

Noviembre 2025

El Proyecto Audi F1

Audi y la Fórmula 1

- > Audi competirá en la F1 a partir de 2026 2

La identidad visual de Audi en la F1

- > Clara, tecnológica, inteligente y emocional 4

Reacciones a la entrada de Audi en la F1

- > “Estamos escribiendo un nuevo capítulo” 5

Razones para entrar en la F1

- > Condiciones ideales 7

El atractivo de la F1

- > Una plataforma global 9

Estructura y ubicaciones

- > “Un equipo” con tres localizaciones 10

La normativa a partir de 2026

- > Nueva reglamentación 14

Los pilotos

- > Una combinación de experiencia y juventud 16

Los patrocinadores

- > Alianzas reinventadas 17

La historia de Audi en competición

- > Más de 100 años de espíritu pionero 20

Audi y la Fórmula 1

Audi competirá en la Fórmula 1 a partir de 2026

Audi participará en el Campeonato Mundial de Fórmula 1 de la FIA en 2026 con su propio equipo de fábrica y una unidad de potencia desarrollada en Alemania. El compromiso a largo plazo con la máxima categoría del automovilismo forma parte de un proceso de renovación estratégico integral de la compañía cuyo objetivo es ser más rápida, ágil y eficiente en general. El emblemático proyecto de Fórmula 1 muestra la renovación tecnológica, cultural y empresarial de la marca, así como su nueva filosofía de diseño.

El momento de la entrada de Audi en la F1 se ha elegido deliberadamente: la nueva normativa técnica de 2026 plantea una importante reestructuración del campeonato. Esto significa que Audi está preparada para asumir un nuevo reto tras haber conseguido victorias y títulos en una amplia variedad de disciplinas del automovilismo durante las últimas décadas. Esta tradición se nutre de una fuerza innovadora que subraya el lema de la marca “A la vanguardia de la técnica”.

El ADN deportivo de Audi se ha forjado a lo largo de más de un siglo. Desde la exitosa participación en el Rally Alpino Internacional de Austria entre 1912 y 1914 hasta los éxitos en las carreras de Grand Prix y los récords mundiales de Auto Union entre 1934 y 1939, el camino hasta la época moderna ha sido largo y exitoso.

En 1981 comenzó un importante auge tecnológico en el Campeonato del Mundo de Rallies. Tras el éxito del Audi quattro y lograr cuatro títulos mundiales la marca de los cuatro aros utilizó la competición para hacer visible su liderazgo en tecnologías relevantes para los vehículos de producción en serie. Ya se tratase de los motores turboalimentados de alto rendimiento en los campeonatos TransAm e IMSA GTO, de la tracción integral quattro en el DTM y en la categoría de superturismos, de las diferentes tecnologías de propulsión -desde los motores TFSI hasta los híbridos e-tron quattro- en Le Mans, del primer Audi de competición totalmente eléctrico en la Fórmula E de la FIA o de la primera victoria de un prototipo electrificado en el Rally Dakar, Audi siempre ha logrado avances pioneros en áreas clave como sistemas de propulsión e iluminación, aerodinámica, electrificación y tecnologías de eficiencia. Las innovaciones de Ingolstadt y Neckarsulm han provocado cambios de paradigma en la industria. Por lo tanto, el motorsport siempre ha servido como una plataforma de primer nivel para presentar y desarrollar este espíritu de innovación ante un público internacional en competiciones emocionantes.

La futura participación en la Fórmula 1 también continuará la exitosa historia de la marca en competición. Para la temporada 2026 el cambio generacional en el sistema de propulsión y el chasis establecerá nuevas prioridades en la categoría reina del automovilismo. La rentabilidad, una mayor relevancia para los vehículos de producción en serie y tecnologías sostenibles, así como carreras más emocionantes, son los objetivos clave de la nueva normativa. Dado que todos los fabricantes deben desarrollar monoplazas y sistemas de propulsión nuevos, es el momento ideal para que Audi entre en la competición como fabricante de unidades de potencia con su propio equipo de fábrica.

El desarrollo se lleva a cabo dentro de un marco económicamente atractivo: tras la exitosa introducción de un límite de costes para los equipos, ahora también existe un límite presupuestario para el desarrollo del sistema de propulsión. Esto garantiza un marco financiero claramente definido, con una planificación fiable durante todo el ciclo de vigencia de la normativa. Al mismo tiempo, la Fórmula 1 goza de una popularidad cada vez mayor en todo el mundo y atrae a nuevos seguidores.

Para el proyecto de F1 Audi confía en dos sedes consolidadas con competencias técnicas específicas. El sistema de propulsión procede de Neuburg an der Donau, no lejos de la sede de AUDI AG en Ingolstadt. En la fábrica de F1 de Hinwil (Suiza) el equipo desarrolla y construye los monoplazas. La sede helvética también se encargará de planificar y ejecutar las operaciones de carrera a partir de 2026. Además, durante el verano de 2025 se creó un departamento de tecnología en Bicester, Inglaterra. La presencia del equipo en el denominado "Motorsport Valley" le dará acceso a conocimientos adicionales sobre la F1.

Al frente del proyecto de Audi se encuentran dos experimentados directores de F1: Mattia Binotto, exdirector del equipo Ferrari; y Jonathan Wheatley, anteriormente en Red Bull, que dependen directamente del CEO de Audi, Gernot Döllner. En cuanto a los pilotos, la empresa apuesta por una combinación de experiencia y energía con el veterano Nico Hülkenberg y el joven talento Gabriel Bortoleto.

El compromiso de Audi con la Fórmula 1 es a largo plazo y cuenta con una hoja de ruta realista. El equipo aspira a mejorar cada año. A partir de 2030, debería ser capaz de luchar por los títulos del Campeonato del Mundo.

La Fórmula 1 está considerada como el laboratorio de pruebas más exigente del mundo. Los cortos ciclos de desarrollo, la mínima cadena de mando y la rapidez en la toma de decisiones pretenden servir de modelo para toda la compañía. Al mismo tiempo, Audi obtiene acceso a los últimos avances tecnológicos y materiales. Gracias a la competencia abierta, la Fórmula 1 sirve de motor tecnológico tanto para la movilidad eléctrica como para los combustibles sostenibles.

La identidad visual de Audi en la Fórmula 1

Clara, tecnológica, inteligente y emocional

Con la presentación del Audi Concept C, lanzado en septiembre de 2025, la compañía ha dejado clara su postura: la filosofía de diseño de Audi se caracteriza por una claridad coherente. El proyecto Audi F1 será pionero en la nueva identidad de marca, que se implantará en el futuro tanto para el equipo de F1 como para Audi en su conjunto.

La identidad visual del futuro equipo Audi F1 se basa en la filosofía de diseño recientemente introducida y sus cuatro principios de diseño: claridad, tecnología, inteligencia y emoción. En su núcleo se encuentran los cuatro aros, que son la base sobre la que se construye el resto de la marca. El objetivo de la compañía es tener el coche más llamativo de la parrilla cuando entre en la categoría reina del automovilismo. El Audi R26 Concept, presentado en Múnich en noviembre, es una de las primeras expresiones de la nueva identidad visual de la marca y ofrece un avance muy claro de la combinación de colores y el diseño del primer coche de Fórmula 1 de Audi, que se presentará en enero de 2026.

Las superficies gráficas minimalistas, definidas por cortes geométricos precisos, se integran a la perfección con la geometría del coche de carreras. La paleta de colores incluye titanio, negro carbón y el nuevo rojo Audi. El color titanio se desarrolló para el Audi Concept C y desempeñará un papel importante en la futura paleta de colores de la marca. Representa el rendimiento y la precisión técnica, que tienen sus raíces en la tradición automovilística de la compañía, al tiempo que transmite una cálida elegancia.

Con la identidad para la Fórmula 1, la marca introduce un nuevo color, el rojo Audi, que se convertirá en una característica distintiva central del futuro equipo de F1. Audi también lucirá aros rojos, utilizados de forma selectiva para subrayar su presencia en la máxima disciplina del automovilismo deportivo.

La nueva identidad visual de Audi también desempeñará un papel clave fuera de los circuitos. Más allá del monoplaza, el diseño se extiende a toda la experiencia de la marca en la F1, desde el motorhome hasta las zonas de aficionados y las áreas VIP, pasando por el box y la ropa del equipo.

Reacciones a la entrada de Audi en la Fórmula 1

“Estamos escribiendo un nuevo capítulo para Audi”

La Fórmula 1 representa mucho más que una competición automovilística para Audi: es un símbolo de la transformación de toda la compañía y un catalizador para reforzar el conocimiento de la marca entre nuevos grupos objetivo de clientes.

Gernot Döllner, CEO de AUDI AG: “El automovilismo forma parte del ADN de Audi y siempre ha sido la fuerza motriz del progreso tecnológico y la innovación. Con su entrada en la máxima categoría del automovilismo, Audi está haciendo una declaración clara y ambiciosa. Es el siguiente capítulo en la renovación de la compañía. La F1 será un catalizador para el cambio hacia una Audi más ágil, rápida e innovadora. No entramos en esta competición solo por estar ahí, queremos ganar. Pero sabemos que no se llega a ser un equipo puntero en la F1 de la noche a la mañana. Se necesita tiempo, perseverancia y un cuestionamiento incansable del statu quo. Para 2030, queremos luchar por el Campeonato del Mundo”.

Jürgen Rittersberger, Director Financiero de AUDI AG: “La F1 es más que un deporte. Es entretenimiento, emoción, tecnología... y también un reto. Pero es precisamente esta combinación la que nos lleva a donde queremos llegar: con el enorme alcance de esta competición tenemos la oportunidad de inspirar a nuevos clientes, especialmente en el grupo objetivo más joven, donde la F1 está experimentando un rápido crecimiento. Gracias al límite de gastos la F1 también es más sostenible financieramente que nunca. Cuando analizamos el desarrollo de las oportunidades de patrocinio, las evaluaciones de los equipos y el potencial de ingresos, una cosa queda clara: este camino tiene mucho sentido para Audi, también desde el punto de vista económico”.

Mattia Binotto, Director del proyecto Audi F1: “El proyecto Audi F1 es el más emocionante del automovilismo, si no del deporte en general. El objetivo es claro: luchar por el campeonato en 2030. Ese camino requiere tiempo, las personas adecuadas y una mentalidad de mejora continua. Hemos definido nuestra ruta y estamos sentando las bases. La F1 es uno de los entornos más competitivos. Convertirse en un aspirante al campeonato lleva tiempo: es un camino marcado por el progreso continuo, no por la perfección. Los errores son inevitables, pero aprender de ellos es lo que impulsa la transformación. Por eso seguimos un enfoque en tres fases: empezar como debutantes con la ambición de crecer, evolucionar hasta convertirnos en un competidor desafiando el statu quo y lograr los primeros éxitos, y finalmente convertirnos en campeones. A principios del próximo año el primer monoplaza de F1 de Audi saldrá a la pista por primera vez. Ese momento marcará el comienzo de algo especial, el primer paso de muchos en el camino que tenemos por delante”.

Jonathan Wheatley, Director del equipo: “La Fórmula 1 no es solo tecnología, es mentalidad, concentración, resiliencia y confianza sin complacencia. Desde que nos unimos al proyecto nuestro crecimiento ha sido cuantificable no solo en números, sino en espíritu de equipo y en creer en nosotros mismos. Los equipos ganadores de campeonatos no se construyen con magia,

se construyen con personas que creen en los demás y en el proceso. Nuestros pilotos, Nico y Gabi, comparten ese mismo espíritu y aportan experiencia y ambición. Entienden que cada vuelta es una oportunidad de aprendizaje para dar el siguiente paso adelante. Esto es más que crear un equipo, se trata de dar forma al futuro con jóvenes talentos, socios visionarios como Revolut, adidas y bp y con una mentalidad que se atreve a redefinir lo que puede ser un equipo de carreras".

Gabriel Bortoleto: "Formar parte de Audi es como un sueño hecho realidad para mí. Mi gran ídolo es Ayrton Senna. Y fue Ayrton Senna quien trajo Audi a Brasil. Cuando comenzó el proyecto Audi F1 y me dieron la oportunidad de formar parte de él, fue como un regalo. Estoy viviendo mi sueño de pilotar en la F1 y con Audi, un equipo que estamos construyendo desde cero. Viviremos juntos cada momento, los buenos y los malos, hasta convertirnos en un equipo ganador. Tenemos la oportunidad de hacer historia juntos. Por eso estoy tan comprometido con este proyecto".

Nico Hülkenberg: "La entrada de Audi en la cima del automovilismo es toda una declaración de intenciones. Para mí, como alemán, representar a una marca tan importante con una historia única en el automovilismo es también algo muy especial. Se nota que aquí está pasando algo grande. La energía y las ambiciones del equipo son impresionantes, y el ambiente positivo del proyecto es realmente palpable. Este es el comienzo de un largo viaje, y eso es precisamente lo que me motiva. 2026 será un reinicio para todos: nuevas reglas, nuevos coches y nuevas oportunidades. Es esencialmente un lienzo en blanco, y ahí es donde reside la oportunidad de construir algo especial a largo plazo".

Razones para entrar en la Fórmula 1

Condiciones ideales

Hay una serie de razones importantes que crean las condiciones ideales para la participación de Audi en la Fórmula 1, la máxima categoría del automovilismo. Muchas innovaciones recientes están preparando esta disciplina para los retos del futuro y haciéndola cada vez más atractiva para los aficionados, para nuevos grupos objetivo de clientes y, por lo tanto, también para los fabricantes.

Su alcance global, la libertad tecnológica, las regulaciones financieras con un límite de costes y su enfoque en las tecnologías sostenibles crean unas condiciones marco atractivas. Audi entra en la F1 en esta etapa en un momento ideal.

Plataforma deportiva global

La Fórmula 1 es una plataforma deportiva consolidada a nivel mundial desde hace décadas y, con más de 820 millones de aficionados, es la competición deportiva más popular del mundo. En 2024, alrededor de 1.600 millones de telespectadores siguieron el campeonato. La F1 también está en auge en cuanto a la asistencia de público: 17 Grandes Premios con entradas agotadas en la temporada 2024 y diez nuevos récords de espectadores, con un total de 6,5 millones de aficionados en el circuito, subrayan su éxito mundial. Además de su alta presencia en los medios tradicionales, la F1 cada vez llega más a los jóvenes. Esta tendencia es de gran importancia para Audi, ya que afecta especialmente a los mercados principales de Norteamérica, Europa y China.

Tecnología: “A la vanguardia de la técnica”

La competición es una parte integral del ADN de Audi. Las innovaciones técnicas y los éxitos asociados al automovilismo han dado forma a la marca. Audi quiere demostrar su liderazgo tecnológico en la disciplina con mayor alcance global y los coches de carreras más sofisticados del mundo. La Fórmula 1 es una de las pocas competiciones automovilísticas que ofrece la libertad técnica necesaria para que la marca de los cuatro aros demuestre su lema “A la vanguardia de la técnica”.

A su vez, el reglamento permite a Audi continuar en la F1 la transformación de su programa de motorsport, que comenzó hace algo más de una década. Desde 2012, Audi ha logrado tres victorias en las 24 Horas de Le Mans con prototipos equipados con el sistema de propulsión híbrido e-tron quattro, así como dos títulos de pilotos y dos de constructores en el Campeonato Mundial de Resistencia de la FIA (WEC). La marca de los cuatro aros también ha celebrado victorias en carreras y un título por equipos en la Fórmula E, la disciplina disputada con monoplazas de propulsión totalmente eléctrica. Otro hito para Audi fue la primera victoria de un prototipo con un sistema de propulsión eléctrica, batería de alto voltaje y convertidor de energía en el Rally Dakar en 2024. En el futuro, la unidad de potencia híbrida Audi F1 “made in Germany” continuará con el lema de la marca “A la vanguardia de la técnica” en la cima del automovilismo.

Regulaciones financieras

En 2021, la Fórmula 1 introdujo un límite de costes efectivo para todos los equipos. Desde 2023 también existe un límite de gasto para el desarrollo de las unidades de potencia que se utilizarán a partir de 2026. Por lo tanto, el proyecto Audi F1 ha estado sujeto a un límite presupuestario desde el principio. Esto permite una seguridad de planificación a largo plazo, estabilidad económica y una reducción de los costes, que son necesarios para ser competitivos.

La Fórmula 1 como laboratorio de pruebas

La F1 está considerada como el laboratorio de pruebas más exigente del mundo. Los cortos ciclos de desarrollo, la mínima cadena de mando y la rapidez en la toma de decisiones pretenden servir de modelo para toda la compañía. Al mismo tiempo, Audi obtiene acceso a los últimos avances tecnológicos y materiales. Gracias a la competencia abierta, la F1 sirve de motor tecnológico para el desarrollo de la movilidad eléctrica y los combustibles sostenibles.

La combinación de alto rendimiento y competición deportiva está acelerando la innovación y la transferencia de tecnología: la nueva normativa técnica para los sistemas de propulsión se centra en una mayor relevancia para los vehículos de producción en serie con un nuevo concepto híbrido. La potencia del motor eléctrico se ha triplicado y estará a un nivel comparable al del motor de combustión, que funcionará con combustibles sostenibles a partir de 2026. Esto significa que alrededor del 50% de la potencia de propulsión se proporcionará entonces de forma eléctrica. El sofisticado MGU-H utilizado en la generación actual de motores, que convierte el calor de los gases de escape en energía y no es relevante en el desarrollo de los coches de producción en serie, ya no será necesario.

La normativa estipula que los combustibles climáticamente neutros desarrollados especialmente para la F1 también podrían utilizarse en vehículos de producción sin modificaciones, un campo de investigación muy relevante, ya que la combinación de diferentes tipos de sistemas de propulsión seguirá desempeñando un papel clave en la próxima década. Además, los resultados obtenidos en el desarrollo de componentes electrificados son importantes para la movilidad del futuro. Audi también espera obtener información relevante sobre los procesos y métodos de desarrollo y el control de calidad.

Nuevo ciclo de reglamentación

Los profundos cambios en el reglamento técnico de la Fórmula 1 a partir de 2026 brindan a Audi la oportunidad ideal para entrar en la cima del automovilismo. Todos los competidores tendrán que familiarizarse con las nuevas condiciones marco y tecnologías, tanto en lo que respecta a los vehículos como a los sistemas de propulsión. Por lo tanto, la entrada de Audi coincide con el inicio de un nuevo ciclo normativo. Por este motivo las condiciones para entrar en la Fórmula 1 en 2026 son más favorables que nunca en los últimos 30 años y, gracias al límite de costes, también atractivas desde el punto de vista financiero.

El atractivo de la Fórmula 1

Una plataforma global

En los últimos años, la Fórmula 1 ha demostrado que está dispuesta y es capaz de cambiar radicalmente. Su objetivo era adaptarse a las nuevas y más amplias necesidades de la audiencia. En solo unos años la máxima categoría del automovilismo internacional ha atraído a nuevos seguidores. Este impulso se refleja en el aumento del número de espectadores y en una mayor fidelidad a la competición.

El tradicionalmente alto nivel de interés del público por la Fórmula 1 sigue creciendo: en 2024, alrededor de 1.600 millones de telespectadores siguieron la temporada por televisión. Un total de 6,5 millones de aficionados asistieron a los Grandes Premios en los circuitos de todo el mundo, lo que supone un nuevo récord. En concreto, 11 de las 24 carreras atrajeron a más de 300.000 espectadores y en 17 Grandes Premios se agotaron las entradas.

Además de su fuerte presencia en los medios tradicionales, la F1 está llegando cada vez más a un público joven. El número de seguidores en los canales de redes sociales se ha más que duplicado entre 2020 y 2024. Nuevos formatos, como la serie documental de Netflix “Drive to Survive” y la película “F1® The Movie”, protagonizada por Brad Pitt, han contribuido a que este deporte resulte atractivo para un público más amplio, más allá de su base de aficionados. Las nuevas asociaciones con empresas emblemáticas como Disney, Lego y el grupo de artículos de lujo LVMH también están contribuyendo al crecimiento de esta disciplina. F1 Arcade, con su creciente número de locales de juegos y eventos, y una exposición oficial dedicada a la Fórmula 1 que se celebra en diversos lugares del mundo, son puntos de contacto adicionales.

En solo dos años, los titulares de los derechos de la Fórmula 1 han conseguido atraer a nuevos grupos objetivo, renovando así la base de aficionados en casi un 50%. El creciente impacto se ha notado recientemente, sobre todo entre los aficionados más jóvenes de los mercados principales de Audi: Norteamérica, Europa y China. Uno de cada tres telespectadores tiene ahora menos de 35 años, y esta cifra se eleva al 44% en el caso de los visitantes in situ. Además de estos guarismos, también es revelador el análisis de la estructura de la audiencia: hoy en día, este deporte atrae cada vez a más mujeres. En los últimos cinco años, la F1 ha ganado más de 120 millones de aficionadas en todo el mundo, lo que supone casi una de cada tres visitantes que acuden a los circuitos.

Un programa de 24 Grandes Premios en los cinco continentes garantiza la presencia global de este deporte en los medios de comunicación y una gran continuidad a lo largo de cada año. Las nuevas carreras en grandes ciudades como Las Vegas y Madrid están atrayendo nuevos aficionados. Y la lista de ciudades y países que desearían albergar un Gran Premio de Fórmula 1 en el futuro es larga.

Estructura y localizaciones

“Un equipo” con tres ubicaciones

Para entrar en la Fórmula 1 Audi ha adquirido el Grupo Sauber en Suiza, ha fundado Audi Formula Racing GmbH (AFR) en Neuburg an der Donau y ha abierto un departamento de tecnología en Bicester, Inglaterra. El futuro equipo de Audi en la F1 estará dirigido por los experimentados Mattia Binotto y Jonathan Wheatley.

Neuburg: unidad de potencia de F1 fabricada en Alemania

Audi Formula Racing GmbH en Neuburg an der Donau, fundada específicamente para el proyecto de F1, es responsable del desarrollo y la fabricación de la cadena cinemática completa (sistema de propulsión híbrido, incluida la caja de cambios). Gracias a la infraestructura existente en Neuburg, el desarrollo de la unidad de potencia Audi F1 pudo comenzar inmediatamente en 2022 en las instalaciones de la filial Audi Sport GmbH, que al mismo tiempo recibieron una exhaustiva modernización y ampliación. Un nuevo edificio con una superficie de unos 3.000 metros cuadrados amplía las instalaciones de pruebas y alberga talleres y laboratorios especializados. En total, Audi cuenta con 22 bancos de pruebas de motores y componentes de última generación en Neuburg.

A partir de 2026, una unidad de potencia de F1 estará compuesta por un motor de combustión interna (ICE) V6 con una cilindrada de 1,6 litros y sobrealimentación mediante turbocompresor, un sistema de recuperación de energía (ERS) que incluye almacenamiento de energía (ES) y una unidad de motor-generador eléctrico (MGU-K), así como una unidad de control electrónico (CU-K). Este sistema de propulsión altamente eficiente, que funciona con combustibles neutros para el clima, refleja la evolución de la F1 hacia una mayor sostenibilidad. Este era un requisito previo para la participación de Audi.

Neuburg es la única sede operativa de un equipo de F1 en Alemania. Cuenta con un suministro de electricidad y calefacción neutro en CO₂, electricidad verde certificada por TÜV procedente de centrales hidroeléctricas y calefacción urbana a partir del calor residual industrial. En combinación con medidas de compensación para las emisiones inevitables, la planta de Neuburg alcanza la neutralidad certificada en CO₂. Ya cuenta con la certificación de los sistemas de gestión internacionales ISO 14001 (gestión medioambiental) e ISO 50001 (gestión energética). Además, Audi Formula Racing GmbH ha recibido el sello medioambiental de tres estrellas de la FIA, el organismo rector mundial del deporte del motor, que es el máximo galardón en materia de protección medioambiental y sostenibilidad.

El desarrollo del concepto para el sistema de propulsión comenzó en 2022. Solo dos años después, la unidad de potencia completa se sometió por primera vez a ensayos dinámicos en el banco de pruebas. Las simulaciones y las herramientas de desarrollo digital son especialmente importantes en este caso, ya que no habrá oportunidad de probar los nuevos sistemas de propulsión en un circuito hasta principios de 2026. Por lo tanto, el simulador de conducción

dinámica, así como las herramientas y métodos digitales desempeñan un papel importante, al igual que en el desarrollo de los modelos Audi de producción.

Como en su equipo de pilotos, Audi también apuesta por una combinación de experiencia y talento joven en el simulador de Neuburg. El suizo Neel Jani y Zane Maloney, de Barbados, apoyan el desarrollo de la unidad de potencia Audi F1 como pilotos de simulador, ayudando a comparar los cálculos virtuales con la conducción real.

La futura normativa ofrece una gran libertad en el ámbito de la batería de alto voltaje y el MGU-K, incluido el inversor (CU-K), que son elementos clave para la conversión de la energía cinética en energía eléctrica durante la frenada. Prácticamente no hay restricciones en la normativa técnica en este apartado y la competencia es máxima. Audi se beneficia en este ámbito de su experiencia en materia de electrificación en otros programas de motorsport desde 2012.

Los nuevos combustibles sostenibles, que pueden ser de origen sintético o biológico, supondrán un desafío adicional para el desarrollo a partir de 2026. Todos los fabricantes de unidades de potencia están entrando en territorio desconocido en este campo, lo que significa que los combustibles podrían convertirse en un factor diferenciador y competitivo. Audi lleva trabajando en exclusiva con la empresa británica bp en el desarrollo de los nuevos combustibles sostenibles para la F1 desde finales de 2022. Además, bp y su marca Castrol están desarrollando lubricantes específicos para el motor turbo V6 de Audi, así como refrigerantes para el motor eléctrico y la batería. Basándose en la cooperación técnica, las empresas también han acordado un patrocinio a largo plazo. En julio de 2024, bp fue anunciado como el primer socio oficial del futuro equipo de fábrica de Audi en la Fórmula 1.

Hinwil: tres décadas de experiencia en la F1

Los monoplazas de carreras se están desarrollando en estrecha colaboración con AFR en las instalaciones de Hinwil, en Suiza, donde también se llevarán a cabo las operaciones de carrera en la F1 a partir de 2026. La factoría se encuentra a unos 30 kilómetros de Zúrich.

El equipo suizo compite en el Campeonato Mundial de Fórmula 1 de la FIA desde 1992 y aporta al proyecto Audi F1 la valiosa experiencia de más de 30 años en la máxima categoría del automovilismo. La colaboración entre Sauber y Audi también se remonta a décadas atrás: Audi ya utilizaba el túnel de viento de alta tecnología del Grupo Sauber en Hinwil, a solo cuatro horas en coche, en la era de las 24 Horas de Le Mans y para los turismos de la clase 1 del DTM.

En octubre de 2022, Audi confirmó al equipo Sauber como socio estratégico para el proyecto de F1, y a principios de 2023 se anunció una participación minoritaria. En marzo de 2024 la compañía dio un paso más: en preparación para la entrada en la F1 los consejos de supervisión de Volkswagen AG y AUDI AG decidieron adquirir el Grupo Sauber en su totalidad antes de lo inicialmente previsto.

La historia de Sauber comenzó en 1970, cuando su fundador, Peter Sauber, construyó su primer coche de carreras y ganó el Campeonato Suizo de Automóviles Deportivos ese mismo año. Tras

este primer éxito decidió montar un taller en las instalaciones de la empresa de su padre en Hinwil, Suiza. El pequeño taller se ha convertido en un gran complejo industrial que también incluye su propio túnel de viento. Las instalaciones de Hinwil se están ampliando aún más para el proyecto Audi F1 y también se está aumentando el número de empleados.

Con un enfoque de “un solo equipo”, se lleva a cabo una intensa cooperación técnica entre las instalaciones de Neuburg y Hinwil para aprovechar al máximo las ventajas y posibilidades de un equipo de fábrica. Aquí se presta especial atención a la integración de la unidad de potencia en el vehículo en su conjunto, con detalles importantes como la gestión térmica y energética.

También existe una estrecha cooperación en lo que respecta a la transmisión. Los engranajes y la mecánica del cambio se desarrollan en Neuburg, mientras que las piezas estructurales, como la carcasa de la caja de cambios y el eje trasero, se producen en Hinwil. Durante los fines de semana de carrera el equipo in situ está conectado con el centro de control y los simuladores de Hinwil (monoplaza) y Neuburg (unidad de potencia).

Bicester: experiencia en F1 desde la zona de Silverstone

En julio de 2025 se inauguró una tercera sede, un departamento tecnológico en Bicester, Inglaterra. Con su presencia en el denominado “Motorsport Valley”, el proyecto se beneficia de la experiencia en F1 de la zona de Silverstone. La ubicación proporciona al equipo acceso al mayor conjunto de conocimientos y talento del mundo en materia de motorsport. El departamento tecnológico tiene su sede en Bicester Motion, un parque industrial de 179 hectáreas que alberga numerosas empresas de los sectores del automóvil y la aviación. La asociación británica Motorsport UK también tiene su sede allí.

Gestión: directivos con experiencia internacional

Al frente del proyecto Audi F1 se encuentran dos experimentados directivos de Fórmula 1, el italiano Mattia Binotto y el británico Jonathan Wheatley, que dependen directamente del CEO de AUDI AG, Gernot Döllner.

Como director del proyecto Audi F1, Mattia Binotto es responsable de las actividades de desarrollo en las tres sedes. Este ingeniero mecánico cuenta con más de 25 años de experiencia en la Fórmula 1. Entre los puestos de responsabilidad que ha ocupado en Ferrari se encuentran el de Director Técnico desde 2016 y el de Director del Equipo desde 2019 hasta 2022. Su tarea en Audi es lograr una coordinación perfecta entre el monoplaza y el sistema de propulsión.

En estrecha colaboración con Mattia Binotto, Jonathan Wheatley supervisará la transformación del equipo, centrándose en gestionar las operaciones de carrera y en representar estratégicamente a Audi como Director del Equipo en la F1. Wheatley fue director del equipo Red Bull Racing durante más de 18 años, contribuyendo a seis campeonatos mundiales de constructores y siete títulos de pilotos.

Como Director Técnico y portavoz del consejo de administración en Neuburg, Stefan Dreyer dirige el desarrollo de la unidad de potencia de Audi. Entre otras cosas, este experimentado

ingeniero alemán, que trabaja en Audi desde 1999, ha desempeñado funciones de liderazgo en los exitosos programas de automovilismo de LMP, DTM y el Rally Dakar.

El Director de Operaciones en Neuburg, centrado en los procesos operativos, es el alemán Christian Foyer. Este ingeniero especializado en motores de combustión ha trabajado en operaciones y gestión de proyectos para varios equipos y fabricantes de F1 durante unos 18 años.

“Un solo equipo” con una clara visión

Mattia Binotto y Jonathan Wheatley persiguen un enfoque de “un solo equipo”. A pesar de las tres ubicaciones, solo hay un equipo con una visión clara: tras una fase de desarrollo y consolidación, el equipo debería estar en condiciones de competir por el Campeonato Mundial de Fórmula 1 en 2030.

Audi invertirá en cinco áreas fundamentales en los próximos años: personal, procesos, infraestructura, herramientas y cultura corporativa. La F1 está considerada como el deporte más complejo del mundo, y está impulsada por las personas. La tecnología es importante, pero es el equipo el que marca la diferencia.

A la hora de contratar personal, el equipo no se basa únicamente en la experiencia. Audi está formando una escuadra que crece y se desarrolla gracias a ideas frescas e innovaciones. Los programas de formación específicos y las colaboraciones con universidades promueven a jóvenes talentos prometedores en todas las áreas, que pueden crecer gracias a una cultura de confianza en el equipo.

Dentro de AUDI AG, el proyecto de F1 pretende convertirse en un símbolo de una nueva cultura del rendimiento y un catalizador del cambio interno, caracterizado por el trabajo en equipo, la confianza, la eficiencia y la búsqueda de la excelencia. Estos valores darán forma a toda la compañía en el futuro. Para todos los empleados, el compromiso con la Fórmula 1 pretende crear orgullo, identidad y entusiasmo, y ser un símbolo de la transformación de Audi.

La normativa a partir de 2026

Nueva reglamentación

Las nuevas directrices para el chasis y el motor, junto con un límite de costes para el equipo y el sistema de propulsión, darán un nuevo impulso a la Fórmula 1 a partir de 2026. El objetivo: monoplazas más ágiles, competiciones más emocionantes y una mayor sostenibilidad.

Unidad de potencia

Como ya ocurre en la actualidad, el motor de combustión interna (ICE) V6 mantendrá una cilindrada de 1,6 litros a partir de 2026. Sin embargo, la proporción de energía eléctrica aumentará significativamente hasta los 350 kW, mientras que la potencia del motor de combustión se reducirá a unos 400 kW debido a la reducción del flujo de energía del combustible. La parte eléctrica lo compensa en consecuencia, ya que la recuperación de energía aumenta significativamente gracias al MGU-K, más potente. La conversión de energía térmica en energía eléctrica a través del MGU-H ya no será necesaria a partir de 2026, lo que creará las condiciones para que los futuros sistemas de propulsión sean menos complejos. A partir de 2026 también será obligatorio el uso de combustibles sostenibles. Este camino hacia la neutralidad en emisiones de CO₂ fue un requisito previo clave para el compromiso de Audi.

Chasis

Para la nueva temporada los coches de Fórmula 1 serán más pequeños y ligeros que los de la generación actual. Su distancia entre ejes se reducirá en 20 cm, hasta los 3,40 m. La anchura total se reducirá de 200 a 190 cm y el peso bajará de 798 a 768 kg. También se prevé por primera vez la aerodinámica activa. En determinadas condiciones el piloto podrá ajustar los alerones delantero y trasero con solo pulsar un botón para reducir la resistencia aerodinámica y, como resultado, apoyar la gestión de la energía de las nuevas unidades de propulsión. Para mejorar las oportunidades de adelantamiento el piloto también podrá solicitar brevemente una mayor potencia (boost) de la batería cuando siga de cerca al coche que le precede.

Los nuevos monoplazas se caracterizan por una mayor eficiencia y tienen una carga aerodinámica significativamente menor, así como neumáticos más estrechos. El objetivo de estas medidas es lograr un comportamiento más ágil y, en general, carreras más emocionantes. Otro aspecto importante de la nueva normativa es la rentabilidad, mediante una mayor reducción de los gastos. Por este motivo las normas imponen restricciones en cuanto a los materiales, pesos mínimos para los componentes y estipulan componentes estándar independientes del fabricante en áreas concretas.

Una estructura optimizada del vehículo con una parte frontal de dos etapas, requisitos más estrictos para evitar la intrusión lateral en la cabina y una mejor protección para el conductor y el depósito de combustible aumentan aún más el nivel de seguridad.

Los pilotos

Una combinación de experiencia y juventud

La pareja de pilotos para la entrada de Audi en la Fórmula 1 en la temporada 2026 se decidió desde el principio: con el experimentado Nico Hülkenberg y el joven talento Gabriel Bortoleto, la marca de los cuatro aros apuesta por una combinación de veteranía y juventud que está funcionando bien en Sauber en 2025.

Nico Hülkenberg

Con alrededor de 250 Grandes Premios en su carrera, Nico Hülkenberg es uno de los pilotos más experimentados de la Fórmula 1. También ha demostrado su talento en otras disciplinas: en 2015 ganó las 24 Horas de Le Mans con el equipo oficial Porsche, otro hito en una impresionante carrera en la que Hülkenberg ganó todas las series junior en las que compitió en su camino hacia la categoría reina del automovilismo. Nacido en Emmerich am Niederrhein en 1987, el alemán comenzó a practicar karting a los nueve años y en su país se proclamó campeón junior de karting en 2002 y campeón de karting en 2003. En 2005 se aseguró el título en la Fórmula BMW. Entre 2006 y 2007 llevó al equipo A1 Team Germany a conseguir el título de campeón en la serie A1GP con nueve victorias. A esto le siguió el título en la FIA Fórmula 3 Euro Series en 2008 y el campeonato en la GP2 (ahora Fórmula 2) en 2009.

El prometedor talento alemán no tardó en llamar la atención de la Fórmula 1. En 2010 debutó en la máxima categoría del automovilismo con Williams, sumando puntos en su tercer Gran Premio y aprovechando las condiciones cambiantes del Gran Premio de Brasil para conseguir su primera pole position. Tras dejar Williams y pasar un año como piloto de pruebas y reserva, Hülkenberg pilotó para Force India, Sauber y Renault entre 2012 y 2019, ganándose la reputación de ser un piloto rápido con un gran conocimiento técnico. Entre 2020 y 2022 Hülkenberg permaneció en la F1 como piloto reserva y de desarrollo para Racing Point y Aston Martin. En varias ocasiones sustituyó a Sergio Pérez, Lance Stroll y Sebastian Vettel, ofreciendo siempre un rendimiento excepcional. En 2023 regresó a la parrilla como piloto titular con Haas. Con sus sólidas actuaciones en la clasificación y en carrera, "The Hulk" demostró que sigue siendo uno de los pilotos más fiables de la parrilla. En abril de 2024 fue confirmado como primer piloto del futuro equipo oficial de Audi en la F1.

Para el alemán, la temporada 2025 supuso un regreso a un territorio familiar: ya había formado parte del equipo con sede en Hinwil en 2013. Con el tercer puesto en el Gran Premio de Gran Bretaña en Silverstone en julio de 2025, Hülkenberg logró su tan esperado y ansiado primer podio en la Fórmula 1.

Gabriel Bortoleto

El brasileño Gabriel Bortoleto ha disputado su primera temporada completa en el Campeonato Mundial de Fórmula 1 en 2025, donde está causando una gran impresión desde el principio, lo que no ha sido una sorpresa teniendo en cuenta su trayectoria: Bortoleto ganó los campeonatos

de Fórmula 3 y Fórmula 2 de la FIA en años consecutivos en su primera temporada en cada serie, una hazaña que solo otros tres pilotos habían logrado antes que él.

Ya de niño Bortoleto soñaba con convertirse en piloto de Fórmula 1. Su gran ídolo: Ayrton Senna. Nacido en São Paulo en 2004, Bortoleto se subió a un kart por primera vez a los seis años. Entre 2012 y 2014 ganó varios títulos de karting junior antes de trasladarse a Europa a los once años para dedicarse profesionalmente a la competición.

Bortoleto debutó en monoplazas en 2020 y terminó cuarto en su primera temporada en el Campeonato Italiano de Fórmula 4. A esto le siguieron dos años en la Fórmula Regional en Europa y Asia, donde logró su primer podio en 2021 y tres victorias en 2022. En su debut en la Fórmula 3 en Baréin en 2023 Bortoleto ganó la carrera, se puso en cabeza del campeonato y defendió su posición durante toda la temporada. El año siguiente pasó a la Fórmula 2 y, como novato, se aseguró el título del campeonato en un campo extremadamente competitivo.

Con solo 20 años, Bortoleto cumplió su sueño de convertirse en piloto de Fórmula 1. En su temporada de debut en Sauber, "Gabi" ha impresionado no solo por sus logros deportivos como habitual anotador de puntos y su buen rendimiento en clasificación, sino también a nivel personal: el joven brasileño es muy popular dentro del equipo y se lleva muy bien con su compañero Nico Hülkenberg.

Los patrocinadores

Alianzas reinventadas

Audi ya ha anunciado a tres empresas globales como socios estratégicos para su proyecto de Fórmula 1: bp, Revolut y adidas. Y hay un interés considerable por parte de otras corporaciones globales en unir fuerzas con la marca de los cuatro aros para entrar en la categoría reina del automovilismo.

La Fórmula 1 es un modelo de negocio próspero y sólido para los equipos y, en perspectiva, también para Audi. En 2024, solo los patrocinadores de los equipos participantes en la competición generaron más de 2.000 millones de dólares. Además, alrededor de 1.300 millones procedían de los ingresos por televisión y las cuotas de inscripción. La valoración de un equipo de F1 es de más de 1.000 millones de dólares, con una tendencia al alza continua.

Audi está en pleno proceso de transformación y también está aprovechando su participación en la F1 para hacer las cosas de forma diferente. Los futuros monoplazas de F1 de la marca de los cuatro aros se caracterizarán por un diseño limpio, incluyendo la decoración final con los logotipos de los patrocinadores. Audi quiere sorprender a los aficionados con un diseño que destaque claramente del de los demás equipos. La claridad en el diseño, con los tres llamativos colores titanio, negro carbón y rojo Audi, será un elemento diferenciador, al igual que el nuevo enfoque de las alianzas con los patrocinadores. Audi se centra en asociaciones que ofrecen un valor añadido: bp, Revolut y adidas son buenos ejemplos de ello.

Desde finales de 2022 Audi colabora en exclusiva con la empresa británica bp en el desarrollo de nuevos combustibles sostenibles para la F1. Además del combustible, bp está desarrollando lubricantes específicos para el motor turbo V6 de Audi, así como refrigerantes para el motor eléctrico y la batería bajo su marca Castrol. Era lógico que ambas empresas acordaran un patrocinio a largo plazo basado en su cooperación técnica.

A partir de la temporada 2026 el socio principal de Audi en el Campeonato Mundial de Fórmula 1 de la FIA será la empresa global de tecnología financiera Revolut. La asociación se centra en el objetivo común de establecer una nueva forma de interactuar con los aficionados durante los fines de semana de carrera, con experiencias únicas para una nueva generación de entusiastas del automovilismo y ventajas exclusivas para los clientes de Revolut.

El socio oficial y proveedor de ropa de Audi en la F1 es el fabricante alemán de artículos deportivos adidas. Además de una completa colección de equipamiento de alto rendimiento para el equipo, adidas está trabajando con Audi para desarrollar una línea de productos exclusiva que incluye ropa, calzado y accesorios, y que se lanzará antes de la primera carrera.

Hitos del proyecto Audi F1

Audi y su camino hacia la Fórmula 1

En la preparación para su entrada en la Fórmula 1 en 2026, Audi ha marcado el rumbo de su proyecto estableciendo importantes hitos desde 2022.

Primavera de 2022: Audi crea un equipo para desarrollar la unidad de potencia de F1 y preparar su entrada en la máxima categoría del automovilismo.

Julio de 2022: Fundación de Audi Formula Racing GmbH (AFR).

Agosto de 2022: En una rueda de prensa celebrada en el Gran Premio de Bélgica en Spa-Francorchamps, Audi anuncia su entrada en el Campeonato Mundial de Fórmula 1 de la FIA como fabricante de unidades de potencia para la temporada 2026.

Finales de 2022: Audi anuncia que Sauber será su futuro socio estratégico para el proyecto de F1, lo que significa que el equipo suizo competirá como equipo oficial de Audi a partir de 2026. Se acuerda una asociación con bp para desarrollar conjuntamente el combustible sostenible que será obligatorio a partir de 2026.

Diciembre de 2022: Con el fin de ampliar el Centro de Competencia de Motorsport en las instalaciones de Audi en Neuburg para el proyecto de F1, se anuncia un nuevo edificio de 3.000 metros cuadrados. También en diciembre la espera termina para los aficionados a los videojuegos de simulación, que pueden experimentar virtualmente el prototipo Audi F1 con la decoración de lanzamiento en el juego oficial EA Sports F1® 22 de Codemasters.

Primavera de 2023: Se inicia la construcción del nuevo edificio F10 en Neuburg. Comienzan los ensayos de los componentes individuales de la unidad de potencia en el banco de pruebas.

Mayo de 2023: Se instalan los primeros bancos de pruebas en el nuevo edificio de Neuburg utilizando una construcción de contenedores.

Junio de 2023: Neel Jani se convierte en piloto de simulador para el desarrollo de la unidad de propulsión en el proyecto Audi F1.

Otoño de 2023: El motor V6 funciona por primera vez en el banco de pruebas.

Marzo de 2024: Audi anuncia la adquisición completa de Sauber antes de lo previsto.

Abril de 2024: Nico Hülkenberg firma un contrato para competir con Audi en la F1 a partir de 2026. El piloto alemán aporta su experiencia de alrededor de 250 Grandes Premios.

Mayo de 2024: La unidad de potencia completa, compuesta por el motor de combustión, motor eléctrico, batería y electrónica de control, funciona en el banco de pruebas y cubre distancias de carrera simuladas.

Julio de 2024: Audi y bp anuncian su asociación estratégica en el desarrollo de combustibles y lubricantes sostenibles, que está en vigor desde 2022. Como parte de la asociación exclusiva, bp se convierte en el primer patrocinador oficial del futuro equipo oficial de Audi.

Agosto de 2024: Mattia Binotto es nombrado Director de Operaciones y Director Técnico de Sauber Motorsport AG desde el 1 de agosto, mientras que Jonathan Wheatley se convertirá en Director del Equipo y portavoz del Consejo de Administración. Ambos forman la nueva dirección dual de Audi en la Fórmula 1.

Noviembre de 2024: El joven brasileño Gabriel Bortoleto ficha como piloto del futuro equipo Audi de F1, completando la alineación para la primera temporada de la marca de los cuatro aros en la Fórmula 1. Audi también anuncia que Qatar Investment Authority (QIA) se convertirá en socio estratégico del proyecto y adquirirá una importante participación minoritaria en Sauber Holding AG, futuro equipo oficial de Audi.

Enero de 2025: Con la adquisición total de Sauber Holding AG, Audi da otro paso importante en su camino hacia la Fórmula 1, allanando el terreno para que el fondo soberano de Qatar se incorpore como inversor con una ampliación de capital.

Abril de 2025: Jonathan Wheatley comienza a ejercer como Director del futuro equipo Audi F1 el 1 de abril.

Mayo de 2025: Como Director del Proyecto Audi F1, Mattia Binotto asume la responsabilidad de las actividades de desarrollo en todas las sedes el 1 de mayo.

Julio de 2025: Para ampliar aún más las capacidades técnicas, se abre un departamento de tecnología en Bicester, como tercera sede del proyecto de F1. Audi anuncia que la empresa global de tecnología financiera Revolut será el socio principal del futuro equipo Audi F1.

Septiembre de 2025: Audi anuncia que el fabricante alemán de artículos deportivos adidas será el proveedor oficial de ropa del futuro equipo Audi F1.

Otoño de 2025: Pruebas finales de resistencia del motor Audi F1 en el banco de pruebas y construcción de los primeros motores de competición para la temporada 2026.

Noviembre de 2025: El Audi R26 Concept se presenta en un evento en Múnich, ofreciendo un avance concreto de la futura aparición de la marca en la máxima categoría del automovilismo.

Diciembre de 2025: Las primeras unidades de potencia Audi F1 se envían por transporte marítimo a Baréin para las pruebas de pretemporada.

Enero de 2026: El proyecto Audi F1 se convierte oficialmente en un equipo de F1 el 1 de enero. Se presenta el primer coche de carreras de Fórmula 1 de Audi. Del 26 al 30 de enero tienen lugar en Barcelona las primeras pruebas oficiales con la nueva generación de monoplazas, todavía a puerta cerrada.

Febrero de 2026: Durante nuevas pruebas en Baréin (del 11 al 13 y del 18 al 20 de febrero), Audi prueba por primera vez en Fórmula 1 ante el público.

Marzo de 2026: Debut del equipo Audi F1 en el Gran Premio de Australia en Melbourne.

[La historia de Audi en competición](#)

Más de 100 años de espíritu pionero

Desde el primer coche de Gran Prix con motor central hasta la tracción integral quattro en los rallies, pasando por los motores diésel, híbridos y eléctricos en Le Mans y en el Rally Dakar, Audi ha llevado al éxito todos los proyectos de motorsport con determinación, valentía y espíritu de equipo. Para la marca de los cuatro aros limitarse a participar nunca fue suficiente, la innovación era algo natural. Audi quiere continuar esta tradición en la Fórmula 1. A continuación se ofrece una visión general de los hitos más importantes en la historia de la marca en competición.

Éxito con conceptos de propulsión eléctrica

Un concepto de propulsión sostenible no solo desempeña un papel importante en la categoría máxima del automovilismo. Audi comenzó a electrificar su programa de motorsport en las carreras de resistencia en 2012. Con la primera victoria de un prototipo híbrido en las 24 Horas de Le Mans ese mismo año, la marca de los cuatro aros logró una hazaña pionera en la carrera de resistencia más importante del mundo: el Audi R18 e-tron quattro se mantuvo invicto tres veces consecutivas en Le Mans en 2012, 2013 y 2014. Muchas otras innovaciones, como la luz láser de Audi, complementan los logros técnicos pioneros. Los títulos de pilotos y fabricantes con el prototipo híbrido en el Campeonato del Mundo de Resistencia (WEC) de la FIA de 2012 y 2013 completan esta era, que terminó en 2016.

Tras el programa con prototipos LMP1 electrificados con el deportivo híbrido R18, Audi fue el primer fabricante de automóviles alemán en competir en la Fórmula E, la competición de monoplazas eléctricos, en la temporada 2017/2018. Con cuatro victorias y un total de once podios, Audi Sport ABT Schaeffler se adjudicó el campeonato por equipos tras doce carreras. La marca de los cuatro aros siguió apostando por la electrificación en su programa de motorsport, compitiendo en el famoso Rally Dakar a partir de 2022 con un innovador prototipo. Audi hizo historia en enero de 2024: el RS Q e-tron fue el primer vehículo de bajas emisiones con propulsión eléctrica, batería de alto voltaje y convertidor de energía en ganar el rally del desierto más duro del mundo.

El departamento de competición para clientes de Audi Sport

Desde 2009 Audi utiliza sus vehículos más deportivos para competir por trofeos en todo el mundo en carreras para clientes, con tecnología basada en los modelos de producción. En su segunda generación, el Audi R8 LMS estaba disponible en variantes para las categorías GT2, GT3 y GT4. Dos generaciones del Audi RS 3 LMS TCR también compitieron en los cinco continentes. Desde el inicio del programa los clientes han ganado varios cientos de títulos en todo el mundo. Entre los éxitos individuales más destacados se encuentran dos victorias de clase para el R8 GT3 en las 24 Horas de Daytona, tres victorias generales en las 12 Horas de Bathurst, cuatro triunfos en la carrera urbana de Macao y en las 24 Horas de Spa, y siete veces en las 24 Horas de Nürburgring.

Rendimiento pionero con la tecnología TDI

Audi demostró un logro pionero con la tecnología TDI: el Audi R10 TDI fue el primer prototipo con motor diésel en triunfar en las legendarias 24 Horas de Le Mans en 2006. Audi volvió a ganar en La Sarthe con el R10 TDI en 2007 y 2008, y la tecnología TDI se impuso en total hasta ocho veces en la mítica prueba de resistencia. Además, la marca de los cuatro aros ganó tres veces consecutivas la American Le Mans Series con un prototipo con motor TDI, y la European Le Mans Series en 2008. El Audi R15 TDI celebró un triplete en la carrera más rápida de todos los tiempos en Le Mans en 2010, estableciendo un nuevo récord de distancia que aún se mantiene. La potencia del motor TDI de Audi también se impuso en Le Mans en 2011, 2012, 2013 y 2014, los tres últimos años en combinación con la tecnología híbrida e-tron quattro. En 2014 la marca de los cuatro aros celebró su decimotercera victoria en las 24 Horas de Le Mans en solo 16 participaciones. Audi también demostró su lema "A la vanguardia de la técnica" en términos de eficiencia energética: a lo largo de la era TDI, redujo el consumo de diésel en un 46% en una década.

Títulos en la era moderna del DTM

Tras la victoria de Laurent Aiello en 2002 con el Abt-Audi TT-R, Audi regresó al DTM como fabricante en 2004 tras doce años de ausencia y ganó el título en su primer intento con Mattias Ekström al volante del Audi A4 DTM. El piloto sueco también triunfó en 2007, seguido por Timo Scheider en 2008 y 2009, lo que convirtió a Audi en el primer -y hasta ahora único- fabricante en la historia del DTM en lograr un triplete de títulos. Martin Tomczyk completó la historia de éxitos del Audi A4 DTM en la temporada 2011 con otra victoria en el campeonato, la quinta para este modelo. En 2013 Mike Rockenfeller consiguió el noveno título del DTM para Audi con el Audi RS 5 DTM. En el año de su debut René Rast causó sensación con otro título en 2017, y ese mismo año Audi también ganó el campeonato de fabricantes. Rast ganó el prestigioso título de pilotos dos veces más, en 2019 y 2020, totalizando doce títulos de pilotos para Audi en el DTM, además de seis campeonatos de fabricantes y ocho de equipos. En términos de tecnología la marca de los cuatro aros ha superado con nota uno de los mayores cambios en la historia de la competición de turismos: en los dos últimos años de la era de los motores turboalimentados, el Audi RS 5 DTM, con su motor turbo de dos litros de alta eficiencia, fue la referencia con 28 victorias, 95 podios, 29 pole positions, 28 vueltas rápidas y los seis títulos del campeonato. Desde 2021, el DTM es exclusivo para coches deportivos GT3.

El Audi R8, el prototipo más exitoso en las 24 Horas de Le Mans

A finales de los años noventa Audi abrió un nuevo capítulo cuando centró su atención en el reto de los prototipos. Al igual que en otras disciplinas el objetivo era reafirmar la premisa "A la vanguardia de la técnica". En su debut en Le Mans, la carrera de resistencia más dura del mundo, Audi subió al podio en 1999 con un tercer puesto. En los años siguientes el Audi R8 fue referencia en su clase: de 2000 a 2002 la marca logró un triplete histórico gracias también a la tecnología TFSI, que se utilizó por primera vez en 2001 y que más tarde se incorporó a los modelos de producción en serie de la marca. En 2004 y 2005 los equipos clientes consiguieron dos victorias más para Audi en Le Mans. El R8 se aseguró su lugar en la historia del automovilismo con un total de 63 victorias en 80 carreras de prototipos.

La tecnología quattro en los circuitos

Preparar la tracción integral quattro para los circuitos fue la principal tarea de Audi en la segunda mitad de la década de 1980. Los éxitos comenzaron en 1988 en Estados Unidos con el Audi 200 quattro y en 1989 con el Audi 90 quattro IMSA GTO. En 1990 y 1991 el Audi V8 quattro ganó dos títulos de campeonato en el Campeonato Alemán de Turismos (DTM). Posteriormente, los modelos 80 y A4 continuaron los éxitos en la categoría de superturismos basados en modelos de producción. En 1996 el Audi A4 quattro ganó campeonatos en siete países antes de que la FIA prohibiera la tracción total en las carreras de circuito. No fue hasta 2012 cuando la tracción total volvió a los circuitos con el R 18 e-tron quattro en Le Mans.

La historia de éxito moderna comenzó con el Audi quattro

Después de que la compañía reviviera la marca Audi en 1965 con su primera gama de modelos nuevos, en la década de 1970 se desarrollaron una amplia serie de iniciativas de carreras privadas, gracias en gran parte al patrocinio deportivo. Las actividades de motorsport recibieron un gran impulso cuando Audi entró en el Campeonato Mundial de Rallies como fabricante. A partir de 1981 Audi compitió con el modelo quattro y su legendaria tracción permanente a las cuatro ruedas. Las victorias, así como dos títulos de marcas y dos de pilotos con el “original quattro” en el Campeonato Mundial de Rallies entre 1982 y 1984, fueron un factor importante en el éxito comercial de la esta tecnología, lo que también impulsó el ascenso de Audi al segmento de fabricantes premium.

Una amplia base en la posguerra

Los modelos de Auto Union fueron especialmente populares entre los conductores después de la Segunda Guerra Mundial. Clientes y pilotos de fábrica como Heinz Meier, Gustav Menz y Hubert Brand compitieron en competiciones de turismos, rallies y carreras de montaña. En 1954, el DKW Sonderklasse ganó el Campeonato Europeo de Rallies con Walter Schlueter y el Campeonato Alemán de Turismos con Heinz Meier. En 1956, el DKW Monza estableció varios récords de resistencia en el circuito italiano del mismo nombre. Entre 1954 y 1964, los pilotos de DKW celebraron más de 100 títulos, 150 victorias absolutas y 2.500 victorias de clase. A esto se sumó la participación de la fábrica en carreras de motocicletas, motocross y pruebas todoterreno. Además de las cuatro marcas de Auto Union, otra compañía contribuyó a su palmarés en el automovilismo: NSU se fusionó con Auto Union GmbH en 1969 para formar Audi NSU Auto Union AG. Incluso antes de la guerra, las participaciones de fábrica con motocicletas con y sin sidecar dieron forma al programa deportivo de la marca. Con el deportivo 6/60 Kompressor, NSU logró una cuádruple victoria en su categoría en el Avus en 1926. Modelos como el Wankel Spider o el TT touring mejoraron aún más el palmarés deportivo en los años sesenta y principios de los setenta.

Logros pioneros en la primera mitad del siglo

August Horch logró un temprano éxito al ganar la Herkomer-Fahrt en 1906. Audi demostró entonces sus cualidades en largas distancias en los puertos de montaña más aventureros de Europa en aquella época. Conquistar los Alpes era un gran reto en los primeros tiempos del automóvil. Entre 1912 y 1914, Audi ganó un total de once primeros puestos en tres ediciones del Rally Alpino Internacional de Austria y, con ello, la codiciada Copa Alpina. Tras la fundación

de Auto Union en 1932 a partir de las marcas Audi, DKW, Horch y Wanderer, llegó una época dorada. La gama era muy variada y abarcaba desde pruebas de larga distancia y todoterreno hasta competiciones de motocicletas con y sin sidecar, motos deportivas todoterreno y máquinas que batían récords. En 1938, Ewald Kluge fue el primer alemán en ganar la legendaria carrera de motos Tourist Trophy con DKW. Los coches de carreras de Auto Union, desde el Tipo A hasta el Tipo D, revolucionaron las carreras de Gran Premio entre 1934 y 1939 con su concepto de motor central. Los monoplazas de Zwickau lograron 24 victorias, 23 segundos puestos y 17 terceros puestos en 61 carreras de circuito. Las populares carreras de montaña y las carreras de récords mundiales completaron el programa. Además de la disposición del motor, la construcción ligera, la carrocería aerodinámica y los sistemas de sobrealimentación del motor, que proporcionaban hasta 520 CV de potencia, representaban una tecnología extrema.

Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi
E-mail: nacho.gonzalez@audi.es
E-mail: alejandro.martin@audi.es

Información y fotos en las websites de prensa de Audi

<http://prensa.audi.es>
<https://www.audi-mediacenter.com>

El Grupo Audi es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento Premium y de lujo. Sus marcas Audi, Bentley, Lamborghini y Ducati producen en 21 plantas distribuidas en 12 países. Audi y sus socios están presentes en más de 100 mercados en todo el mundo.

En 2024, el Grupo Audi entregó a sus clientes 1,7 millones de automóviles de la marca Audi, 10.643 vehículos Bentley, 10.687 vehículos Lamborghini y 54.495 motocicletas de la marca Ducati. En el año fiscal 2024, el Grupo Audi alcanzó una facturación de 64.500 millones de euros y un beneficio operativo de 3.900 millones de euros. A 31 de diciembre, el Grupo Audi emplea a nivel mundial a más de 88.000 trabajadores, más de 55.000 de ellos en AUDI AG en Alemania. Con sus atractivas marcas y nuevos modelos, el grupo continúa avanzado sistemáticamente en su objetivo para convertirse en un proveedor premium de movilidad sostenible y completamente conectada.

Audi entrará en la Fórmula 1 por primera vez en 2026 con su propio equipo de fábrica y un sistema de propulsión híbrido ("Unidad de Potencia") desarrollado en Alemania. El futuro equipo tiene dos sedes: Audi Formula Racing GmbH, fundada específicamente para el proyecto, está desarrollando la Unidad de Potencia en Neuburg an der Donau. Hinwil, en Suiza, albergará el desarrollo del monoplaza, así como la planificación de las carreras. La Fórmula 1 está considerada la cumbre del automovilismo y, con su alcance global, es una de las plataformas deportivas más importantes del mundo. Otro factor decisivo para la entrada de Audi es la nueva normativa de la FIA, que a partir de 2026 incluirá combustibles sostenibles y aumentará la cuota eléctrica de la unidad de propulsión híbrida hasta casi el 50%.
