

Audi desembarca en la Fórmula 1: historia, ambición y un proyecto para ganar desde 2026

Audi confirmó su esperado desembarco en la Fórmula 1 a partir de 2026, cerrando una deuda histórica con la máxima categoría del automovilismo. Con un legado ganador en rally, resistencia, DTM, Dakar y Fórmula E, la marca de los cuatro anillos inicia una nueva era como equipo oficial de fábrica, respaldada por una estructura técnica de primer nivel y una ambición clara: llegar para ganar.

Una historia ganadora en todas las disciplinas

La relación de Audi con el automovilismo es sinónimo de éxito. Desde su debut oficial como equipo de fábrica en el Mundial de Rally en 1982, la casa de Ingolstadt construyó uno de los palmarés más impresionantes del deporte motor moderno. Dos títulos de pilotos y dos de constructores en rally marcaron el inicio de una trayectoria que luego se expandió a múltiples disciplinas, siempre con el mismo resultado: victoria.

En el **DTM**, Audi fue una referencia absoluta. Desde su ingreso en 1990 hasta su salida en 2020, la marca acumuló **ocho títulos de constructores y diez campeonatos de pilotos**, consolidando su dominio en el turismo alemán. En **Fórmula E**, celebró el título por equipos en la temporada 2017-2018, mientras que en **Pikes Peak** impuso su tecnología en cuatro victorias consecutivas entre 1984 y 1987.

Pero el mayor impacto llegó en la resistencia: **13 triunfos en**

las 24 Horas de Le Mans, convirtiendo a Audi en uno de los fabricantes más exitosos de la historia del evento. Y más recientemente, el desafío extremo del **Dakar**, donde en su tercera participación logró una victoria histórica con Carlos Sainz, transformándose en **el primer vehículo eléctrico en ganar el rally más duro del mundo**.

Con semejante legado, solo faltaba una pieza en el rompecabezas: la Fórmula 1.

Audi y los orígenes olvidados en los Grand Prix

Aunque su desembarco oficial se producirá recién ahora, la marca tiene raíces profundas en los Grandes Premios europeos de la década del 30. En aquellos años previos a la creación formal de la F1, **Auto Union**, antecesora directa de Audi, dominó la escena junto a Mercedes-Benz.

Con el respaldo del Estado alemán y en un contexto político atravesado por la propaganda del régimen nazi, Auto Union fue presentada oficialmente en 1934 frente a la Cancillería del Reich, con **Hans Stuck** como uno de sus pilotos insignia. Aquella época, marcada por las legendarias Flechas de Plata, fue interrumpida por el estallido de la Segunda Guerra Mundial en 1939.

Tras el conflicto bélico, Mercedes regresó a la F1 en 1954. Audi, en cambio, nunca volvió... hasta ahora.

El proyecto Audi F1: de Sauber al equipo oficial

El camino moderno hacia la Fórmula 1 comenzó en 2022, cuando Audi anunció la compra de **Sauber** y confirmó su ingreso como equipo oficial. El plan no estuvo exento de turbulencias: la crisis interna del Grupo Volkswagen puso en duda el proyecto y derivó en una profunda reestructuración en 2024.

Audi reveal the R26, their first Formula 1 car, ahead of the team's debut season! 🏁 [#F1 pic.twitter.com/JYc6k6urae](https://twitter.com/JYc6k6urae)

– Formula 1 (@F1) [January 20, 2026](#)

La salida de **Andreas Seidl** y **Oliver Hoffmann** marcó un punto de quiebre. Para enderezar el rumbo, Audi apostó por experiencia probada: **Mattia Binotto**, exjefe de Ferrari, tomó el mando del proyecto técnico, mientras que **Jonathan Wheatley**, histórico director deportivo de Red Bull, se convirtió en el líder operativo del equipo, primero en Sauber y ahora ya bajo la estructura Audi.

La decisión estratégica fue clara: debutar en 2026 para coincidir con el nuevo reglamento técnico de la Fórmula 1, que introduce cambios profundos en chasis, aerodinámica y unidades de potencia.

2025: el último paso antes del salto definitivo

La temporada 2025 representó el último escalón antes del gran cambio. Aún bajo el nombre Sauber, el equipo dio un salto

competitivo significativo y logró su primer podio del año con **Nico Hülkenberg**, una señal alentadora de que la base técnica está lista para el desafío mayor.

Desde 2026, la estructura será oficialmente **Audi F1 Team**, con desarrollo integral de chasis y motor, algo que pocos equipos pueden ostentar en la parrilla actual.

Una dupla con experiencia y proyección

Audi eligió una combinación estratégica para su debut. Por un lado, el regreso de Hülkenberg como piloto titular de un equipo oficial de fábrica después de siete años. El alemán destacó la seriedad y visión a largo plazo del proyecto, remarcando que “no se trata solo de ambición, sino de capacidad real”.

Por el otro, la apuesta joven: **Gabriel Bortoleto**, quien sumó 19 puntos en su temporada rookie 2025 y devolvió a Brasil una presencia estable en la F1 tras la salida de Felipe Massa. Para el brasileño, Audi representa “una oportunidad única de dejar un legado en la historia del automovilismo”.

Binotto y la ingeniería de una nueva era

Desde el liderazgo técnico, Mattia Binotto fue contundente: Audi está al inicio de un viaje largo, consciente de los desafíos, pero preparada para afrontarlos. El ingeniero italiano subrayó que el cambio reglamentario de 2026 supone

“un reto fascinante” y que el desarrollo conjunto de chasis y sistema de propulsión es una oportunidad única para sentar bases sólidas desde el primer día.

Un mensaje claro desde la cúpula de Audi en la Fórmula 1

El cierre del acto de presentación dejó la frase que define todo el proyecto. **Gernot Döllner**, CEO de Audi, no dejó lugar a interpretaciones:

“No nos unimos solo para participar, nos unimos para ganar”.

Una declaración que encaja perfectamente con la historia de la marca y explica por qué el desembarco en la Fórmula 1 no es un experimento, sino una apuesta total.

Melbourne, el inicio de una nueva historia

El 8 de marzo, en Australia, comenzará una etapa inédita. Nuevo nombre, nueva identidad y un reglamento completamente renovado. Como tantas veces en su historia, Audi llega a una categoría para cambiar el equilibrio y marcar el camino.

La Fórmula 1 suma un gigante. Y si algo enseñan los cuatro anillos es que, cuando se involucran, no lo hacen a medias. ☐☐

Impactante accidente de Gabriel Bortoleto en el sprint de San Pablo: 57G de impacto a 339 km/h

Bortoleto perdió el control a 339 km/h y sufrió un impacto de 57G en la recta de Interlagos; salió ileso del accidente.

La estrategia fallida de Sauber condenó a Bortoleto al último lugar en Imola

Sauber apostó mal y Bortoleto lo pagó caro en Emilia Romagna.

Colapinto termina décimo en la carrera de la Fórmula 3

El argentino Franco Colapinto (MP Motorsport) evidenció inconvenientes con su unidad motora y culminó décimo en la segunda prueba del fin de semana de la Fórmula 3 Internacional de automovilismo, desarrollada en el circuito de Sakhir, en el marco del programa que incluye también el Gran Premio de Bahrein de Fórmula 1.

El piloto bonaerense, de apenas 19 años, había largado en la duodécima colocación y se retrasó hasta el decimosexto lugar en el comienzo de la carrera principal, pautada a 22 giros.

El oriundo de la ciudad de Pilar pudo ascender a la zona puntuable, luego de que se produjeran algunos incidentes en el tramo final de la carrera, además de una sanción que involucró al estonio Paul Aron (Prema Racing) y al británico Zack O'Sullivan (Prema Racing).



Colapinto termina décimo, podio F3 – Imagen: [Prensa Fórmula 3](#)
Colapinto, piloto de la Academia Williams, completó el recorrido a 9s. 384/1000 del ganador, el brasileño Gabriele Bortoleto (Trident), quien se benefició con un recargo de 5 segundos que le aplicaron al italiano Gabriele Mini (Hitech GP) para llevarse la victoria.

El argentino venía de obtener el segundo puesto en la competencia Sprint disputada el sábado último, en la que se erigió en escolta del español Josep María Martí (Campos Racing).

La segunda colocación quedó hoy en manos del alemán Oliver Goethe (Trident), quien llegó a 869 milésimas; y tercero se clasificó el sueco Dino Beganovic (Prema), a 1s. 109/1000.

Te va a interesar: [Colapinto dominó parte de la prueba, pero terminó segundo en la carrera de Fórmula 3](#)

Las posiciones del campeonato quedaron así: Bortoleto 26 puntos; Goethe 23; Beganovic 22; Martí 19; Gregoire Saucy (Suiza/ART Grand Prix) 16; Colapinto y Luke Browning (Gran Bretaña/Hitech) 10.

La próxima exigencia se celebrará en Melbourne (Australia), entre el jueves 30 de marzo y sábado 1 de abril.