amenazaba con complicarle rápido la tarde. Sin embargo, enseguida apareció una jugada inesperada que le

permitted recuperarse: el trompo de Max Verstappen en la segunda curva alteró toda la secuencia del pelotón, Gasly tuvo que frenar casi a cero y Lewis Hamilton se fue por afuera. En ese revoleo, Franco encontró el hueco para avanzar y meterse en el sexto lugar.

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

Una carrera inteligente y sin errores

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

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

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

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

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

La penalización a Leclerc que cambió el resultado final

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

Esa modificación posterior no le quita mérito a su trabajo. Al contrario: viene a reforzar la idea de que el argentino estuvo todo el fin de semana en el lugar en el que debía estar, maximizando el potencial del auto y aprovechando cada

oportunidad que se le abrió. Miami no fue una carrera de supervivencia; fue una carrera de consolidación.

Las declaraciones de Colapinto tras su gran domingo en Miami

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

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

Miami, la semana soñada de Colapinto

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

Más allá del costado emocional, lo relevante es que todo eso coincidió con un verdadero salto de rendimiento. A veces el deporte se explica desde lo técnico, otras desde la confianza. En Miami, ambas cosas parecieron alinearse: Alpine le dio un auto más competitivo y Colapinto respondió con su fin de semana más consistente desde que está en la máxima categoría.

Alpine dio un salto y ya lidera la zona media

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

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

Por qué Miami puede ser un punto de inflexión

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

A partir de ahora, el reto será sostener ese nivel. Como bien

señala el texto, en Fórmula 1 la referencia siempre es la última carrera, y por eso Miami será también una vara para medir lo que venga. Alpine deberá continuar el camino de desarrollo, y Colapinto tendrá que ratificar que este salto no fue una excepción. El próximo examen será en Canadá.

Conclusión: el mejor Colapinto apareció en Miami

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

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

Franco Colapinto fue octavo en la qualy de Miami y firmó

su mejor sábado con Alpine

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

Franco Colapinto volvió a brillar en Miami y largará octavo

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

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

La mejor qualy de Colapinto con

Alpine

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

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

Las declaraciones de Colapinto tras la clasificación

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

También dejó en claro que el balance es muy positivo, aunque todavía no perfecto. Explicó que hay aspectos por mejorar y señaló de manera puntual que un alerón trasero con mayor carga lo habría ayudado en una pista con poco grip trasero. Aun así, remarcó que maximizó lo que tenía disponible. Esa lectura es

importante porque muestra dos cosas: por un lado, que Colapinto se sintió cómodo; por el otro, que cree que incluso había margen para algo más si el paquete del auto hubiese sido ideal.

El trabajo de Alpine después del sprint

Uno de los datos más interesantes que dejó la jornada fue la reacción del equipo después del sprint. Colapinto reveló que trabajaron con los ingenieros para entender por qué el auto había perdido rendimiento en la carrera corta del sábado. Según explicó, lograron detectar que el alerón trasero era un elemento importante en esa caída de rendimiento, ya que con menos carga el Alpine perdía apoyo atrás y eso provocaba el recalentamiento de los neumáticos.

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

Miami, un fin de semana bisagra para el argentino

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

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

Dos Q3 para Alpine y un gran día para el equipo

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

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

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

El octavo lugar no solo es un buen resultado puntual; también puede ser un punto de inflexión en la temporada de Franco. Durante el inicio del campeonato, una de las grandes diferencias con Gasly había estado en las clasificaciones. En

Miami, en cambio, Colapinto cambió esa tendencia, se mostró competitivo de forma constante y dejó atrás una mochila pesada. Ese avance puede ser decisivo para encarar lo que viene con otra confianza.

Además, su frase sobre haber hecho dos grandes clasificaciones resume a la perfección el momento: ya no se trata de una vuelta aislada ni de una sorpresa, sino de una mejora sostenida a lo largo del fin de semana. Eso le da otra dimensión a su actuación y alimenta la expectativa de que el argentino pueda empezar a instalarse de manera más estable en la pelea por los puntos.

La carrera del domingo, el próximo gran desafío

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

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

Conclusión: Colapinto encontró el

rumbo en Miami

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

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

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

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

El sprint de Miami dejó una sensación ambigua para **Franco**

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

El contraste fue fuerte. Apenas 24 horas antes, Colapinto había firmado en Miami su mejor clasificación desde que llegó a Alpine, metiéndose en S03 y largando desde el octavo puesto para el sprint. Esa ubicación lo ponía en una situación concreta de pelear por unidades, algo que hasta aquí le había costado mucho por sus problemas a una vuelta. Sin embargo, el sábado mostró la otra cara del automovilismo: una largada al límite, un toque inevitable y un desarrollo de carrera que se fue complicando con el correr de las vueltas.

Un gran arranque y un toque que cambió todo

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

La maniobra se cerró demasiado rápido. Hamilton apareció por afuera, Verstappen fue por el medio y Colapinto intentó sostenerse por adentro. El espacio era mínimo y el roce terminó siendo inevitable: un toque entre Hamilton y Verstappen desplazó al tetracampeón hacia el Alpine, y allí se produjo el contacto entre la rueda delantera izquierda del auto del argentino y la delantera derecha del Red Bull. Fue

una acción de carrera, sin margen real para sanciones ni investigaciones, pero con una consecuencia deportiva inmediata para Franco.

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

El daño en el Alpine y una carrera sin demasiadas opciones

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

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

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

esperado.

Del viernes perfecto al sábado con sabor a poco

La historia de Colapinto en Miami tuvo un cambio brusco de un día a otro. El viernes había sido todo sonrisa. Había encontrado al fin esa vuelta rápida que le faltaba en 2026, había batido a Gasly en clasificación y había puesto a Alpine en una situación muy competitiva. De hecho, esa gran actuación había alimentado la ilusión de sumar en el sprint y confirmar el paso adelante del equipo francés.

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

Qué dejó el sprint de Miami para Colapinto

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

El segundo punto positivo es que volvió a demostrar que tiene buenas largadas y que no le tiembla el pulso para pelear con

pilotos de primer nivel. Quedó metido en una maniobra de altísima exigencia con Hamilton y Verstappen, y aunque terminó perjudicado, también quedó claro que no rehúye el cuerpo a cuerpo en escenarios grandes.

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

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

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

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

La clasificación para la carrera principal, el próximo gran objetivo

Tras el sprint, la mirada quedó puesta en la clasificación para la carrera principal del domingo. Allí Colapinto tendrá

la gran chance de refrendar la mejora mostrada el viernes y demostrar que lo hecho en la qualy sprint no fue una excepción. Ese será el verdadero examen para confirmar si dejó atrás su gran debilidad de comienzos de temporada.

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

Colapinto dejó una buena señal, pero se quedó sin recompensa

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

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

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

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

Franco Colapinto tuvo su gran despegue en Miami

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

El contexto también potencia el valor de lo conseguido. Colapinto llegaba a Miami tras un parón de cinco semanas, provocado por las cancelaciones de Bahrein y Arabia Saudita, y luego de un inicio de campeonato con sensaciones cruzadas. Había mostrado ritmo, agresividad y capacidad para correr bien los domingos, pero le faltaba dar el salto en clasificación.

En Miami, finalmente, esa pieza apareció. Y apareció en un escenario exigente: una pista nueva para él, un fin de semana sprint y una Alpine que estrenó un importante paquete de actualizaciones.

La mejor clasificación de Colapinto desde su llegada a Alpine

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

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

Un resultado que vale más que un simple octavo puesto

La octava posición de partida tiene una importancia que va más allá del número final. Colapinto había mostrado hasta aquí ser un piloto muy fuerte en ritmo de carrera, en maniobras, en defensa y en lectura de competencia. El gran problema había

sido siempre empezar demasiado atrás. Eso lo obligaba a depender de autos de seguridad, estrategias al límite o remontadas muy exigentes. Miami modificó ese panorama: ahora tendrá una largada mucho más favorable y una chance concreta de transformar su ritmo en puntos.

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

Miami confirmó el salto de Alpine

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

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

francés respondió.

Las declaraciones de Colapinto: alivio, trabajo y confianza recuperada

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

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

Del golpe de Japón a la sonrisa de Miami

El contraste con lo ocurrido en Suzuka es enorme. En Japón, Colapinto había sufrido mucho con el equilibrio del auto, quedó lejos de Gasly y cerró un fin de semana cargado de frustración. Miami, en cambio, lo mostró competitivo desde el arranque, suelto en una pista desconocida y con una confianza distinta. Esa recuperación tiene valor deportivo y también

mental. Porque no solo se trataba de mejorar tiempos, sino de cortar una racha que empezaba a transformarse en un lastre.

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

El factor emocional también jugó su partido

Otro elemento que rodeó este gran viernes de Colapinto fue todo lo vivido antes de viajar a Estados Unidos. El argentino venía de protagonizar un multitudinario road show en las calles de Buenos Aires, donde recibió un enorme respaldo del público. Según el propio relato, esa demostración de cariño fue una inyección de confianza y fortaleza. A eso se sumó un período de trabajo en Enstone, una visita a la Argentina y hasta el encuentro con Lionel Messi. Todo eso armó un contexto emocional muy fuerte antes de aterrizar en Miami.


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

Qué puede pasar en el sprint de

Miami

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

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

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

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

Una clasificación que puede marcar un punto de partida

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

Miami puede transformarse así en un punto de inflexión. No solo por la posición de partida o por el buen rendimiento

puntual, sino porque mostró a un Colapinto más firme, más claro y más cómodo con el auto. Si esa versión se sostiene, Alpine tendrá mucho para entusiasmarse. Y Franco, también.

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

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

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

La llegada de **Franco Colapinto** al Gran Premio de Japón estaba envuelta en una mezcla de entusiasmo y prudencia. Después de sumar su primer punto con Alpine en China, el argentino aterrizó en Suzuka con confianza renovada, aunque consciente de que el desafío sería completamente distinto. No solo porque se trataba de un circuito desconocido para él, sino también porque el trazado japonés, uno de los más exigentes del

calendario, amenazaba con sacar a la luz las debilidades del Alpine en sectores de alta velocidad. Y eso fue exactamente lo que ocurrió.

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

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

Una previa con optimismo, pero también con señales de alarma

Antes de salir a pista, había varios elementos para sostener una expectativa positiva. Alpine llegaba con actualizaciones para Suzuka, centradas principalmente en el alerón trasero, el endplate del ala y el flujo aerodinámico, con la intención de ganar carga y mejorar el comportamiento del auto en sectores rápidos. A eso se sumaba el discurso optimista del equipo tras China, donde **Pierre Gasly** y **Franco Colapinto** habían logrado meter los dos autos en zona de puntos. Sin embargo, Steve

Nielsen había sido claro: más allá del buen resultado, Alpine no había aprovechado por completo la oportunidad y no había garantías de repetir ese rendimiento en Japón.

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

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

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

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

problemas en la parte delantera.

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

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

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

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

El dato más importante es que no se trató solo de una cuestión de adaptación del piloto a un circuito nuevo. El problema era más profundo y estaba en el auto. El argentino volvió a sufrir con la parte frontal y el A526 se mostró endeble en una pista con sectores rápidos. Como si fuera poco, el viernes se cerró con un episodio incómodo fuera del cronómetro: Colapinto debió

presentarse ante los comisarios por una maniobra en la curva 15 que molestó a **Max Verstappen**. Tras reconocer su error, recibió una advertencia.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sí, y en varios puntos de manera casi exacta.

Cuando Colapinto había dicho antes del fin de semana que Suzuka podía complicar a Alpine más que China, acertó. Cuando remarcó que todavía debían entender las debilidades del auto,

también. Cuando explicó que el circuito japonés, con curvas rápidas y mucho cambio de dirección, sería una prueba diferente, el comportamiento del A526 confirmó esa lectura. Incluso su frase sobre ir “de menos a más” quedó solo parcialmente cumplida: hubo una progresión mínima en tiempos y sensaciones, pero nunca un salto real que cambiara la tendencia del fin de semana.

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

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

Un resumen completo de Colapinto en Japón: qué dejó Suzuka

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

La primera práctica mostró problemas mecánicos y de balance. La segunda confirmó que el rendimiento seguía siendo pobre. La tercera encendió la alarma por la brecha con Gasly. Y la clasificación terminó resumiendo todo: Colapinto rescató una

Q2 y se ubicó 15º, pero el techo del A526 quedó demasiado claro.

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

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

Franco Colapinto en Japón: Alpine busca confirmar su mejora en Suzuka

Franco Colapinto en Japón aparece como uno de los focos de la previa del Gran Premio de Suzuka, donde el piloto argentino intentará ratificar el salto que mostró Alpine en China tras un arranque complicado en Australia. El desafío será mayúsculo en uno de los circuitos más exigentes del calendario

Franco Colapinto en Japón: Alpine quiere sostener el envión y pelear otra vez por los puntos

La historia de **Franco Colapinto en Japón** llega cargada de expectativa. Después de un comienzo de temporada con sensaciones opuestas, el argentino afronta el **Gran Premio de Japón 2026** con la ilusión renovada de seguir creciendo junto a **Alpine**. El equipo francés viene de sumar en las dos primeras citas del año y, tras dejar atrás la frustración de Melbourne y rescatar señales positivas en Shanghái, ahora se prepara para uno de los exámenes más complejos del campeonato: **Suzuka**, un clásico absoluto de la Fórmula 1.

La tercera fecha del Mundial se disputará en el trazado japonés entre el **27 y el 29 de marzo**, con la carrera programada para el domingo 29 sobre **53 vueltas** al circuito de **5,807 kilómetros**. La pista nipona es una de las más emblemáticas del calendario por su diseño en forma de ocho, algo único en la Fórmula 1 moderna, y por sectores icónicos como las **"S" iniciales**, las **Degner**, **Spoon** y la rapidísima **130R**. Para 2026, además, la categoría llega con autos muy distintos por la nueva normativa técnica, por lo que Suzuka se presenta como un escenario todavía más desafiante para pilotos e ingenieros.

En ese contexto, Colapinto afrontará un fin de semana especial porque será su **primera vez compitiendo en Japón**. El propio piloto argentino dejó en claro su entusiasmo en la previa. Tras rescatar su primer punto con Alpine en China, remarcó que el equipo mostró una evolución clara respecto de Australia y valoró el trabajo hecho en fábrica y en el simulador durante los días previos a Suzuka. La sensación interna en Enstone es que el potencial está, aunque todavía falta traducirlo con mayor regularidad durante todo el fin de semana.

Ese paso adelante ya había empezado a insinuarse desde la pretemporada. En los ensayos privados de Barcelona, **Colapinto** completó un programa consistente con el **A526**, giró fuerte en sus tandas y dejó buenas sensaciones en el proceso de adaptación al nuevo reglamento. Ya desde entonces hablaba de un auto muy diferente a lo conocido, con cambios marcados en

la gestión de energía, en el comportamiento aerodinámico y en la manera de trabajar la puesta a punto. Todo ese aprendizaje hoy resulta clave para entender por qué Alpine tuvo un arranque irregular pero con margen de crecimiento.

De Australia a China: del golpe inicial al primer gran alivio

La temporada no empezó sencilla para el argentino. En **Australia**, la ilusión de Alpine de meterse con los dos autos en la zona de puntos chocó rápidamente con una realidad más incómoda. El monoplaza no mostró la firmeza esperada y, en el caso de Colapinto, un error del equipo terminó condicionando por completo su carrera. Un mecánico tocó el auto cuando ya no estaba permitido hacerlo en la grilla, algo que derivó en una sanción de **stop and go**, una de las penas más duras que existen antes de la exclusión. El argentino quedó sin chances reales de pelear adelante y debió conformarse con el **14° puesto**.

Aun así, aquella carrera dejó una imagen impresionante: el reflejo de Colapinto para esquivar el auto detenido de **Liam Lawson** en la largada. Fue una maniobra de instinto puro, de esas que terminan marcando una jornada aunque el resultado final no acompañe. Más allá del destello, el balance general de Melbourne fue claramente insuficiente para un equipo que había apostado fuerte a la revolución técnica de 2026. Alpine apenas rescató un punto y quedó por detrás de varios rivales directos en la pelea de la zona media.

Después llegó **China**, y con ella un escenario bastante más alentador. Allí, Colapinto logró terminar **10°** y sumar su **primer punto con Alpine**, resultado que el propio piloto valoró especialmente por las batallas en pista y por el contraste evidente con lo mostrado en la primera fecha. El argentino admitió que incluso se pudieron haber conseguido cosas mejores si algunos factores de carrera hubieran jugado a favor, una reflexión que también compartieron puertas adentro del equipo.

Alpine, entre la autocrítica y la ilusión

En Alpine nadie oculta que el resultado de Shanghái dejó una mezcla extraña. Por un lado, sumar con ambos autos y rescatar nueve puntos a lo largo del fin de semana fue un impulso importante. Por el otro, quedó la sensación de que hubo potencial para más. Esa mirada fue expresada con claridad por **Steve Nielsen**, quien definió la salida de China como un momento “agridulce”: positivo en los números, pero insuficiente si se analiza todo lo que el equipo cree que puede extraer del auto.

Ese diagnóstico explica bien el momento actual de la escudería. Alpine no está en crisis, pero tampoco puede relajarse. La misión en Suzuka será confirmar que la mejora vista en China no fue circunstancial. El objetivo inmediato pasa por sostener la competitividad, seguir entendiendo el comportamiento del coche y, al mismo tiempo, acelerar el desarrollo para no perder terreno ante rivales que también evolucionarán rápido en este nuevo ciclo reglamentario.

Para Colapinto, además, el escenario es inmejorable desde lo simbólico. El argentino llega con confianza renovada, tras pasar por Enstone, trabajar con el simulador y sentir que el proyecto empieza a responder. Sus declaraciones previas apuntan justamente en esa línea: entusiasmo por correr por primera vez en Japón, satisfacción por el salto del equipo y convicción de que todavía hay margen para seguir construyendo.

Suzuka, un examen técnico y mental

Si hay un lugar para medir el verdadero momento de un piloto y de un auto, ese lugar es Suzuka. El circuito japonés no suele perdonar. La combinación de curvas enlazadas, cambios de dirección veloces y sectores de alta carga exige precisión, confianza y una puesta a punto muy fina. En 2026, con autos que presentan menor carga aerodinámica respecto de etapas recientes, varias curvas de alto compromiso se enfrentarán de

otra manera, especialmente las “S” del primer sector y la siempre decisiva Spoon.

A eso se suma la cuestión de los neumáticos. **Pirelli** eligió para el fin de semana la gama más dura disponible: **C1 como duro, C2 como medio y C3 como blando**, una elección lógica para una pista históricamente agresiva con las cubiertas por las cargas laterales y los cambios constantes de dirección. También se establecieron presiones mínimas de **28.0 psi en el tren delantero y 25.0 psi en el trasero**, un dato clave para comprender cómo se trabajará la estrategia a lo largo del fin de semana.

En paralelo, **Pierre Gasly** también llega motivado. El francés remarcó que Japón es uno de sus lugares favoritos del calendario, tanto por su historia personal como por la cultura local. Pero más allá del costado emocional, dejó una advertencia importante: Suzuka presenta desafíos únicos y por eso no conviene fijar expectativas demasiado concretas antes de ver el rendimiento real del auto en pista. Esa prudencia tiene lógica: la competitividad en 2026 sigue siendo muy sensible a detalles de puesta a punto, energía y adaptación al trazado.

Qué puede esperar Colapinto en Japón

La gran incógnita de este fin de semana pasa por saber si Alpine podrá sostener el progreso visto en China y, sobre todo, si Colapinto logrará empezar fuerte desde el viernes. Una de las claves del inicio de año fue justamente la clasificación. En Australia, el argentino quedó condicionado desde ese momento y luego ya no tuvo herramientas para revertir el panorama. En China, el equipo mostró mejoras visibles y el coche resultó más competitivo. Ahora el desafío será repetir esa curva ascendente en un circuito donde la confianza en el tren delantero, la estabilidad en alta velocidad y la lectura de neumáticos serán decisivas.

Round three is calling ☐☐ pic.twitter.com/E3Gjf2k4aE

– BWT Alpine Formula One Team (@AlpineF1Team) [March 24, 2026](#)

También habrá una cuestión emocional. Japón suele ser uno de los Grandes Premios más especiales del calendario por la pasión del público, la historia del trazado y el peso simbólico que tiene en la Fórmula 1. Para un piloto como Colapinto, que llega a esta cita en pleno proceso de afirmación dentro de Alpine, puede ser una carrera bisagra: no por definir la temporada, pero sí por marcar si el proyecto empieza a tomar consistencia real.

La sensación general es clara: después de lo que no pudo ser en Australia y de lo bueno que sí apareció en China, **Franco Colapinto en Japón** representa mucho más que una simple tercera carrera del año. Es la posibilidad de confirmar que Alpine dejó atrás el arranque dubitativo, que el argentino puede seguir sumando confianza y que el equipo francés está en condiciones de pelear con mayor frecuencia en la zona de puntos. Suzuka, como tantas veces, tendrá la última palabra.

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

El argentino **Franco Colapinto** tuvo un complicado debut en la temporada 2026 de la **Fórmula 1** durante el Gran Premio de

Australia. Una sanción por un error del equipo **Alpine** condicionó su carrera y lo dejó fuera de la pelea por los puntos, aunque el piloto destacó señales positivas de ritmo para el futuro.

Un arranque complicado para Colapinto en el GP de Australia

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

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

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

La maniobra que evitó un accidente espectacular

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

Colapinto venía acelerando desde el fondo del pelotón y se

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

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

El error de Alpine que arruinó la carrera del argentino

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

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

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

Una carrera larga y complicada

Desde ese momento, la competencia del argentino se transformó

en un ejercicio de resistencia. Alpine había optado por estrategias diferentes entre sus pilotos: Gasly largó con neumáticos medios mientras que Colapinto lo hizo con duros.

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

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

Colapinto: “Pronto vamos a estar más fuertes”

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

“Una pena, creo que el equipo tocó el auto con 15 segundos para largar. No entendí bien qué pasó”, explicó Colapinto al referirse a la sanción que condicionó su carrera.

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

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

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

técnico.

Un hito para el automovilismo argentino

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

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

Próxima parada: el Gran Premio de China

La temporada 2026 recién comienza y el calendario no da respiro. En apenas cinco días la Fórmula 1 viajará a Shanghái para disputar la segunda fecha del campeonato.

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

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

Colapinto ilusiona en el arranque de la F1 2026

Franco Colapinto puso en marcha la temporada 2026 de la **Fórmula 1** con un mensaje cargado de optimismo desde Enstone. El argentino, que afrontará su primer año completo como piloto titular de **Alpine**, aseguró que el equipo está “muy preparado” para la nueva era técnica que se avecina.

Franco Colapinto ya está de regreso en Enstone y comenzó formalmente su preparación para la temporada 2026 de la Fórmula 1, la primera que disputará como piloto titular desde el inicio del campeonato. El argentino reapareció en las instalaciones de Alpine tras el receso de fin de año y dejó un mensaje que encendió la ilusión dentro del equipo francés y entre los fanáticos.

“Hola, chicos, aquí estamos de vuelta en Enstone después de un buen rato. La Navidad y el Año Nuevo fueron un descanso muy agradable y estamos muy preparados y recargados para esta nueva temporada, nueva era, nuevo coche, nuevo motor. Muy emocionante para el equipo”, expresó Colapinto en un video difundido por Alpine a través de sus redes oficiales.

Franco Colapinto y el inicio de una etapa clave en Alpine 2026

La temporada 2026 marcará un antes y un después para la escudería con sede en Enstone. Será el inicio de una **nueva normativa técnica**, con cambios profundos en chasis y unidades de potencia, y también el primer campeonato completo de Colapinto como piloto titular del equipo desde la primera fecha.

El argentino viene de un 2025 muy exigente, en el que Alpine decidió sacrificar rendimiento para concentrar todos sus

recursos en el proyecto 2026. En ese contexto, el crecimiento del piloto fue uno de los puntos más destacados del año, algo que incluso fue reconocido públicamente por Flavio Briatore en el cierre de la temporada pasada.

Trabajo en simulador, preparación física y rodajes

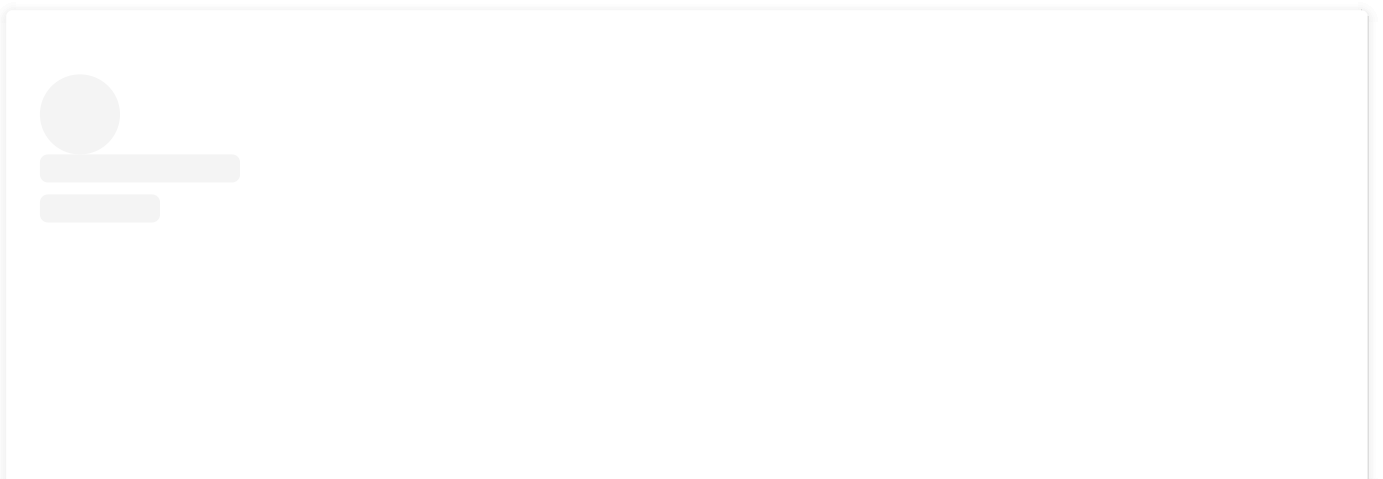
Colapinto también detalló cómo serán las primeras semanas de trabajo del equipo en este arranque de año:

“Los chicos se están preparando. Estaremos en el simulador, poniéndonos en forma, y también con actividades de marketing y algunos días de rodaje. ¡Genial! Estoy muy contento de empezar y alistándome para este gran año que tenemos por delante”.

El enfoque inicial estará puesto en el simulador y en la adaptación a los nuevos conceptos técnicos, un aspecto clave para llegar con buena base a los primeros ensayos oficiales.

Calendario de pruebas y presentación del Alpine 2026

La actividad en pista de la Fórmula 1 2026 comenzará el **26 de enero**, con cinco jornadas de **tests privados en Barcelona**, apenas 49 días después del cierre del campeonato 2025. Antes de esos ensayos, Alpine tiene programada la **presentación oficial del equipo 2026 el viernes 23 de enero**, también en la ciudad condal.





[Ver esta publicación en Instagram](#)

Una publicación compartida por Desde La Ventana Salta
(@desdelaventana.noticias)

En esa puesta en escena estarán **Franco Colapinto** y **Pierre Gasly**, confirmados como los dos pilotos principales del equipo para afrontar la nueva era reglamentaria.

Luego llegarán las pruebas abiertas en **Baréin**, del 11 al 13 de febrero, y una semana más tarde el **tercer y último test oficial**, del 18 al 20, en el mismo circuito de Sakhir. Todo quedará listo para el inicio de la temporada número 76 en la

historia de la Fórmula 1.

Australia, el primer gran objetivo del año

El comienzo oficial del campeonato será entre el **viernes 6 y el domingo 8 de marzo**, con el Gran Premio de Australia. Allí se verá por primera vez en competencia real el nuevo Alpine y el verdadero alcance del proyecto que comenzó a gestarse durante el difícil 2025.

Por ahora, el mensaje de Colapinto desde Enstone refleja confianza, motivación y una sensación compartida dentro del equipo: Alpine siente que llega mejor preparada para el desafío que se viene y el argentino se perfila como una de las piezas centrales del nuevo ciclo.

Briatore elogió a Franco Colapinto y destacó su evolución en el cierre de la temporada 2025 de Fórmula 1

Flavio Briatore pasó de la crítica al elogio y destacó la evolución de Franco Colapinto en el cierre de la temporada 2025 de Fórmula 1. El mandamás de Alpine resaltó la madurez del argentino, su trabajo con el equipo y su paridad con Pierre Gasly, en un año difícil para la escudería que ya apunta todos sus cañones a 2026.

Flavio Briatore, mandamás de la escudería Alpine, volvió a referirse al rendimiento de **Franco Colapinto** y esta vez lo

hizo con elogios, destacando la evolución y madurez que mostró el piloto argentino en la parte final de la temporada 2025 de la **Fórmula 1**. Las declaraciones contrastan fuertemente con las duras críticas que el italiano había realizado meses atrás.

Colapinto vivió un año de contrastes en su primera temporada como piloto titular de Alpine. A fines de agosto, tras el Gran Premio de Países Bajos en Zandvoort, Briatore había sido categórico al poner en duda su presencia en la Máxima. “Tal vez no era el momento para tener a Franco en la Fórmula 1. No estoy contento con el resultado”, había disparado entonces el histórico dirigente italiano.

El cambio de postura de Flavio Briatore que elogió a Franco Colapinto

Apenas tres meses después, el discurso del italiano cambió de manera radical. En declaraciones recogidas por el medio *LWOS*, Briatore aseguró que dentro del equipo ya no existen dudas sobre el argentino:

“Al principio había mucha gente en el equipo que no estaba convencida del rendimiento de Franco. Yo seguí con él y ahora todo el mundo cree que Franco es fantástico para nosotros y es el compañero adecuado para Pierre Gasly”.

Las palabras no pasaron desapercibidas, sobre todo porque aquellas críticas iniciales parecían ubicar al propio Briatore entre los escépticos. Sin embargo, el dirigente explicó que el crecimiento del argentino fue notorio con el correr de las carreras.

Madurez, consistencia y paridad con Gasly

Briatore profundizó su análisis y remarcó los aspectos que más lo sorprendieron del argentino en el tramo final del campeonato:


“He pasado mucho tiempo con Franco y vi un cambio en él. Su madurez en los últimos meses cambió por completo. Entiende lo

que hace con el equipo y con la ingeniería. Me sorprendió mucho”.

Además, valoró la regularidad que mostró Colapinto en pista: “En las últimas carreras no tuvo accidentes y manejó muy bien. Estuvo a dos décimas por delante o por detrás de Pierre, y considero a Pierre uno de los mejores pilotos de la Fórmula 1”.

Un Alpine enfocado en 2026 tras un año para el olvido

La temporada 2025 fue una de las más difíciles en la historia reciente de Alpine. Briatore tomó la decisión de resignar competitividad este año para concentrar todos los recursos en el proyecto 2026, cuando entrará en vigencia la nueva normativa técnica de la Fórmula 1.

How will our boys enjoy the offseason? 
pic.twitter.com/zsW2XEXwLJ

– BWT Alpine Formula One Team (@AlpineF1Team) [December 10, 2025](#)

El resultado fue duro: Alpine terminó último en el Campeonato Mundial de Constructores, algo inédito para la estructura de Enstone incluso en sus etapas bajo el nombre Renault.

“Mi trabajo es entregarles a Pierre y Franco el coche adecuado el año que viene”, sentenció Briatore.

La gran apuesta del equipo francés será el cambio de unidad de potencia: a partir de 2026 utilizarán **motores Mercedes**, una decisión clave para intentar dar un salto de calidad.

El futuro de Franco Colapinto en Alpine

Con el respaldo público de Briatore y una clara mejora en su rendimiento, **Franco Colapinto** cerró la temporada 2025 con señales positivas de cara al futuro. El argentino logró afirmarse dentro del equipo, ganar confianza y demostrar que puede estar a la altura de un piloto consolidado como Gasly.

Cuando la Fórmula 1 inicie su 77ª temporada en Melbourne, comenzará a verse si la apuesta de Alpine fue la correcta. Tras un año magro, el margen de error será mínimo, pero Colapinto ya dejó en claro que su crecimiento es una de las pocas certezas que dejó el 2025 para la escudería francesa.