

Formel Eins 2007 - Die Änderungen!

Beitrag von „Thanandon“ vom 12. März 2007 um 22:49

Mal auf den Punkt gebracht, denn Sonntag geht es wieder los!

=====

Reifen:

Ab 2008 gibt es mit Bridgestone nur noch einen Reifenhersteller in der Formel 1. Durch den Rückzug von Michelin statten die Japaner aber schon in diesem Jahr alle elf Teams mit Pneu aus. An einem GP-Wochenende erhält jeder Rennstall eine harte und eine weiche Mischung zur Auswahl, beide müssen optisch gekennzeichnet werden, so dass man sie auf der Strecke unterscheiden kann. Das Sportliche Reglement sieht eine Maximalanzahl von 14 Sätzen Trockenreifen, fünf Sätzen "wet weather tyres" und vier Sätzen "extreme weather tyres" pro Fahrer vor.

In den ersten beiden Trainings am Freitag darf jeder Fahrer nur zwei Sätze pro Trockenreifenspezifikation und einen Satz pro Regenreifenspezifikation verwenden. Für das Freitagstraining erhält jedes Team acht Sätze Trockenreifen, vier von jeder Spezifikation, die vor dem 3. Training alle zurückgegeben werden müssen. Für den Rest des Wochenendes bekommt jeder Fahrer noch einmal fünf Reifensätze je Spezifikation, also insgesamt zehn. Davon muss ein Satz vor dem Beginn des Qualifyings zurückgegeben werden.

Bei den Regenreifen sieht es genauso aus. Am Freitag erhält jedes Team zwei Sätze beider Spezifikationen, die vor dem 3. Training zurückgegeben werden müssen - außer sie wurden nicht benutzt. Für den Rest des Wochenendes erhält jeder Fahrer vier weitere Sätze Regenreifen und drei Sätze Extremwetterreifen. Die unbenutzten Reifen vom Freitag können ein Teil davon sein. Im Qualifying ist die Reifenwahl freigestellt, im Rennen muss jeder Fahrer beide zur Verfügung stehenden Reifenmischungen einsetzen. Die einzige Ausnahme sind Regenrennen.

Motoren:

Ab 2007 wird die Motorenentwicklung in der Formel 1 erheblich eingeschränkt. Die Triebwerke dürfen eine Drehzahl von 19.000 Umdrehungen pro Minute nicht überschreiten und müssen in ihren Grundzügen jenen V8-Motoren entsprechen, die 2006 bei den Grand Prix in China und Japan oder - abhängig vom Einsatzyklus - in Japan und Brasilien eingesetzt wurden. Die Motoren müssen weiterhin zwei Rennwochenenden halten, allerdings zählen nur noch die Samstag und Sonntage zum offiziellen Rennwochenende.

Spätestens am 1. März 2007 mussten die Teams der FIA einen Homologationsmotor abgeben, basierend auf einem Triebwerk, das in der Saison 2006 zwei Rennen absolviert hat. Dieser

Motor gilt als technische Basis für die Jahre 2007 bis 2010. Es dürfen dann nur noch Modifikationen im Motorumfeld, beispielsweise an den Ansaugtrichtern oder dem Abgastrakt, vorgenommen werden. Der gesamte Kurbel- und Ventiltrieb muss unverändert bleiben und dem Homologationsmotor entsprechen.

GP-Freitage:

Die Freien Trainings am Freitag wurden von 60 auf 90 Minuten verlängert. Sie starten, bis auf wenige Ausnahmen, um 10:00 und 14:00 Uhr Ortszeit. Beide Sessions zählen nicht zum restlichen Rennwochenende, also dürfen die Fahrer frische Reifen (vier Satz pro Auto) und Motoren einsetzen. Jedes Team darf am Freitag zwei Autos benutzen und dabei neben den Grand-Prix-Piloten auch den nominierten dritten Fahrer zum Zuge kommen lassen. Die Fahrer müssen bis 16:00 Uhr am Vortag des Trainings nominiert werden.

Testlimitierung:

Abseits der GP-Freitage gibt es eine freiwillige Testbeschränkung aller elf Rennställe. Die Teams haben sich einstimmig darauf geeinigt, das für 2008 vorgeschriebene Limit an Testtagen freiwillig bereits 2007 einzuhalten. Die Obergrenze liegt danach zwischen 1. Januar und 31. Dezember bei 30.000 Kilometern und 300 Reifensätze pro Team. Zu diesem Kontingent zählen auch Shakedown und Straight-Line-Aerodynamiktests. Nur Promotion-Events sind ausgenommen, wenn nachweislich nicht mit Reifen gefahren wird, die an einem Rennwochenende verwendet werden. Die Überwachung des Testlimits übernehmen die FIA und die Teams.

Während der Saison sind 8 Tests zu drei Tagen mit jeweils einem Auto pro Team angesetzt. Für angefangene Runden wird die komplette Kilometerzahl gewertet. Neben den Gruppentests dürfen die Teams wahlweise auch auf zwei vorher benannten Heimstrecken alleine testen. Zudem besteht Anrecht auf maximal zwölf so genannte Straightline-Tests sowie zwölf Shakedowns zu je maximal 50 Kilometern pro Team.

Safety Car

Neu sind 2007 die Regeln während einer Safety-Car-Phase. Sobald das Safety Car auf die Strecke fährt, wird die Boxengasse geschlossen. Wenn alle Autos hinter dem Safety-Car aufgeschlossen haben, wird sie wieder geöffnet. Sollte ein Fahrer, beispielsweise wegen Spritmangels, vorher an die Box gehen, muss er später eine 10 Sekunden Stop-and-Go-Strafe an der Box absitzen.

Neuerdings dürfen Überrundete, die hinter dem Safety-Car fahren, an diesem und den dahinter fahrenden Spitzenreitern vorbei und ans Ende des Feldes aufschließen. Auf diese Weise wird hinter dem Safety-Car die tatsächliche Rennreihenfolge hergestellt und den Überrundeten zwischen den Führenden und dem Safety-Car wird eine Runde geschenkt. Für Piloten, die bereits hinten im Feld sind und keine führenden Fahrzeuge vor sich haben, gilt diese Regelung nicht. Sie verbleiben in ihrer Position. Das Safety Car wird mindestens so lange im Einsatz sein, bis dieser Vorgang vollständig abgeschlossen ist.

Sonstiges

Die Rennkommissare dürfen bei Regelverstößen bis Rennbeginn Fahrer direkt um eine bestimmte Zahl an Startpositionen zurückversetzen. Wie in den vergangenen Jahren üblich, wurden die Sicherheitsvorschriften auch für 2007 weiter verschärft. Dazu zählt ein verbesserter Frontalcrashtest sowie die Einführung einer GPS-Einheit im Cockpit, die Piloten auf aktuelle Gefahrenzonen auf der Strecke aufmerksam macht. So werden die geschwenkten Fahnen der Streckenposten direkt als Lichtsignale ins Cockpit übertragen. Ein ebenfalls neuer Unfallschwereanzeiger ("Accident Severity Indicator") übermittelt den Rettungsmannschaften Daten darüber, wie schwer ein Unfall war. Wenn das blaue Licht blinkt, muss sich der Fahrer nach dem Unfall im Medical Centre melden, bevor er weiterfahren darf.

Möge der Beste gewinnen! 🏎️