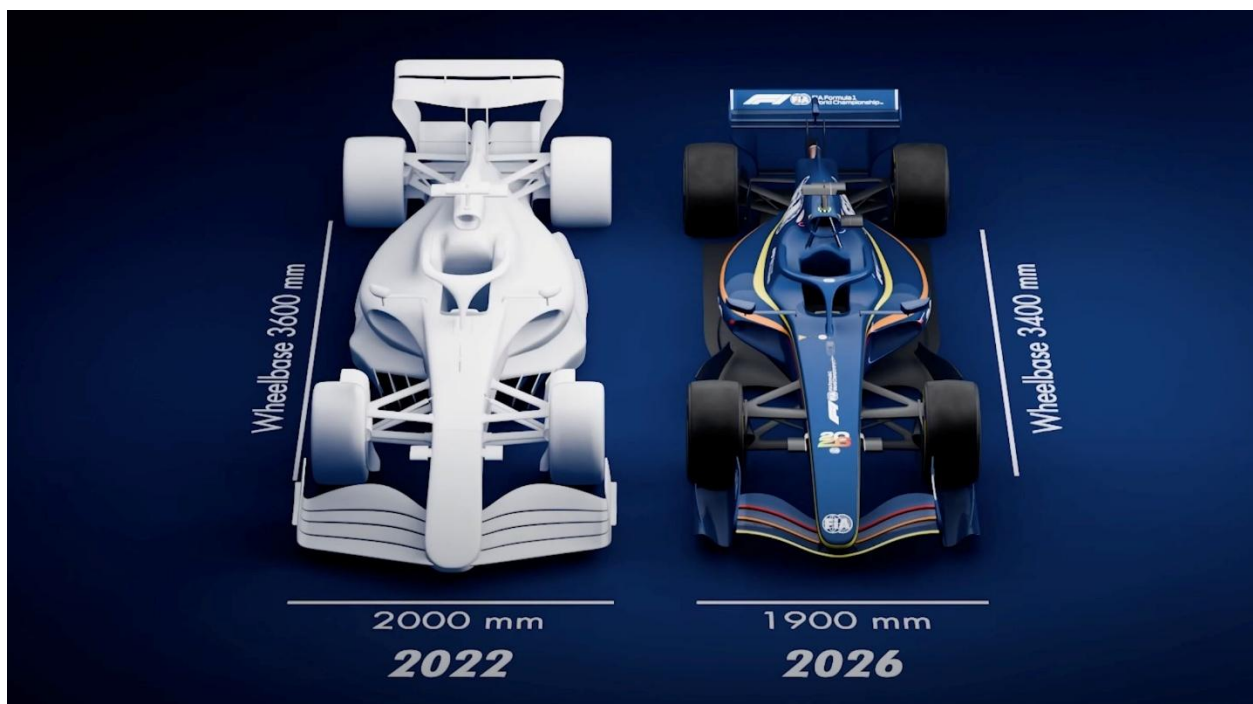


autó és technikai szabályok:

autó dimenzió

A 2026-os szabályváltozások egyik célja az autók méretének csökkentése, hogy javítsák a kezelhetőséget és elősegítsék a szorosabb versenyzést. A karosszéria rövidebb és keskenyebb lesz, ami csökkenti a légellenállást és megkönnyíti az előzéseket. Emellett az autók tömege is csökken, várhatóan legalább 30 kg-mal, így könnyebben irányíthatók lesznek a kanyarokban. Az F1 ezzel a változtatással egy agilisabb, dinamikusabb versenykörnyezetet szeretne megteremteni, miközben a fenntarthatóságot és a hatékonyságot is szem előtt tartja.



gumi

A 2026-os szabályváltozások a gumik terén is jelentős módosításokat hoznak. Az új abroncsok kisebbek és könnyebbek lesznek, hogy csökkentsék az autók tömegét és javítsák a kezelhetőséget. A cél az, hogy a gumik kevesebb hőt termeljenek és hosszabb élettartammal rendelkezzenek, így csökkentve a túlmelegedés és a gyors kopás problémáját. Emellett az F1 továbbra is a fenntarthatóságra törekszik, ezért növelni fogják a gumikban használt újrahasznosított anyagok arányát. Az új abroncsok várhatóan jobban illeszkednek majd a kisebb és agilisebb autókhoz, fokozva a verseny izgalmát.

aerodinamika

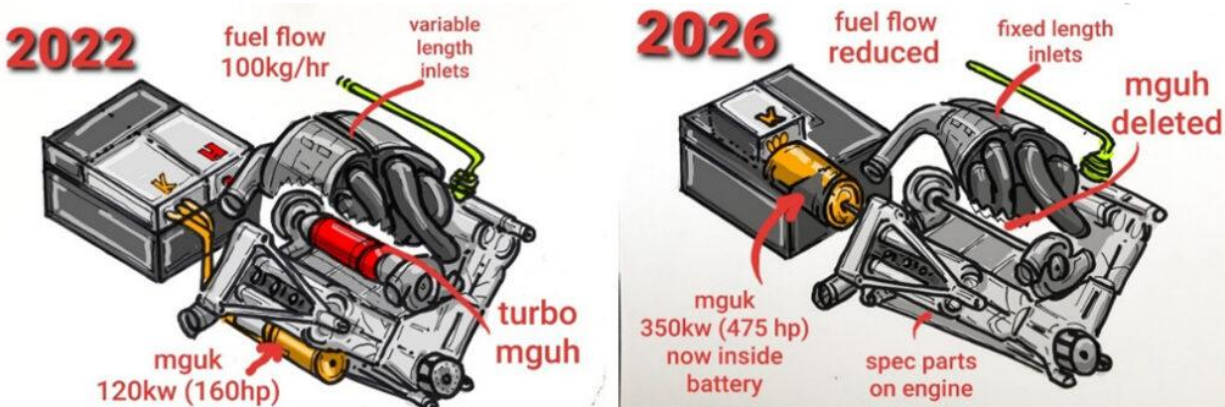
A 2026-os aerodinamikai szabályok egyik legfontosabb változása a DRS (Drag Reduction System) eltörlése. A DRS eddig úgy működött, hogy a hátsószárny nyitásával csökkentette az autó légellenállását, ami jelentős sebességnövekedést eredményezett, különösen egyenesekben. Azonban a DRS csak akkor használható, amikor az előttem lévő autó legfeljebb 1 másodpercre van, így az előzéshez nemcsak a megfelelő időzítésre, hanem a versenyhelyzetre is figyelni kellett. A DRS-t a 2026-os szezonra eltávolítják, hogy helyette a versenyzők más módon optimalizálják az autók aerodinamikai teljesítményét.

A DRS megszűnésével két új rendszer, az X-mode és a Z-mode kerül bevezetésre. Az X-mode lehetőséget ad arra, hogy a versenyzők az autó aerodinamikai elemeit módosítsák, csökkentve a légellenállást hasonló módon, mint a DRS, de ez már nem lesz annyira drámai hatású. A Z-mode pedig egy fejlettebb rendszer, amely a kanyarokban növeli az autó stabilitását, segítve ezzel a gyorsabb és biztonságosabb kanyarvételt. Az alábbi videó szimulálja le a fejlesztések működését.

A sidepod tervezésében is fontos változások történnek. Az új szabályok szerint a sidepodok kisebbek és egyszerűbbek lesznek, hogy csökkentsék a légellenállást, miközben a motor hűtése és az aerodinamikai hatékonyság megmarad. Az új sidepodok segítenek abban, hogy az autók még agilisebbak legyenek, és a csapatok jobban kihasználhassák a légáramlást a verseny során. Ezen kívül a sidepodok anyaghasználatában is fenntarthatóbb megoldásokat alkalmaznak, csökkentve az F1 környezeti lábnyomát.

<https://www.youtube.com/watch?v=ybEw6Hbvd2M>

Hajtáslánc és teljesítmény



	Jelenlegi (2014-2025)	Új (2026 -)
motor típus	1,6 literes V6 turbó hibrid	1,6 literes V6 turbó hibrid
elektromos teljesítmény	120 kW (MGU-K)	350 kW (MGU-K)
Üzemanyag-fogyasztás	korlátozott, hibrid rendszer segíti	100%-ban fenntartható üzemanyag
MGU-H (hőenergia visszanyerő rendszer)	használatban	eltávolítva
benzines teljesítmény	kb 710 kW (950 hp)	kevesebb
összteljesítmény	kb 1000 hp	
üzemanyag típusa	E10	100%-ban fenntartható üzemanyag
ERS töltés	fékezéskor és MGU-H-n keresztül	csak fékezéskor
hajtáslánc súlya	könnyebb	nehezebb, az akkumulátor miatt

mezőny átalakulása

A Forma-1-ben a 10 csapatos felállítás hosszú évek óta jellemző, és a sportág egyik stabil eleme. Az első alkalom, hogy a mezőny 10 csapatból állt, 1950-ben, a sorozat kezdete óta, amikor is a csapatok száma fokozatosan változott. Az 1980-as évektől kezdve több csapat is csatlakozott és távozott a sportágban, de az új évezredre a mezőny ismét stabilizálódott, és 2010-től kezdve többnyire 10 csapat versenyzett a világbajnoki címért. A 2026-os szezonban az F1 tovább bővül, új csapatok csatlakoznak, miközben a jelenlegi csapatok a szoros versenyt igyekeznek megnyerni. A 10 csapatos mezőny így nemcsak a versenyképességet, hanem a technológiai fejlődést és az izgalmas versenyeket is biztosítja a Forma-1-ben.

audi

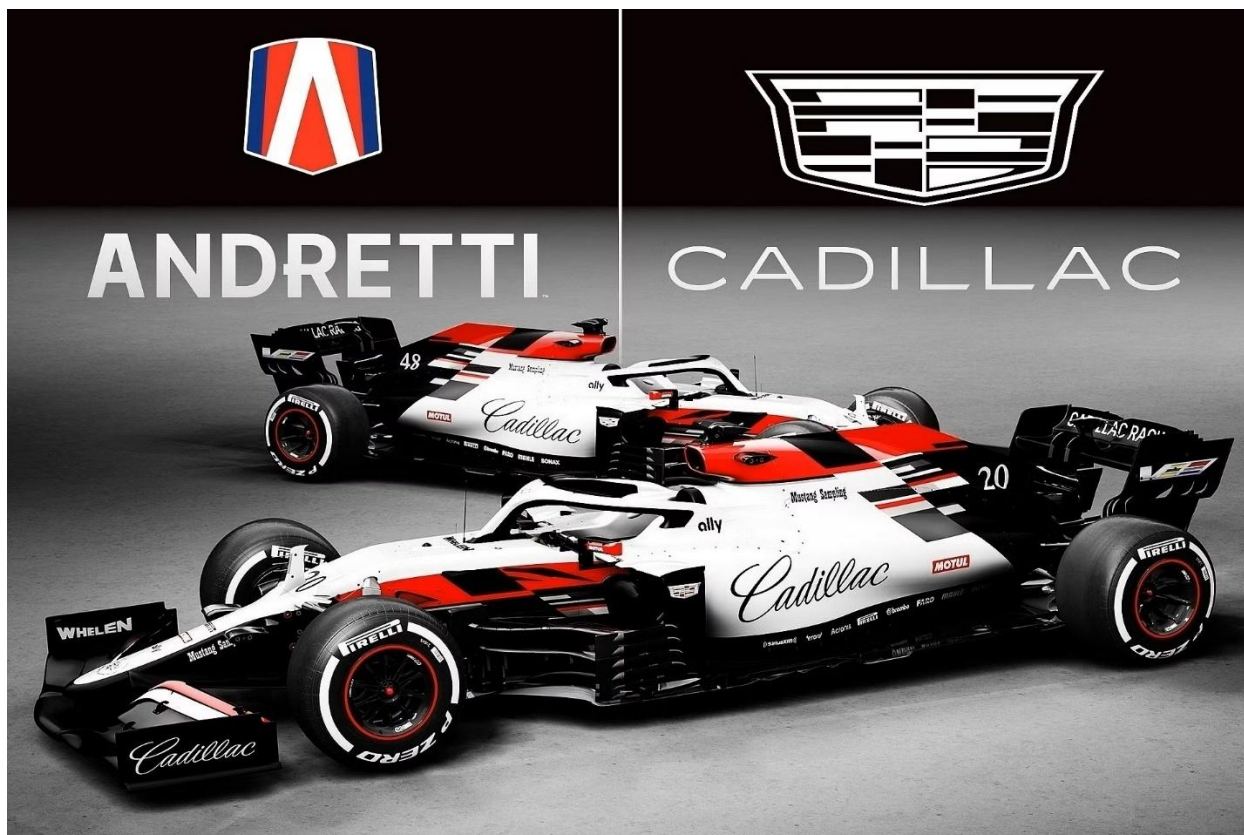
Az Audi 2026-ban csatlakozik a Forma-1-es világbajnoksághoz, és egy új korszak kezdetét jelenti a motorsport történetében. Az Audi saját fejlesztésű power unitot fog tervezni, amely a 2026-os szezon új hajtáslánc-szabályai szerint működik. A gyártó célja, hogy a fenntarthatóbb és magasabb teljesítményű

technológiák révén hozzájáruljon az F1 fejlődéséhez. Az Audi belépése erősíti a Forma-1-es motorsportot, és új versenyképességet hoz a gyártók közé, miközben a csapatok és a rajongók számára izgalmas új kihívásokat jelent.

caddillac

A Cadillac 2026-ban a Forma-1-es világbajnokságban való részvételének fontos része, hogy a Ferrari fogja biztosítani számára a power unitot és a gearboxot. Ez a partnerség lehetővé teszi a Cadillac számára, hogy a márka saját fejlesztésű autóját a Ferrari megbízható és fejlett hajtáslánc-technológiájával kombinálja. A Ferrari által biztosított motor és sebességváltó a Cadillac számára biztosítja a technológiai alapot, miközben lehetőséget ad a csapatnak, hogy saját autójukra és aerodinamikai megoldásaikra összpontosítsanak. Ez a stratégiai együttműködés nemcsak a Cadillac számára kínál versenyképes lehetőséget, hanem megerősíti a Ferrari szerepét az F1-es motorsportban, mint motorfejlesztő, és hozzájárul a sportág globális népszerűségéhez.





Hibajelentés (űrlap)

név: (text)

email cím:* (text)

talált hiba: (textarea)

hiba súlyossága (radio)

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

melyik részen van a talált hiba? (radio)

- autó és technika
- hajtáslánc és teljesítmény
- mezőny átalakulása

ászf elfogadása (checkbox)

alaphelyzet | elküldés