

Mehr als 100 Jahre Pioniergeist

Ingolstadt, 1. September 2026 – 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 Dieserverbrauch 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 Titelhattnick. 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 Hattnick, 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 beliebt. 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.

Kommunikation Formel 1

Benedikt Still

Pressesprecher Audi F1 Project

Telefon: +49 841 89-89615

E-Mail: benedikt.still@audi.de

www.audi-mediacyenter.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.

Die Audi Stiftung für Umwelt GmbH ist aktiver Förderer bei der Erforschung neuer Technologien und wissenschaftlicher Methoden für eine lebenswerte Zukunft. Ihr erklärtes Ziel ist, einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten und Wege für nachhaltiges Handeln zu schaffen und zu fördern. Die Stiftung fokussiert insbesondere auf Förderung und Entwicklung umweltverträglicher Technologien, Maßnahmen zur Umweltbildung sowie auf den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen von Menschen, Tieren und Pflanzen. Sie wurde 2009 von der AUDI AG als 100 prozentige Tochtergesellschaft ins Leben gerufen und ist Teil ihres gesellschaftlichen und umweltpolitischen Engagements.
