September 2026

Kompakt informiert: Das Audi F1-Projekt

Audi und die Formel 1 **2**
> Audi startet ab 2026 in der Formel 1 2

Die visuelle Identität von Audi in der Formel 1 **4**
> Klar, technisch, intelligent und emotional 4

Stimmen zum Formel-1-Einstieg von Audi **5**
> „Wir schreiben ein neues Kapitel für Audi“ 5

Gründe für den Einstieg in die Formel 1 **7**
> Ideale Voraussetzungen 7

Die Strahlkraft der Formel 1 **9**
> Globale Plattform 9

Struktur und Standorte **10**
> Ein Projekt mit drei Standorten 10

Das Reglement ab 2026 **14**
> Neue Regeln ab 2026 14

Fahrer **15**
> Kombination aus Erfahrung und Jugend 15

Meilensteine im Audi F1-Projekt **17**
> Der Weg von Audi in die Formel 1 17

Motorsport-Historie **20**
> Mehr als 100 Jahre Pioniergeist 20

Kontakt **24**

Audi und die Formel 1

Audi startet ab 2026 in der Formel 1

Audi steigt 2026 mit einem eigenen Werksteam und einer in Deutschland entwickelten Antriebseinheit („Power Unit“) in die FIA-Formel-1-Weltmeisterschaft ein. Das langfristig angelegte Engagement in der Königsklasse des Motorsports ist Teil einer umfassenden strategischen Neuausrichtung des Unternehmens, das insgesamt schneller, schlanker und effizienter werden möchte. Das Formel-1-Projekt ist dabei ein strategisches Leuchtturmprojekt, das die technologische, kulturelle und unternehmerische Neuausrichtung der Marke und auch die neue Designphilosophie präsentiert.

Der Zeitpunkt des Einstiegs ist bewusst gewählt: Ein neues technisches Reglement ebnet 2026 den Weg für eine signifikante Neuausrichtung der Rennserie. Damit ist die Marke bereit für eine neue Herausforderung, nachdem sie in den vergangenen Jahrzehnten in höchst unterschiedlichen Disziplinen des Motorsports Siege und Titel eingefahren hat. Aus dieser Tradition speist sich eine technische Innovationskraft, die den Markenclaim „Vorsprung durch Technik“ immer wieder neu unterstreicht.

Die sportliche DNA von Audi hat sich im Verlauf von mehr als einem Jahrhundert im Rennsport geformt. Von den erfolgreichen Teilnahmen an der Internationalen Österreichischen Alpenfahrt zwischen 1912 und 1914 über die Grand-Prix-Erfolge und Weltrekordfahrten der Auto Union zwischen 1934 und 1939 war es bis zur Neuzeit ein langer und erfolgreicher Weg.

Ein großer technologischer Aufschwung begann 1981 in der Rallye-Weltmeisterschaft. Nach dem Siegeszug des Audi quattro und vier Weltmeistertiteln nutzte die Marke den Motorsport konsequent, um ihren Vorsprung bei serienrelevanten Technologien sichtbar zu machen. Ob es die hochleistungsfähigen, aufgeladenen Motoren in TransAm und IMSA GTO waren, der Allradantrieb quattro auf der Rundstrecke in der DTM und bei den Supertourenwagen, die Antriebstechnologien von TFSI bis hin zu e-tron quattro in Le Mans, der erste vollelektrische Audi im Motorsport in der FIA Formel E oder der erste Sieg eines elektrifizierten Antriebs bei der Rallye Dakar: Audi hat stets Pionierleistungen erbracht. Das Unternehmen ist bis heute ein Vorreiter in zentralen Bereichen wie Antriebs- und Lichtinnovationen, Aerodynamik, Elektrifizierung und Effizienztechnologien. Die Ideen aus Ingolstadt und Neckarsulm führten regelmäßig zu Paradigmenwechseln in der Branche. Damit dient der Motorsport seit jeher als eine erstklassige Plattform, um diesen Innovationsgeist vor einem internationalen Publikum im spannenden Wettbewerb vorzustellen und weiterzuentwickeln.

Das Engagement in der Formel 1 soll die erfolgreiche Motorsport-Historie der Marke fortschreiben. Zur Saison 2026 setzt ein Generationenwechsel bei Antrieb und Chassis neue Schwerpunkte in der Rennserie. Kosteneffizienz, mehr Serienrelevanz und der Fokus auf eine verstärkte Elektrifizierung und fortschrittliche Antriebstechnologien sowie engere und

spannendere Rennen sind wesentliche Zielsetzungen des neuen Regelwerks. Da alle Hersteller neue Rennwagen und Antriebe entwickeln müssen, ist der Zeitpunkt für Audi ideal, als Power-Unit-Hersteller mit einem eigenen Werksteam an den Start zu gehen.

Die Entwicklung erfolgt in einem wirtschaftlich attraktiven Rahmen: Nach der erfolgreichen Einführung einer Kostendeckelung („Cost Cap“) auf der Teamseite gibt es eine solche Budgetdeckelung inzwischen auch für die Entwicklung des Antriebs. Das sorgt für klar definierte finanzielle Rahmenbedingungen mit einer zuverlässigen Planbarkeit über die gesamte Laufzeit des Reglement-Zyklus. Gleichzeitig erfreut sich die Formel 1 weltweit wachsender Beliebtheit und spricht neue Zielgruppen an.

Audi vertraut im F1-Projekt auf zwei etablierte Standorte mit einer Know-how-spezifischen Spezialisierung. Die Antriebseinheit stammt aus Neuburg an der Donau in Deutschland unweit der Zentrale der AUDI AG in Ingolstadt. In der F1 Factory in Hinwil entwickelt und baut das Audi Revolut F1 Team die Rennfahrzeuge. An dem Schweizer Standort sind auch Planung und Durchführung der Renneinsätze verortet. Dazu kommt seit Sommer 2025 ein Technologiezentrum im englischen Bicester. Die Präsenz im sogenannten „Motorsport Valley“ verschafft dem Team Zugang zu zusätzlicher F1-Expertise.

Der frühere Ferrari-Teamchef Mattia Binotto ist CEO und Team Principal des Audi Revolut F1 Teams. Der erfahrene Formel-1-Manager berichtet direkt an Audi CEO Gernot Döllner. Bei den Fahrern setzt das Unternehmen mit Routinier Nico Hülkenberg und Nachwuchstalent Gabriel Bortoleto auf eine Kombination aus Erfahrung und jugendlicher Energie.

Das Formel-1-Engagement von Audi ist langfristig angelegt und hat einen realistischen Fahrplan. Mit jedem Jahr will sich das Team steigern. Ab 2030 soll es in der Lage sein, um Weltmeistertitel zu kämpfen.

Die Formel 1 gilt als härtestes Testlabor der Welt. Die kurzen Entwicklungszyklen, flachen Hierarchien und schnellen Entscheidungen sollen dem gesamten Unternehmen als Vorbild dienen. Gleichzeitig erhält Audi Zugang zu den neuesten technologischen Entwicklungen und Materialien. Dank ihres technologieoffenen Wettbewerbs dient die Formel 1 als Entwicklungsplattform für elektrifizierte Antriebstechnologien sowie für neuartige Kraftstoffe aus synthetischen und nachwachsenden biologischen Quellen.

Die visuelle Identität von Audi in der Formel 1

Klar, technisch, intelligent und emotional

Mit der Vorstellung des Audi Concept C im September 2025 hat das Unternehmen ein eindeutiges Statement abgegeben: Die zukünftige Designphilosophie von Audi ist von konsequenter Klarheit geprägt. Das Audi F1-Projekt wird zum Vorreiter für den neuen Markenauftritt, der künftig auch bei Audi insgesamt ausgerollt wird.

Die visuelle Identität des Audi Revolut F1 Teams basiert auf der 2025 vorgestellten Designphilosophie und deren vier Gestaltungsprinzipien: klar, technisch, intelligent und emotional. Im Mittelpunkt stehen dabei die vier Ringe. Sie sind das Fundament, auf dem die Marke aufbaut.

Ziel des Unternehmens ist, beim Einstieg in die Königsklasse des Motorsports das markanteste Auto auf der Rennstrecke zu haben. Der Audi R26, der erste Formel-1-Rennwagen von Audi, ist eine der ersten Ausdrucksformen der neuen visuellen Identität der Marke.

Minimalistische Grafikflächen zeichnen sich durch geradlinige geometrische Schnitte aus und verbinden sich mit der komplexen Geometrie des Rennwagens. Die Farbpalette besteht aus den Farben Titanium, Carbon-Schwarz und dem neu vorgestellten Audi Rot.

Der Farbton Titan wurde für den Audi Concept C entwickelt und spielt in der zukünftigen Farbwelt der Marke eine wichtige Rolle. Er steht für Performance und technische Präzision, die in der Motorsport-Tradition des Unternehmens verwurzelt sind, und vermittelt gleichzeitig eine warme Eleganz.

Mit der Identität in der Formel 1 führt die Marke ein neues Rot ein. Audi Rot wird zu einem zentralen Erkennungszeichen des Audi Revolut F1 Teams. Audi integriert auch rote Ringe, um nuanciert seine Präsenz in der Formel 1 zu unterstreichen.

Die neue visuelle Identität von Audi kommt auch abseits der Rennstrecke zum Einsatz. Das Designerlebnis erstreckt sich über das Auto hinaus auf den gesamten F1-Auftritt der Marke vom Motorhome über Fan- und VIP-Bereiche bis zur Boxengarage und der Teamkleidung.

Stimmen zum Formel-1-Einstieg von Audi

„Wir schreiben ein neues Kapitel für Audi“

Die Formel 1 ist für Audi mehr als Motorsport – sie ist Symbol für die Transformation des gesamten Unternehmens und ein Impulsgeber zur Stärkung der Markenwahrnehmung bei neuen Zielgruppen.

Gernot Döllner, CEO der AUDI AG: „Motorsport ist Teil der DNA von Audi und war schon immer der Antrieb für technologischen Fortschritt und Innovation. Mit dem Einstieg in die Königsklasse des Motorsports setzt Audi ein klares, ambitioniertes Statement. Er ist das nächste Kapitel in der Neuaufstellung des Unternehmens. Der Start in unsere erste Formel-1-Saison ist der Beginn eines neuen Kapitels für Audi – auf und abseits der Rennstrecke. Wir wollen zeigen, was möglich ist, wenn Menschen gemeinsam an einem großen Ziel arbeiten. Effizienz prägt diesen Sport, in dem jede Millisekunde zählt. Dort lernen wir, wie stark uns Fokus und präzises Teamwork machen. Wir stellen uns den Herausforderungen mit Mut und nutzen das Projekt als Antrieb und inspirierendes Vorbild, jeden Tag besser zu werden.“

Jürgen Rittersberger, CFO der AUDI AG: „Die Formel 1 ist mehr als Motorsport. Sie ist Show, Emotion, Technologie – und auch eine Herausforderung. Aber genau diese Kombination bringt uns dahin, wo wir hinwollen: neue Kundengruppen für Audi begeistern. Mit der enormen Reichweite der Formel 1 haben wir die Chance, neue Kunden für unsere Marke zu gewinnen – insbesondere in der jüngeren Zielgruppe, denn dort verzeichnet die Formel 1 ein rasantes Wachstum. Dank der Kostenobergrenze ist die Formel 1 heute finanziell berechenbarer denn je. Wenn wir uns die Entwicklung der Sponsoring-Möglichkeiten, die Team-Bewertungen und das gesamte Umsatzpotenzial in der Formel 1 ansehen, wird eines klar: Dieser Weg ergibt für Audi absolut Sinn – auch wirtschaftlich.“

Mattia Binotto, CEO und Team Principal Audi Revolut F1 Team: „Das Audi F1-Projekt ist das spannendste Projekt im Motorsport, wenn nicht sogar im gesamten Sportbereich. Das Ziel ist klar: Ab dem Jahr 2030 wollen wir um Meisterschaften kämpfen. Dieser Weg erfordert Zeit, die richtigen Leute und eine Mentalität der kontinuierlichen Verbesserung. Die Formel 1 ist eines der wettbewerbsintensivsten Umfelder. Champion zu werden, ist ein Prozess des stetigen Fortschritts. Fehler passieren, aber aus ihnen zu lernen ist der Motor für Veränderungen. Deshalb verfolgen wir einen dreistufigen Ansatz: Wir beginnen als Herausforderer mit dem Ziel zu wachsen, entwickeln uns zu einem Wettbewerber, indem wir den Status quo infrage stellen und erste Erfolge erzielen, und wollen schließlich Titel gewinnen.“

Gabriel Bortoleto: „Teil von Audi zu sein fühlt sich für mich an wie ein Traum, der wahr geworden ist. Mein großes Idol ist Ayrton Senna. Und es war Ayrton Senna, der Audi nach Brasilien gebracht hat. Als das Audi F1-Projekt ins Leben gerufen wurde und ich die Chance erhalten habe, dabei zu

sein, war das für mich wie ein Geschenk. Ich lebe meinen Traum, Formel 1 zu fahren – und das bei Audi, einem Team, das wir von Grund auf neu aufbauen. Wir werden jeden Moment gemeinsam erleben, Höhen und Tiefen, bis wir ein Siegerteam geworden sind. Wir haben die Chance, gemeinsam Geschichte zu schreiben. Deshalb engagiere ich mich so sehr für dieses Projekt."

Nico Hülkenberg: „Der Einstieg von Audi in die Königsklasse des Motorsports ist ein echtes Statement und für mich als Deutschen natürlich auch etwas ganz Besonderes, eine so große Marke mit einer einzigartigen Historie im Motorsport künftig zu repräsentieren. Man spürt schon jetzt, dass hier etwas Großes entsteht. Die Energie im Team, die Ambitionen – das ist beeindruckend und die positive Stimmung im Projekt deutlich spürbar. Es ist der Start einer langen Reise, aber genau das motiviert mich. 2026 wird ein Reset für alle – neue Regeln, neue Autos, neue Chancen. Das ist ein Stück weit ein weißes Blatt Papier, und genau darin liegt die Möglichkeit, etwas Besonderes langfristig erfolgreich aufzubauen."

Gründe für den Einstieg in die Formel 1

Ideale Voraussetzungen

Eine Reihe gewichtiger Gründe schafft ideale Bedingungen für das Engagement von Audi in der Formel 1 als Königsklasse des Motorsports. Viele Innovationen der jüngsten Vergangenheit bereiten die Formel 1 auf die Herausforderungen der Zukunft vor und machen sie für neue Zielgruppen und damit auch für Hersteller immer attraktiver.

Ihre globale Reichweite, technologischen Freiräume, das finanzielle Reglement mit einer Kostendeckelung und ihr regulatorischer Fokus auf eine verstärkte Elektrifizierung und fortschrittliche Antriebstechnologien schaffen attraktive Rahmenbedingungen. Audi betritt diese Bühne zu einem idealen Zeitpunkt.

Globale Sportplattform
Die Formel 1 ist seit Jahrzehnten eine global etablierte Sportplattform und mit mehr als 827 Millionen Fans die weltweit beliebteste Sportserie. Im Jahr 2025 haben rund 1,6 Milliarden TV-Zuschauer die Rennen verfolgt. Und auch live vor Ort boomt der Sport: 19 ausverkaufte Grands Prix in der Saison 2025 und elf neue Zuschauerrekorde mit insgesamt 6,75 Millionen Fans an der Strecke unterstreichen den globalen Erfolg der Formel 1. Neben der bewährt hohen Präsenz in klassischen Medien erreicht sie verstärkt junge Zielgruppen. Dieser Trend ist für Audi von großer Bedeutung, da er insbesondere auch die Kernmärkte Nordamerika, Europa und China betrifft.

Technologie – Vorsprung durch Technik
Motorsport ist ein integraler Bestandteil der DNA von Audi. Technische Innovationen und die damit verbundenen Motorsporterfolge haben die Marke geprägt. Audi will seine Technologieführerschaft künftig in der Rennserie mit der größten globalen Reichweite und den anspruchsvollsten Rennwagen der Welt beweisen. Die Formel 1 ist eine der wenigen Motorsportplattformen, die die nötigen technischen Freiheiten eröffnet, damit Audi mit seinem Know-how „Vorsprung durch Technik“ unter Beweis stellen kann.

Das Reglement wiederum erlaubt es Audi, die vor mehr als einem Jahrzehnt begonnene Transformation seines Motorsportprogramms in der Formel 1 fortzuführen. Bislang hat die Marke auf diesem Pfad mit dem Hybridantrieb e-tron quattro drei Le-Mans-Siege seit 2012 sowie zwei Fahrer- und zwei Marken-Weltmeistertitel in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) erzielt. Mit dem rein elektrischen e-tron-Antrieb hat Audi in der Formel E Rennsiege und einen Teamtitel gefeiert. Der erste Sieg der vier Ringe mit elektrischem Antrieb, Hochvoltbatterie und Energiewandler bei der Rallye Dakar 2024 war ein weiterer Meilenstein. Die hybridisierte Audi F1 Power Unit „made in Germany“ soll den Markenclaim „Vorsprung durch Technik“ künftig in der Königsklasse des Motorsports fortführen.

Finanzielles Reglement
2021 führte die Formel 1 eine wirksame Kostendeckelung („Cost Cap“) für alle Teams ein. Seit 2023 gilt zudem eine Ausgabenbegrenzung für die Entwicklung der Power Units, die ab 2026 zum Einsatz kommen. Somit unterliegt das Audi F1-Projekt von Anfang an einem Budgetlimit. Dies ermöglicht eine langfristige Planungssicherheit, wirtschaftliche Stabilität und eine Senkung der Kosten, die notwendig sind, um wettbewerbsfähig zu sein.

Die Formel 1 als Testlabor
Die Formel 1 gilt als härtestes Testlabor der Welt. Die kurzen Entwicklungszyklen, flachen Hierarchien und schnellen Entscheidungen sollen dem gesamten Unternehmen als Vorbild dienen. Gleichzeitig erhält Audi Zugang zu den neuesten technologischen Entwicklungen und Materialien. Dank ihres technologieoffenen Wettbewerbs dient die Formel 1 als Entwicklungsplattform für elektrifizierte Antriebstechnologien sowie für neuartige Kraftstoffe aus synthetischen und nachwachsenden biologischen Quellen.

Die Kombination von High Performance und sportlichem Wettbewerb beschleunigt Innovationen und Technologietransfer: Das neue technische Reglement für die F1-Antriebe setzt auf ein zeitgemäßes Hybridkonzept. Die Leistung des E-Motors wurde verdreifacht und liegt künftig auf einem vergleichbaren Level mit dem Verbrennungsmotor, der ab 2026 mit neuartigen Kraftstoffen aus synthetischen und nachwachsenden biologischen Quellen betrieben wird. Das heißt: Rund 50 Prozent der Antriebsleistung sind dann elektrisch bereitgestellt. Die komplexe und in der Serienentwicklung nicht relevante MGU-H der heutigen Motorengeneration, die Abgaswärme in Energie umwandelt, fällt weg.

Das Reglement sieht vor, dass die speziell für die Formel 1 entwickelten Kraftstoffe ohne Veränderungen auch in Serienfahrzeugen zum Einsatz kommen könnten – ein Forschungsfeld mit hoher Relevanz, da die Kombination von Antriebsarten auch bis ins kommende Jahrzehnt eine wichtige Rolle spielen wird. Darüber hinaus sind die Erkenntnisse in der Entwicklung elektrifizierter Komponenten von Bedeutung für die Mobilität der Zukunft. Audi verspricht sich zudem wichtige Erkenntnisse bei Entwicklungsprozessen und -methoden und der Qualitätssicherung.

Neuer Reglement-Zyklus
Tiefgreifende Änderungen im technischen Reglement der Formel 1 ab 2026 eröffnen Audi als Newcomer den idealen Zeitpunkt für den Eintritt in die Königsklasse. Alle Wettbewerber mussten sich zur selben Zeit sowohl auf Fahrzeugseite als auch beim Antrieb mit neuen Rahmenbedingungen und Technologien vertraut machen. Der Einstieg von Audi fällt also mit dem Anfang eines völlig neuen Reglement-Zyklus zusammen. Damit waren die Voraussetzungen für einen Formel-1-Einstieg im Jahr 2026 so günstig wie nie zuvor in den vergangenen 30 Jahren und dank der Budgetdeckelung auch finanziell attraktiv.

Die Strahlkraft der Formel 1

Globale Plattform

Die Formel 1 hat in den vergangenen Jahren bewiesen, dass sie bereit und imstande ist, sich grundlegend zu wandeln. Ihr Ziel war es, sich neuen, breiter gefächerten Publikumsbedürfnissen anzupassen. Innerhalb weniger Jahre hat die Top-Kategorie des internationalen Motorsports auf diese Weise signifikante neue Zielgruppen für sich begeistert. Diese Wachstumsimpulse schlagen sich in steigenden Zuschauerzahlen und einer höheren Bindungskraft des Sports nieder.

Die traditionell ausgeprägte öffentliche Aufmerksamkeit der Formel 1 wächst weiterhin: 2025 verfolgten rund 1,6 Milliarden Fernsehzuschauer die Saison am Bildschirm. Vor Ort an der Rennstrecke besuchten in der Summe 6,75 Millionen Fans die weltweiten Grands Prix – eine neuer Rekord. Bei 14 der 24 Rennveranstaltungen waren mehr als 300.000 Zuschauer vor Ort, allein 500.000 in Silverstone. 19 Grands Prix waren ausverkauft.

Neben der bewährt hohen Präsenz in klassischen Medien erreicht die Formel 1 über die sozialen Medien verstärkt ein junges Publikum. Die Zahl der Follower auf Social-Media-Kanälen hat sich zwischen 2020 und 2025 mehr als verdoppelt. Neue Formate wie die Netflix-Dokumentarserie „Drive to survive“ oder der Kinofilm „F1® The Movie“ mit Brad Pitt als Hauptdarsteller haben dazu beigetragen, das Geschehen weit über das sportaffine Kernpublikum hinaus für eine größere Öffentlichkeit attraktiv zu machen. Auch neue Partnerschaften mit ikonischen Unternehmen wie Disney, Lego oder dem Luxusgüterkonzern LVMH tragen zum Wachstum der Formel 1 bei. F1 Arcade mit immer mehr Gaming- und Eventlocations und eine an weltweit wechselnden Orten stattfindende offizielle Formel-1-Ausstellung sind zusätzliche Touchpoints.

Innerhalb von nur zwei Jahren gelang es den Rechteinhabern der Formel 1, neue Zielgruppen erstmals für die Rennserie zu begeistern und auf diese Weise die Fanbasis um fast 50 Prozent zu erneuern. Die steigende Öffentlichkeitswirkung ergab sich zuletzt vor allem bei jungen Menschen in den Audi Kernmärkten Nordamerika, Europa und China. Inzwischen sind 43 Prozent der Formel-1-Fans jünger als 35 Jahre. Neben diesen Zahlen ist auch der Blick in die Zuschauerstruktur aufschlussreich: Der Sport begeistert heute immer mehr Frauen. Fast jeder zweite Fan ist heute weiblich.

Ein Programm von 24 Grands Prix auf fünf Kontinenten steht für eine weltweite mediale Präsenz des Sports und hohe Kontinuität, verteilt auf jedes Kalenderjahr. Neue Rennen in Metropolen wie Las Vegas oder Madrid erschließen neue Zielgruppen. Und die Liste der Städte und Länder, die in Zukunft einen Formel-1-Grand-Prix austragen möchten, ist lang.

Struktur und Standorte

Ein Projekt mit drei Standorten

Für den Einstieg in die Formel 1 hat Audi die Sauber Group in der Schweiz übernommen, in Neuburg a. d. Donau die Audi Formula Racing GmbH (AFR) gegründet und im englischen Bicester ein Technologiezentrum eröffnet. Geleitet wird das Audi F1-Projekt von dem erfahrenen Formel-1-Manager Mattia Binotto.

Neuburg: F1 Power Unit made in Germany
Bei der eigens für das F1-Projekt gegründeten Audi Formula Racing GmbH (AFR) in Neuburg an der Donau wird der komplette Antriebsstrang (Hybridantrieb inklusive Getriebe) entwickelt und gefertigt. Dank der bereits vorhandenen Infrastruktur am Standort Neuburg konnte die Entwicklung der Audi F1 Power Unit mit der Typenbezeichnung AFR 26 hybrid im Jahr 2022 bei dem Tochterunternehmen der Audi Sport GmbH unmittelbar beginnen, während gleichzeitig eine umfassende Modernisierung und Erweiterung umgesetzt wurde. Ein neues Gebäude mit rund 3.000 Quadratmetern Grundfläche erweitert das Prüffeld und beherbergt spezialisierte Werkstätten und Labore. Insgesamt verfügt Audi in Neuburg über 22 hochmoderne Motoren- und Komponentenprüfstände.

Eine F1 Power Unit besteht ab 2026 aus dem V6-Verbrennungsmotor (ICE) mit 1,6 Liter Hubraum und Turboaufladung, einem Energie-Rückgewinnungs-System (ERS) inklusive Energiespeicher (ES) und elektrischer Motor-Generator-Einheit (MGU-K) sowie einer elektronischen Steuereinheit (CU-K). Dieser hocheffiziente und mit neuartigen Kraftstoffen betriebene Antrieb spiegelt den regulatorischen Fokus der Formel 1 auf eine verstärkte Elektrifizierung und fortschrittliche Antriebstechnologien wider. Dies war eine Voraussetzung für den Einstieg von Audi.

Neuburg ist der einzige operative Standort eines F1-Projekts in Deutschland. Er verfügt über eine CO_2-neutrale Strom- und Wärmeversorgung mit TÜV-zertifiziertem Ökostrom aus Wasserkraftwerken und Fernwärme aus Industrieabwärme. In Kombination mit Ausgleichsmaßnahmen für nicht vermeidbare Emissionen erreicht der Standort Neuburg eine zertifizierte bilanzielle CO_2-Neutralität. Er ist schon jetzt nach den internationalen Managementsystemen ISO 14001 (Umweltmanagement) als auch ISO 50001 (Energiemanagement) zertifiziert. Darüber hinaus erhielt die Audi Formula Racing GmbH vom Weltverband FIA das Drei-Sterne-Umwelt-Prüfsiegel – die höchste Auszeichnung für Umweltschutz und Nachhaltigkeit.

Die Konzeptentwicklung für den F1-Antrieb von Audi hat 2022 begonnen. Nur rund zwei Jahre später lief die komplette Power Unit erstmals als Einheit dynamisch auf dem Prüfstand. Besondere Bedeutung kam dabei Simulationen und digitalen Entwicklungstools zu, da es bis Anfang 2026 keine Möglichkeit gab, die neuen Antriebe auf einer Rennstrecke zu testen. Der dynamische

Fahrsimulator ebenso wie digitale Tools und Methoden spielten daher, ähnlich wie in der Produktentwicklung bei Audi, eine bedeutende Rolle in der Entwicklung – und auch zukünftig bei der Weiterentwicklung des Antriebs.

Wie bei seinem Fahrerteam setzt Audi auch im Simulator in Neuburg auf eine Mischung aus Erfahrung und jungem Talent. Der Schweizer Neel Jani und Zane Maloney aus Barbados unterstützen als Simulatorfahrer die Weiterentwicklung der Audi F1 Power Unit. Sie helfen beim Abgleich von Modellrechnungen des Antriebs mit der realen Fahrbarkeit im Simulator.

Das neue Reglement eröffnet große Freiheiten im Bereich der Hochvoltbatterie und der MGU-K inklusive des Inverters (CU-K), die Schlüsselelemente für die Wandlung von kinetischer in elektrische Energie beim Bremsen sind. In diesem Bereich gibt es vom technischen Reglement so gut wie keine Restriktionen, es herrscht maximaler Wettbewerb. Audi profitiert in diesem Bereich von seinen Erfahrungen aus anderen elektrifizierten Motorsport-Programmen seit 2012.

Zusätzliche Komplexität in der Entwicklung bringen die ab 2026 neuen Kraftstoffe, die entweder synthetischen oder biologischen Ursprungs sein können. Auf diesem Feld betreten alle Power-Unit-Hersteller absolutes Neuland, womit die Kraftstoffe zu einem differenzierenden und wettbewerbsrelevanten Faktor werden können. Bei der Entwicklung der neuen Kraftstoffe für die Formel 1 arbeitet Audi bereits seit Ende 2022 exklusiv mit dem britischen Unternehmen bp zusammen. Aufbauend auf der technischen Zusammenarbeit haben die Unternehmen auch ein langfristiges Sponsoring vereinbart. bp wurde im Juli 2024 als erster offizieller Partner des Audi Revolut F1 Teams verkündet.

Hinwil: Drei Jahrzehnte F1-Erfahrung
Die Rennfahrzeuge werden in enger Zusammenarbeit mit AFR am Standort Hinwil in der Schweiz entwickelt und von dort aus auch bei den Formel-1-Rennen eingesetzt. Das Audi Revolut F1 Team befindet sich rund 30 Kilometer von Zürich entfernt.

Das Schweizer Team startet seit 1992 in der FIA-Formel-1-Weltmeisterschaft und bringt den wertvollen Erfahrungsschatz aus mehr als 30 Jahren in der Königsklasse des Motorsports in das Audi F1-Projekt ein. Auch die Zusammenarbeit zwischen Sauber und Audi reicht Jahrzehnte zurück: Bereits in der Le-Mans-Epoche und bei den Class-1-Tourenwagen der DTM nutzte Audi den Hightech-Windkanal der Sauber Group im nur knapp vier Autostunden entfernten Hinwil.

Im Oktober 2022 bestätigte Audi den Rennstall Sauber als strategischen Partner für das F1-Projekt, Anfang 2023 wurde eine Minderheitsbeteiligung bekannt gegeben. Im März 2024 ging das Unternehmen noch einen Schritt weiter: Zur Vorbereitung des Formel-1-Einstiegs beschlossen die Aufsichtsräte der Volkswagen AG und der AUDI AG die vorzeitige gesamthafte Übernahme der Sauber Gruppe. Aus der Sauber AG wurde so die Audi Motorsport AG.

Die Firmengeschichte von Sauber begann 1970, als der Gründer Peter Sauber seinen ersten Rennwagen baute und noch im selben Jahr die Schweizer Sportwagenmeisterschaft für sich

entschied. Im Anschluss an diesen ersten Erfolg beschloss er, eine Werkstatt auf dem Gelände der Firma seines Vaters in Hinwil einzurichten.

Aus der kleinen Werkstatt ist ein großer Industriekomplex geworden, zu dem auch ein eigenes Windkanalgebäude zählt. Für das Audi F1-Projekt wird der Standort Hinwil weiter ausgebaut und auch personell aufgestockt.

Zwischen dem Audi Revolut F1 Team in Hinwil und Audi Formula Racing in Neuburg findet eine intensive technische Zusammenarbeit statt, um die Vorteile und Möglichkeiten eines Werksengagements voll auszuschöpfen. Dabei steht die Integration der Power Unit ins Gesamtfahrzeug mit wichtigen Details wie Thermo- und Energiemanagement im Fokus. Darüber hinaus gibt es auch beim Getriebe eine enge Zusammenarbeit. Gangräder und Schaltmechanik werden in Neuburg entwickelt, die strukturellen Teile wie Getriebegehäuse und Hinterachse entstehen in der Schweiz. Während der Rennwochenenden ist das Team vor Ort mit den Mission Controls und den Simulatoren in Hinwil (Rennfahrzeug) und Neuburg (Power Unit) verbunden.

Bicester: F1-Expertise aus dem Großraum Silverstone
Als dritter Standort hat im Juli 2025 ein Technologiezentrum im englischen Bicester eröffnet. Mit seiner Präsenz im sogenannten „Motorsport Valley“ profitiert das Projekt von der F1-Expertise im Großraum Silverstone. Der Standort verschafft dem Audi Revolut F1 Team Zugang zum weltweit größten Pool an Motorsport-Know-how und -Talenten.

Das Technologiezentrum hat seinen Sitz in Bicester Motion, einem 179 Hektar großen Industriepark, in dem sich zahlreiche Unternehmen aus der Automobil- und Luftfahrtindustrie angesiedelt haben. Auch der britische Verband Motorsport UK ist dort beheimatet.

Führungspersonal: International erfahrenes Management
An der Spitze des Audi F1-Projekts steht mit dem Italiener Mattia Binotto ein erfahrener Formel-1-Manager, der direkt an den CEO der AUDI AG, Gernot Döllner berichtet.

Als CEO und Team Principal des Audi Revolut F1 Teams verantwortet Binotto die Entwicklungstätigkeiten an allen drei Standorten. Der Maschinenbau-Ingenieur bringt Erfahrungen aus über 25 Jahren Formel 1 mit. Zu den leitenden Positionen, die er bei Ferrari bekleidete, zählte unter anderem die Funktion des Technischen Direktors ab 2016 und des Teamchefs von 2019 bis 2022. Seine Aufgabe bei Audi ist es, eine nahtlose Abstimmung zwischen Rennwagen und Antriebseinheit zu erreichen.

Der ehemalige Audi Werksfahrer und Formel-1-Pilot Allan McNish koordiniert als Racing Director alle Aktivitäten des Audi Revolut F1 Teams an der Rennstrecke. Zu seinen Aufgaben zählen die Leitung sportlicher Belange, die technische Koordination, das Fahrermanagement, die Rennstrategie und der Boxenbetrieb sowie Medien- und Partneraktivitäten und die Leitung des Audi Driver Development Programme, einer tragenden Säule der langfristigen F1-Strategie des Unternehmens.

Als Technischer Direktor ist James Key für die technische Leitung, die Performance und die Entwicklung des Teams verantwortlich. Er leitet den technischen Betrieb vom Teamstandort in Hinwil aus und überwacht das Konzept, das Design und die Konstruktion des Chassis sowie die wichtige aerodynamische Entwicklung.

Als CTO und Sprecher der Geschäftsführung von AFR in Neuburg leitet Stefan Dreyer die Entwicklung der Audi F1 Power Unit. Der Deutsche steht seit 1999 in den Diensten von Audi. Der versierte Ingenieur war dabei unter anderem an den erfolgreichen Motorsport-Programmen in LMP, DTM und bei der Rallye Dakar in leitenden Funktionen beteiligt. COO in Neuburg mit Fokus auf die operativen Abläufe ist der Deutsche Christian Foyer. Der Diplom-Ingenieur für Verbrennungsmotoren ist seit rund 18 Jahren für verschiedene F1-Teams und Hersteller im Betriebs- und Projektmanagement tätig.

Standortübergreifend: Vision 2030
Das Projekt mit seinen drei Standorten und der Aufteilung in das Audi Revolut F1 Team und die Antriebsentwicklung bei Audi Formula Racing eint eine klare Vision: Nach einer Phase des Aufbaus und der Konsolidierung möchte Audi ab 2030 in der Lage sein, in der Formel 1 um Weltmeistertitel zu kämpfen.

Dafür investiert das Projekt in den kommenden Jahren in fünf Kernbereiche: Personal, Prozesse, Infrastruktur, Werkzeuge und Firmenkultur. Die Formel 1 gilt als komplexeste Sportart der Welt – und sie wird von Menschen angetrieben. Technologie ist wichtig. Aber es ist das Team, das den Unterschied macht.

Beim Recruiting setzen die Verantwortlichen nicht nur auf Erfahrung. Audi formt eine Mannschaft, die durch frische Ideen und Innovationen wächst und sich weiterentwickelt. Mit gezielten Ausbildungsprogrammen und Kooperationen mit Hochschulen werden vielversprechende junge Talente in allen Bereichen gefördert, die dank einer Kultur des Vertrauens innerhalb des Teams wachsen können.

Innerhalb der AUDI AG soll das F1-Projekt zum Symbol einer neuen Leistungskultur und zum Katalysator für interne Veränderungen werden, geprägt von Teamwork, Vertrauen, Effizienz und dem Streben nach Spitzenleistungen. Diese Werte werden in Zukunft das gesamte Unternehmen prägen.

Für alle Mitarbeitenden des Unternehmens soll das Formel-1-Engagement Stolz, Identität und Begeisterung schaffen und ein Symbol des Wandels von Audi sein.

Das Reglement ab 2026

Neue Regeln ab 2026

Neue Richtlinien für Chassis und Motor in Verbindung mit einer Kostendeckelung für Team sowie Antrieb geben der Formel 1 ab 2026 neue Impulse. Die Zielrichtung: agilere Rennwagen, ein spannenderer Wettbewerb und Fokus auf eine verstärkte Elektrifizierung und fortschrittliche Antriebstechnologien.

Power Unit
Der V6-Verbrennungsmotor (ICE) hat auch ab 2026 einen Hubraum von 1,6 Liter. Allerdings steigt der Anteil der elektrischen Leistung deutlich auf 350 Kilowatt, zugleich sinkt die Leistung des Verbrennungsmotors durch eine Reduzierung des Kraftstoffenergie-Durchflusses auf rund 400 kW. Die elektrische Seite fängt das entsprechend auf, denn dank der leistungsstärkeren MGU-K steigt die Energierückgewinnung durch Rekuperation deutlich an. Der in der bisherigen Fahrzeuggeneration erfolgte Wandel thermischer in elektrische Energie über die MGU-H entfällt ab 2026. Somit sind die Voraussetzungen gegeben, die künftigen Antriebe weniger komplex zu gestalten. Ab 2026 ist außerdem die Verwendung neuartiger Kraftstoffe aus synthetischen und nachwachsenden biologischen Quellen vorgeschrieben. Dieser Pfad in Richtung CO_2-Neutralität war eine wesentliche Voraussetzung für das Engagement von Audi.

Chassis
Die Formel-1-Rennwagen fallen ab diesem Jahr kleiner und leichter aus: Ihr Radstand schrumpft um 20 Zentimeter auf 3,40 Meter, die Gesamtbreite verringert sich von 200 auf 190 Zentimeter und das Gewicht sinkt von 798 auf 768 Kilogramm. Erstmals kommt auch auch eine aktive Aerodynamik zum Einsatz. Der Fahrer kann unter bestimmten Bedingungen per Knopfdruck die Flügel an Front und Heck verstellen, um den Luftwiderstand zu verringern und damit das Energiemanagement der neuen Antriebseinheiten zu unterstützen. Im Sinne besserer Überholmöglichkeiten kann er zudem mehr elektrische Leistung (Boost) abrufen, wenn er einem Vordermann dicht folgt. Die neuen Rennwagen zeichnen sich durch höhere Effizienz aus und haben deutlich weniger Abtrieb sowie schmalere Reifen. Ziel dieser Maßnahmen ist ein agileres Fahrverhalten und insgesamt spannendere Rennverläufe. Ein weiterer Schwerpunkt des neuen Reglements liegt auf Kosteneffizienz durch weitere Senkung der Ausgaben. Deshalb verordnen die Regeln Einschränkungen bei Werkstoffen, Mindestgewichte für Bauteile und schreiben in einzelnen Bereichen herstellerübergreifende Standardkomponenten vor. Eine optimierte Fahrzeugstruktur mit einer zweistufigen Nase, höheren Anforderungen gegen seitliches Eindringen ins Cockpit sowie ein besserer Schutz für Fahrer und Kraftstofftank erhöhen das Sicherheitsniveau weiter.

Fahrer

Kombination aus Erfahrung und Jugend

Die Fahrerpaarung für den Einstieg von Audi in die Formel 1 zur Saison 2026 stand frühzeitig fest: Mit Routinier Nico Hülkenberg und Nachwuchstalent Gabriel Bortoleto setzt das Audi Revolut F1 Team auf eine Kombination aus Erfahrung und Jugend, die bereits 2025 bestens harmonierten.

Mit mehr als 250 Grand-Prix-Rennen in seiner Karriere gehört Nico Hülkenberg zu den erfahrensten Fahrern in der Formel 1. Sein Talent stellte er auch in anderen Serien unter Beweis: 2015 gewann er mit dem Porsche-Werksteam die 24 Stunden von Le Mans – ein weiterer Meilenstein in einer beeindruckenden Laufbahn, in der Hülkenberg auf dem Weg an die Spitze des Motorsports jede Nachwuchsserie gewann, in der er antrat.

1987 geboren in Emmerich am Niederrhein, begann der Deutsche im Alter von neun Jahren mit dem Kartsport und wurde 2002 Deutscher Junioren-Kartmeister sowie 2003 Deutscher Kartmeister. 2005 sicherte er sich den Titel in der Formel BMW. Zwischen 2006 und 2007 führte er das A1 Team Germany mit neun Rennsiegen zum Meistertitel in der A1GP-Serie. Es folgten der Titelgewinn in der FIA-Formel-3-Euro-Serie 2008 und die Meisterschaft in der GP2 (heute Formel 2) im Jahr 2009.

Das aufstrebende deutsche Talent zog schnell die Aufmerksamkeit der Formel 1 auf sich. 2010 debütierte er mit Williams in der Königsklasse, holte bereits in seinem dritten Grand Prix Punkte und nutzte die wechselhaften Bedingungen beim Großen Preis von Brasilien, um seine erste Pole-Position zu sichern. Nach seinem Abschied von Williams und einem Jahr als Test- und Ersatzfahrer fuhr Hülkenberg zwischen 2012 und 2019 für Force India, Sauber und Renault und erarbeitete sich den Ruf eines schnellen Fahrers mit großem technischen Verständnis.

Zwischen 2020 und 2022 blieb Hülkenberg der Formel 1 als Reserve- und Entwicklungsfahrer für Racing Point und Aston Martin erhalten. Bei mehreren Gelegenheiten sprang er für Sergio Pérez, Lance Stroll und Sebastian Vettel ein und lieferte stets herausragende Leistungen ab. 2023 kehrte er als Vollzeitfahrer mit Haas ins Starterfeld zurück. Mit starken Qualifying- und Rennleistungen bewies der „Hulk“, dass er nach wie vor einer der verlässlichsten Fahrer im Feld ist, und wurde im April 2024 als erster Fahrer für das zukünftige Audi F1-Werksteam bestätigt.

Für den Deutschen war die Saison 2025 eine Rückkehr auf vertrautes Terrain: Bereits 2013 war er Teil des in Hinwil ansässigen Teams. Mit dem dritten Platz beim Großen Preis von Großbritannien in Silverstone gelang Hülkenberg im Juli 2025 das lang ersehnte erste Podium in der Formel 1.

Der Brasilianer Gabriel Bortoleto bestritt 2025 seine erste volle Saison in der Formel-1-Weltmeisterschaft und überzeugte dabei auf Anhieb – angesichts seiner Vita keine große Überraschung: Bortoleto gewann in seiner jeweils ersten Saison sowohl die FIA-Formel-3- als auch die FIA-Formel-2-Meisterschaft in aufeinanderfolgenden Jahren – ein Kunststück, das vor ihm nur drei weitere Fahrer geschafft haben.

Schon als Kind träumte Bortoleto davon, Formel-1-Fahrer zu werden. Sein großes Idol: Ayrton Senna. Geboren 2004 in São Paulo, setzte er sich im Alter von sechs Jahren zum ersten Mal in ein Kart. Zwischen 2012 und 2014 gewann er mehrere Junioren-Karttitel, bevor er mit elf Jahren nach Europa zog, um eine professionelle Rennkarriere zu verfolgen.

2020 gab Bortoleto sein Debüt im Formelsport. In seiner ersten Saison der italienischen Formel-4-Meisterschaft belegte er den vierten Platz. Es folgten zwei Jahre in der Formula Regional in Europa und Asien, wo er 2021 sein erstes Podium und 2022 drei Rennsiege errang.

Bei seinem Formel-3-Debüt in Bahrain 2023 gewann Bortoleto direkt das Rennen, übernahm die Führung in der Meisterschaft und verteidigte sie über die gesamte Saison hinweg. In der darauffolgenden Saison stieg er in die Formel 2 auf und sicherte sich auch dort als Rookie den Meistertitel in einem äußerst konkurrenzstarken Feld.

Mit gerade einmal 20 Jahren erfüllte sich für Bortoleto der Traum, Formel-1-Fahrer zu werden. Dabei überzeugte „Gabi“ in seiner Rookie-Saison als regelmäßiger Punktesammler und starker Qualifyer nicht nur sportlich, sondern auch menschlich: Der junge Brasilianer erfreut sich im Team großer Beliebtheit und versteht sich bestens mit seinem Teamkollegen Nico Hülkenberg.

Meilensteine im Audi F1-Projekt

Der Weg von Audi in die Formel 1

Zur Vorbereitung auf den Einstieg im Jahr 2026 hat Audi wesentliche Weichenstellungen in seinem Formel-1-Projekt vorgenommen. Wichtige Meilensteine seit 2022 im Überblick.

Frühjahr 2022
Audi baut ein Projektteam auf, das ein Konzept für die F1 Power Unit entwickelt und den Einstieg in die Königsklasse vorbereitet.

Juli 2022
Gründung der Audi Formula Racing GmbH (AFR).

August 2022
Auf einer Pressekonferenz beim Großen Preis von Belgien in Spa-Francorchamps verkündet Audi seinen Einstieg als Power-Unit-Hersteller in die FIA-Formel-1-Weltmeisterschaft zur Saison 2026.

Ende 2022
Audi gibt Sauber als künftigen strategischen Partner für das Formel-1-Projekt bekannt, die Schweizer Mannschaft geht damit ab 2026 als Audi Werksteam an den Start. Mit bp wird eine strategische Partnerschaft vereinbart, die die gemeinsame Entwicklung des ab 2026 vorgeschriebenen neuartigen Kraftstoffe aus synthetischen und nachwachsenden biologischen Quellen für Audi vorsieht.

Dezember 2022
Um das Kompetenz-Center Motorsport am Standort Audi Neuburg für das F1-Projekt zu erweitern, kündigt das Unternehmen einen 3.000 Quadratmeter großen Neubau an. Ebenfalls im Dezember endet das Warten für die Fans von Sim-Racing: Sie können das Showcar mit der Audi F1 Launch Livery ab sofort virtuell im offiziellen Rennspiel EA Sports F1® 22 von Codemasters erleben.

Frühjahr 2023
In Neuburg beginnt der Bau des neuen Gebäudes F10. Die Erprobung der einzelnen Komponenten der Audi F1 Power Unit auf dem Prüfstand beginnt.

Mai 2023
Im Neubau in Neuburg werden die ersten Prüfstände mittels Containerbauweise installiert.

Juni 2023
Neel Jani wird Simulatorfahrer für die Antriebsentwicklung im Audi F1-Projekt.

Herbst 2023
Der V6-Motor läuft erstmals auf dem Prüfstand.

März 2024
Audi gibt die vorzeitige vollständige Übernahme von Sauber bekannt.

April 2024
Nico Hülkenberg unterzeichnet einen Vertrag, um ab 2026 für Audi in der Formel 1 an den Start zu gehen. Der deutsche Profi-Rennfahrer bringt Erfahrungen aus rund 250 Grands Prix mit.

Mai 2024
Die komplette Audi F1 Power Unit bestehend aus Verbrennungsmotor, E-Antrieb, Batterie und Steuerungselektronik läuft als Einheit auf dem Prüfstand und legt simulierte Renndistanzen zurück.

Juli 2024
Audi und bp machen ihre seit 2022 bestehende strategische Partnerschaft bei der Entwicklung von Kraft- und Schmierstoffen öffentlich. Im Rahmen der umfangreichen exklusiven Sponsoring- und Technikpartnerschaft wird bp erster offizieller Partner des künftigen Audi Revolut F1 Teams.

August 2024
Mattia Binotto ist seit 1. August Chief Operating und Chief Technical Officer der Sauber Motorsport AG.

November 2024
Der junge Brasilianer Gabriel Bortoleto wird als Fahrer für das zukünftige Audi Revolut F1 Team verpflichtet. Damit steht die Fahrerpaarung für die erste Saison von Audi in der Formel 1 fest. Audi gibt zudem bekannt, dass die Qatar Investment Authority (QIA) strategischer Partner des F1-Projekts wird und eine signifikante Minderheitsbeteiligung an der Sauber Holding AG, dem künftigen Werksteam von Audi, erwerben wird.

Januar 2025
Mit der vollständigen Übernahme der Sauber Holding AG macht Audi einen weiteren wichtigen Schritt auf dem Weg in die Formel 1. Die vollständige Übernahme stellt die Weichen, um den Staatsfond von Katar mit einer Kapitalerhöhung als Investor an Bord zu nehmen.

Mai 2025
Als „Head of Audi F1 Project“ übernimmt Mattia Binotto zum 1. Mai die Verantwortung für die Entwicklungstätigkeiten an allen Standorten.

Juli 2025
Um die technischen Fähigkeiten weiter auszubauen, wird im englischen Bicester ein Technologiezentrum als dritter Standort des F1-Projekts eröffnet. Audi gibt bekannt, dass das globale Fintech-Unternehmen Revolut Titelpartner des zukünftigen Audi Revolut F1 Teams wird.

September 2025
Audi verkündet, dass der deutsche Sportartikel-Hersteller adidas offizieller Bekleidungsausrüster des künftigen Audi Revolut F1 Teams wird.

Herbst 2025
Letzte Dauerläufe der Audi F1 Power Unit (AFR 26 hybrid) auf dem Prüfstand und Bau der ersten Rennmotoren für die Saison 2026.

November 2025
Im Rahmen einer Veranstaltung wird der Audi R26 Concept in München enthüllt und gibt einen konkreten Ausblick auf den zukünftigen Auftritt der Marke in der Königsklasse des Motorsports.

Dezember 2025
Am Standort Hinwil erfolgt kurz vor Weihnachten das erste erfolgreiche „Fire-up“ des ersten Formel-1-Rennwagens von Audi.

Januar 2026
Der Audi R26 absolviert Anfang Januar in Barcelona seinen ersten Roll-out. In Berlin wird das Audi Revolut F1 Team, wie es seit 1. Januar offiziell heißt, vorgestellt. Ende Januar findet ein offizieller Shakedown der Formel-1-Rennwagen der neuen Generation in Barcelona statt – noch unter Ausschluss der Öffentlichkeit.

Februar 2026
Bei offiziellen Testfahrten in Bahrain (11.–13. Februar und 18.–20. Februar) testet das Audi Revolut F1 Team in der Formel 1 erstmals vor den Augen der Öffentlichkeit.

März 2026
Beim Debüt in der Formel 1 fährt Audi beim Grand Prix von Australien in Melbourne auf Anhieb in die Punkteränge. Mattia Binotto nimmt zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben als „Head of Audi F1 Project“ ab sofort auch die Rolle des Team Principals wahr.

April 2026
Der ehemalige Audi Werksfahrer Allan McNish übernimmt als Racing Director die operative Leitung an der Rennstrecke. Mattia Binotto ist ab sofort CEO und Team Principal des Audi Revolut F1 Teams.

Motorsport-Historie

Mehr als 100 Jahre Pioniergeist

Vom ersten Grand-Prix-Fahrzeug mit Mittelmotor über den Allradantrieb quattro im Rallyesport bis hin zu den Diesel-, Hybrid- und Elektroantrieben in Le Mans und bei der Rallye Dakar: Audi hat bisher jedes Motorsport-Projekt mit Entschlossenheit, Mut und Teamgeist zum Erfolg geführt. Dabei sein war für Audi nie alles, aber Innovationen selbstverständlich. Daran möchte das Unternehmen auch in der Formel 1 anknüpfen. Die wichtigsten Meilensteine im Überblick.

Erfolge mit elektrischen Antriebskonzepten
Nicht nur in der Königsklasse des Motorsports spielt der regulatorische Fokus auf eine verstärkte Elektrifizierung und fortschrittliche Antriebstechnologien eine wichtige Rolle. Das Unternehmen begann 2012 im Langstrecken-Rennsport die Elektrifizierung seines Motorsport-Programms. Mit dem ersten Sieg eines Hybrid-Rennwagens bei den 24 Stunden von Le Mans gelang Audi beim wichtigsten Langstreckenrennen der Welt 2012 eine Pionierleistung. Dreimal in Folge blieb der Audi R18 e-tron quattro in Le Mans 2012, 2013 und 2014 ungeschlagen. Viele weitere Innovationen wie das Audi Laserlicht ergänzen die technischen Pionierleistungen. Fahrer- und Markentitel mit dem Hybrid-Sportwagen in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC 2012 und 2013 komplettieren die Bilanz der Sportwagen-Ära von Audi, die 2016 endete. Nach dem LMP-Programm mit dem Hybrid-Sportwagen R18 war Audi in der Saison 2017/2018 der erste deutsche Automobilhersteller, der in der vollelektrischen Rennserie Formel E an den Start ging. Mit vier Siegen und insgesamt elf Podiumsplätzen holte Audi Sport ABT Schaeffler nach zwölf Rennen die Teammeisterschaft. Auch danach ging es elektrisch weiter: Mit einem innovativen Prototyp ging die Marke mit den vier Ringen ab 2022 bei der berühmten Rallye Dakar an den Start. Im Januar 2024 schrieb Audi Geschichte: Zum ersten Mal gewann mit dem Audi RS Q e-tron ein emissionsarmer Prototyp mit elektrischem Antrieb, Hochvoltbatterie und Energiewandler die härteste Wüstenrallye der Welt.

Audi Sport customer racing für die Kunden der Marke
Seit 2009 nutzte Audi seine wettbewerbsfähigsten Produkte, um mit seriennaher Technologie im Kundensport weltweit auf Pokaljagd zu gehen. Der Audi R8 LMS war in seiner zweiten Generation in Varianten für die GT2-, GT3- und GT4-Kategorie verfügbar. Auch der TCR-Tourenwagen Audi RS 3 LMS existierte in zwei Generationen für den Rennsport und startete auf fünf Kontinenten. Seit Programmbeginn haben Kunden weltweit mehrere Hundert Rennsport-Titel eingefahren. Zu den herausragenden Einzelerfolgen zählen zwei Klassensiege des GT3-Sportwagens bei den 24 Stunden von Daytona, drei Gesamtsiege bei den 12 Stunden von Bathurst, viermal triumphierte das Modell beim Straßenrennen in Macau sowie bei den 24 Stunden von Spa und bereits sieben Mal bei den 24 Stunden auf dem Nürburgring.

Pionierleistungen mit TDI-Technik
Eine Pionierleistung demonstrierte Audi mit der TDI-Technologie: Der neu konzipierte Audi R10 TDI triumphierte 2006 als erster Rennsportwagen mit Dieselantrieb bei den legendären 24 Stunden von Le Mans. Insgesamt setzte sich die TDI-Technologie acht Mal in Le Mans durch. 2007 und 2008 siegte Audi mit dem R10 TDI erneut an der Sarthe. Zudem gewann Audi mit dem Diesel-Rennwagen dreimal in Folge die American Le Mans Series und 2008 auch die europäische Le Mans Series. Mit dem R15 TDI feierte Audi 2010 einen Dreifachsieg im schnellsten Le-Mans-Rennen aller Zeiten und stellte damit einen neuen Distanzrekord auf, der bis heute Bestand hat. Auch 2011, 2012, 2013 und 2014 setzte sich Audi TDI-Power in Le Mans durch. 2014 feierte die Marke den 13. Sieg bei nur 16 Teilnahmen. „Vorsprung durch Technik" bewies Audi auch bei der Energieeffizienz: In der gesamten TDI-Ära reduzierte Audi den Dieselverbrauch innerhalb eines Jahrzehnts um 46 Prozent.

Titelgewinne in der modernen DTM
Nach dem Sieg von Laurent Aiello 2002 mit dem Abt-Audi TT-R kehrte Audi 2004 nach zwölf Jahren Abwesenheit werkseitig in die DTM zurück und holte mit Mattias Ekström auf Anhieb den Titel. Auch 2007 triumphierte der Schwede, 2008 und 2009 jeweils Timo Scheider – damit gelang Audi als erstem und bisher einzigem Automobilhersteller in der DTM-Geschichte ein Titelhattrick. Martin Tomczyk komplettierte die Erfolgsstory des Audi A4 DTM in der Saison 2011 mit einem weiteren Titelgewinn – dem fünften für den Audi A4 DTM. 2013 holte Mike Rockenfeller mit dem Audi RS 5 DTM den insgesamt neunten DTM-Titel für Audi. In seinem Rookiejahr gelang René Rast 2017 die Sensation mit einem weiteren Titel. Audi holte gleichzeitig die Herstellerwertung. 2019 und 2020 gewann Rast zwei weitere Male den prestigeträchtigen Titel. Somit haben Audi Piloten bereits zwölf Mal die DTM gewonnen. Hinzu kommen sechs Hersteller- und acht Teamtitel. Technologisch hat Audi dabei einen der größten Umbrüche in der Geschichte der Rennserie mit Bravour gemeistert: In den zwei abschließenden Jahren der Ära aufgeladener Motoren war der Audi RS 5 DTM mit seinem hocheffizienten Zweiliter-Turbomotor mit 28 Siegen, 95 Podiumsplätzen, 29 Pole-Positions, 28 schnellsten Rennrunden sowie allen sechs Meistertiteln das Maß der Dinge. Seit 2021 ist die DTM ausschließlich für GT3-Sportwagen ausgeschrieben.

Audi R8 erfolgreichster Le-Mans-Sportwagen der Neuzeit
Ende der Neunzigerjahre eröffnete Audi ein neues Kapitel, als sich die Marke der Herausforderung der Sportprototypen zuwandte. Wie zuvor in den anderen Disziplinen galt es auch hier, den Anspruch „Vorsprung durch Technik" durchzusetzen. Beim Debüt in Le Mans, dem härtesten Langstreckenrennen der Welt, gelang Audi 1999 mit Platz drei auf Anhieb der Sprung auf das Siegerpodest. In den folgenden Jahren war der Audi R8 eine Klasse für sich. Audi schaffte von 2000 bis 2002 einen historischen Hattrick, auch dank der ab 2001 erstmals eingesetzten TFSI-Technologie, die später ihren Weg in die Serienfertigung fand. 2004 und 2005 holten Kundenteams in Le Mans zwei weitere Gesamtsiege für Audi. Seinen Platz in der Motorsport-Geschichte sicherte sich der R8 mit insgesamt 63 Siegen in 80 Sportwagen-Rennen.

quattro für die Rundstrecke
Den Allradantrieb quattro für die Rundstrecke salonfähig zu machen war für Audi die große Aufgabe in der zweiten Hälfte der Achtzigerjahre. Die Erfolgsserie begann 1988 mit dem Audi 200 quattro und 1989 mit dem Audi 90 quattro IMSA GTO in den USA. 1990 und 1991 erzielte der Audi V8 quattro zwei Meistertitel in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM). Anschließend setzten die Modelle 80 und A4 die Erfolge in der Kategorie der seriennahen Super-Tourenwagen fort. 1996 gewann der Audi A4 quattro die Meistertitel in sieben Ländern, bevor die FIA den Allradantrieb bei Rundstreckenrennen verbot. Erst 2012 kehrte der Allradantrieb als e-tron quattro in Le Mans auf die Rennstrecke zurück.

Die moderne Erfolgsstory begann mit dem Audi quattro
Nachdem das Unternehmen die Marke Audi 1965 mit einer ersten neuen Produktreihe wiederbelebt hatte, entwickelten sich in den Siebzigerjahren nicht zuletzt dank einer Sportförderung vielfältige private Rennsport-Initiativen. Einen großen Schub erlebten die Motorsport-Aktivitäten mit dem werkseitigen Einstieg von Audi in die Rallye-Weltmeisterschaft. Ab der Saison 1981 trat Audi mit dem Modell quattro und seinem legendären permanenten Allradantrieb an. Die überlegenen Siege sowie zwei Marken- und zwei Fahrertitel mit dem „Ur-quattro“ in der Rallye-Weltmeisterschaft zwischen 1982 und 1984 waren ein wichtiger Faktor für den Markterfolg des quattro-Antriebs. Dies beflügelte auch den Aufstieg von Audi ins Segment der Premium-Hersteller.

Breit aufgestellt in der Nachkriegszeit
Die Produkte der Auto Union waren nach dem Zweiten Weltkrieg besonders bei Privatfahrern bliebt. Die sportlich orientierten Kunden, aber auch Werksfahrer wie Heinz Meier, Gustav Menz und Hubert Brand starteten damit in Tourenwagenwettbewerben, bei Rallyes oder bei Bergrennen. 1954 gewann die DKW Sonderklasse im Rallyesport mit Walter Schlüter die Europameisterschaft und mit Heinz Meier die Deutsche Meisterschaft für Tourenwagen. Der DKW Monza erzielte 1956 auf der gleichnamigen italienischen Rennstrecke mehrere Langstreckenrekorde. Von 1954 bis 1964 feierten DKW-Fahrer über 100 Meistertitel, 150 Gesamtsiege und 2.500 Klassensiege im Motorsport. Hinzu kam das werksseitige Engagement im Motorrad-Rennsport, Motocross und Geländesport. Über die vier Marken der Auto Union hinaus brachte ein weiteres Traditionshaus seine Motorsportbilanz ein: Die Marke NSU verschmolz 1969 mit der Auto Union GmbH zur Audi NSU Auto Union AG. Bereits vor dem Krieg prägten Werkseinsätze von Solo- und Gespannmotorrädern das Sportprogramm der Marke. Mit dem Sportwagen NSU 6/60 Kompressor gelang der Marke 1926 ein Vierfach-Klassensieg auf der Avus. Modelle wie der Wankel Spider oder der Tourenwagen TT polierten die sportliche Bilanz in den Sechzigerjahren bis in die frühen Siebziger weiter auf.

Pionierleistungen in der ersten Jahrhunderthälfte
Der Marke Horch gelang mit dem Sieg bei der Herkomer-Fahrt 1906 ein früher Erfolg. Sodann bewies Audi ausgeprägte Langstreckenqualitäten auf den damals abenteuerlichsten Pässen in Europa. Die Bezwingung der Alpen war in den Kindertagen des Automobils eine große Herausforderung. Von 1912 bis 1914 gewann Audi bei der Internationalen Österreichischen

Alpenfahrt insgesamt elf erste Preise im Verlauf von drei Ausgaben und damit auch den begehrten Alpen-Wanderpokal. Eine Blütezeit folgte nach der Gründung der Auto Union anno 1932 aus den Marken Audi, DKW, Horch und Wanderer. Das Spektrum war vielfältig und reichte von Langstreckenfahrten und Geländesport bis zu Solo- und Gespannmotorrädern, Geländesport- und Rekordmaschinen. Ewald Kluge gewann 1938 als erster Deutscher mit DKW das legendäre Motorradrennen Tourist Trophy. Die Auto-Union-Rennwagen vom Typ A bis zum Typ D revolutionierten den Grand-Prix-Sport zwischen 1934 und 1939 mit ihrem Mittelmotor-Konzept. Die Monoposti aus Zwickau erzielten in 61 Rundstreckenrennen 24 Siege, 23 zweite und 17 dritte Plätze. Die damals beliebten Bergrennen und Weltrekordfahrten komplettierten das Programm. Neben der Motoranordnung standen die Leichtbauweise, die optionalen Stromlinienkarosserien sowie Motor-Aufladesysteme und somit bis zu 520 PS Leistung für Technik der Extreme.

Kontakt

Kommunikation Formel 1
Benedikt Still
Pressesprecher Audi F1 Project
Telefon: +49 841 89- 89615
E-Mail: benedikt.still@audi.de
www.audi-mediacenter.com

Über Audi

Mit intelligenten und elektrischen Produkten treibt Audi den Wandel voran – und gestaltet die Mobilität der Zukunft entscheidend mit.

Der Premium-Automobilhersteller ist in mehr als 100 Märkten weltweit aktiv und steuert ein globales Produktionsnetzwerk mit 21 Standorten in 12 Ländern. Mit dem Anspruch **„Vorsprung durch Technik“** arbeiten mehr als 88.000 Beschäftigte im Audi Konzern an der Mobilität von morgen. Mit den Werten Mut, Begeisterung, Verantwortung und Vertrauen definieren sie weit mehr als 100 Jahre Tradition im Automobilbau für die Zukunft neu. 2026 startet Audi erstmals mit eigenem Team in der Formel 1 und unterstreicht damit seine Motorsport-DNA.

Zum Audi Konzern zählen neben der Marke Audi auch der Sportwagenhersteller Lamborghini und die Luxusmarke Bentley sowie der Motorradhersteller Ducati.

Mehr zum Audi Konzern hier.

Audi startet seit 2026 mit einem eigenen Werksteam und in einem in Deutschland entwickelten Hybridantrieb („Power Unit“) in die Formel 1 ein. Das Audi F1-Projekt ist an drei Standorten beheimatet: Die eigens für das Projekt gegründete Audi Formula Racing GmbH entwickelt die Power Unit in Neuburg an der Donau. Das Audi Revolut F1 Team hat seinen Sitz im schweizerischen Hinwil. Dort sind die Entwicklung des Rennfahrzeugs sowie Planung und Durchführung der Renneinsätze verortet. Ein Technologiezentrum im britischen Bicester schafft darüber hinaus eine Präsenz im sogenannten „Motorsport Valley“ mit Zugang zu F1-Talenten und strategischen Partnern.

Die Formel 1 gilt als „Königsklasse“ des Motorsports und ist mit ihrer globalen Reichweite eine der bedeutendsten Sportplattformen der Welt. Dank ihres technologieoffenen Wettbewerbs dient die Formel 1 als Entwicklungsplattform für elektrifizierte Antriebstechnologien sowie für neuartige Kraftstoffe aus synthetischen und nachwachsenden biologischen Quellen.