

# Estos son los nuevos cambios en la F1 para 2026

El próximo gran cambio técnico de la Fórmula 1 será en 2026, y la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) está en pleno proceso de definición de las reglas.

En un encuentro con medios, Nicholas Tombazis, el máximo responsable del organismo, expone cuáles son las claves de la próxima generación de vehículos que convivirá con una nueva versión de las unidades de potencia (mitad combustión, mitad eléctrico) que ya ha atraído a nuevos fabricantes (Audi) y puede atraer a más (Cadillac).

Entre los objetivos: monoplazas más ligeros y reactivos, una vieja petición de los pilotos, sin que se vean afectados los 'pesados' elementos de seguridad, reseña el Diario AS.

## Situación

“El objetivo es definir las reglas a finales de junio. La unidad de potencia está definida desde hace un año y son reglas estables, los fabricantes ya están trabajando. En cuanto al chasis, las discusiones están sucediendo ahora. El recorrido mecánico del auto está definido”.

**Chasis y aerodinámica:** “Será un coche más corto, de 3,4 metros (ahora, 3,6); y más estrecho (1,9 metros, 10 centímetros menos que los actuales). También más ligero, queremos reducir la masa entre 40 y 50 kilogramos. En los años recientes, los coches son demasiado pesados. Para aligerarlos, se reducirá considerablemente la carga aerodinámica y mucho la resistencia al aire. La carga sobre las suspensiones se reducirá, así que también se podrán aligerar. Planeamos también ruedas más pequeñas, intentamos llantas de 16 pulgadas (en la actualidad son 18). Aunque para los equipos será un desafío alcanzar el límite de peso, que queremos mantener en el tiempo. No lo alteraremos a corto plazo”.

“El concepto está bastante avanzado. Será una evolución de los actuales, no lo llamaría revolución. En 2023 se empeoró ligeramente las características de carrera de los coches, era más complicado seguir a otros coches. Se reducirá significativamente la carga y el 'drag'”.

## Motores

**Se ha hablado mucho de las posibles limitaciones en una unidad de potencia con un 50% de potencia eléctrica.** “Se decía que la gestión energética de la nueva unidad no alcanzaría las necesidades del coche, pero eran comentarios prematuros. Tendremos menos potencia en el motor de combustión, de 560 kW a 400 kW (de 750 CV a 540 CV); y aumentaremos el eléctrico de 150 kW a 350 kW (de 200 CV a 470 CV). Así que la potencia total del coche se aumentará. Es cierto que, con el coche actual, la energía se agotaría en las rectas. Queremos que los pilotos vayan al límite en todo momento, en las frenadas y en las rectas, que no haya ‘lift and coast’. Los circuitos más desafiantes en el plano energético serán Spa y Monza. Consumirán menos combustibles, que serán sostenibles y no utilizarán componentes fósiles”.

### **En la pista:**

“Serán visiblemente diferentes a los actuales para alguien que lo conozca. En tiempo por vuelta, que no es un factor que consideremos enormemente, creo que será muy cercano al actual. Quizás un par de segundos más lentos (por vuelta), o algo así. Pero aunque fueran cinco segundos más lentos, no nos preocuparía mucho”.

### **DRS:**

“Habrá algo equivalente al actual DRS para seguir a otro coche y poder atacar. La forma de ese mecanismo aún no está definida. Si será un cambio en un componente aerodinámico en las rectas, en las curvas o en el sistema energético, todavía lo estamos discutiendo. Hay varias opciones sobre la mesa, intentamos escoger la mejor. Pero no queremos coches que se adelanten sin dificultad en las rectas, queremos que lleguen pegados al punto de frenada”.

### **Sostenibilidad**

“La contribución de los coches a la huella de carbono total del campeonato es realmente pequeña (alrededor del 2%). Pero su impacto en el mundo del automóvil es importante. La reducción de carbono de los coches en carrera será significativa, aunque relativamente pequeña para el total. La siguiente pata de las reglas que queremos implementar en 2026, sumada a la técnica, deportiva y financiera, será la de sostenibilidad, con el objetivo de tener una huella de carbono cero en 2030”.

### **Con información de Meridiano**