

**Tag Porsche**



## Potência e perfeição

Os motores TAG Porsche marcaram época na F-1: em quatro anos de atividade, levaram a McLaren a ganhar três títulos de pilotos e dois de construtores.

Texto e pesquisa: Luiz Alberto Pandini e Kiko Barros  
Fotos: Photo 4

Poucos motores tiveram uma trajetória tão marcante e vitoriosa na Fórmula 1 como os TAG Porsche. Eles não chegaram a ser os mais vitoriosos da história ou os que mais conquistaram campeonatos, mas foram os que mais sucessos conquistaram durante seu período de atividade. Simplificando os fatos, pode-se dizer que eles praticamente vieram ao



Acima: Prost lidera em Mônaco em 1984. Ele venceu, mas teria sido melhor terminar em 2º.  
À esquerda: Mansour Ojeh e Hanz Mezger ao lado de sua criação, quinze anos depois.  
Abaixo: o compacto V6 venceu 12 das 16 provas que participou em 1983.

mundo competitivos, no final de 1983. E ninguém contesta que eles saíram de cena, quatro anos mais tarde, ainda em condições de dar muitas conquistas à McLaren.

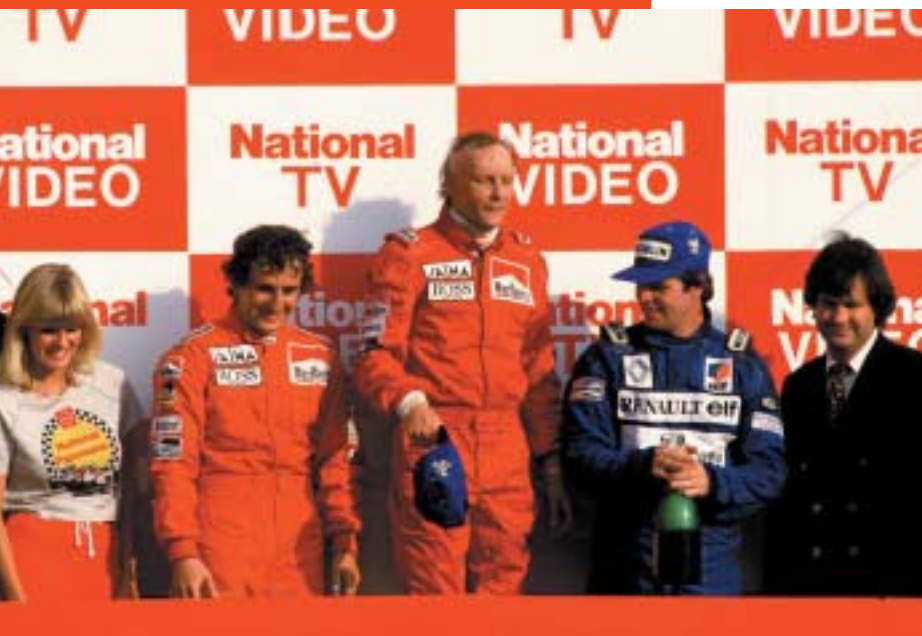
A história deste motor tem muito a ver com o perfeccionismo quase paranóico de dois personagens de grande importância na F-1 moderna: Ron Dennis e John Barnard. Para entender melhor as coisas, é preciso saber que, pelo regulamento adotado pela FIA a partir de 1966, os motores

aspirados poderiam ter 3,0 litros, enquanto os turbocomprimidos poderiam chegar a no máximo 1,5 litro. Somente em 1977 uma fábrica, no caso a Renault, inscreveu um carro com motor turbo na F-1. A evolução foi muito rápida: menos de dois anos depois, em 1979, conseguiu a primeira vitória. Logo em seguida, a Ferrari decidiu desenvolver o seu motor turbo - decisão acompanhada pela BMW e pela pequena Hart, da Inglaterra.

Enquanto isso, muitas coisas aconteciam na ex-campeã McLaren. Uma longa fase de maus resultados iniciada em 1978 culminou no final de 1980 com sua associação à Project Four, uma vitoriosa equipe de F-2 e F-3 pertencente a Ron Dennis. Este levou para a McLaren o brilhante projetista John Barnard. Ele projetou para Dennis um carro com chassi feito totalmente em fibra de carbono - uma solução inédita. Era o McLaren MP4/1, que ganharia sua primeira corrida, o GP da Inglaterra, em julho de 1981, equipado com motor Ford Cosworth aspirado. A essa altura, as equipes que ainda não tinham o seu motor turbo faziam de tudo para consegui-lo.

Barnard queria um motor turbo projetado especificamente para o seu chassi, o que eliminaria eventuais problemas de montagem e adaptação dos dois elementos. Por isso, estava fora de questão comprar motores já





Lauda e Prost no pódio: a imagem mais vista na F 1 durante a temporada de 1984

McLaren amarela: em 1986, Keke Rosberg disputou o GP de Portugal com esta pintura, para promover os cigarros Marlboro Light



existentes. Nessa mesma época, Dennis convenceu o ex-campeão Niki Lauda (que se retirara no final de 1979) a voltar a correr na F-1 pela McLaren a partir de 1982.

No final de 1981, Dennis, Barnard e Lauda (que no começo de sua carreira havia pilotado um Porsche 911 em provas de subida de montanha) propuseram à Porsche que desenvolvesse um motor de para a McLaren. A escolha foi lógica: a Porsche tinha longa e vitoriosa experiência com motores turbos nas corridas de longa duração. Hans Mezger tinha pronto o projeto de um motor compacto, próprio para ser utilizado nas carrocerias dos carros-asa. Com o banimento destes e a idéia de Barnard de utilizar o "princípio Coca-Cola" (segundo o qual a parte traseira dos carros deveria se estreitar como o gargalo desta garrafa), o projeto de Mezger tornou-se uma solução ideal.

A diretoria da Porsche concordou em seguir as diretrizes de Barnard quanto à configuração externa do motor. A McLaren arcaria com os custos de desenvolvimento e fabricação dos motores - em troca, deteria com exclusividade os direitos de fabricação e eventual comercialização. Os meios financeiros vieram da associação entre Dennis e o empresário árabe Mansour Ojeh, da TAG (Techniques d'Avant Garde), uma empresa de tecnologia sediada em Paris. Estava solucionada a equação que levaria a Porsche de volta à categoria na qual ela já havia vencido nos anos 60.

Os motores receberiam a denominação TAG-Porsche: teriam na tampa dos cabeçotes a marca TAG e, acima, a inscrição "Made by Porsche". Seria um V6 a 80 graus com 47,3 mm de curso, 80 mm de diâmetro dos cilindros e bloco construído em alumínio e ligas de magnésio. Este inusitado ângulo era o milagre tecnológico desta pequena maravilha, segundo relembra Mezger: "Fazia com que o motor funcionasse suavemente", explica. Este aspecto foi copiado descaradamente pela Honda, cujo motor turbo chegou às pistas quase ao mesmo tempo que o TAG-Porsche. Mas a Honda fez seu primeiro campeão (Piquet) em 1987, ano em que os TAG-Porsche já haviam

conquistado três títulos de pilotos.

Em dezembro de 1982, a primeira unidade estava sendo testada em dinamômetro. Pesava 150 kg, com todos os acessórios. Em março de 1983, o novo motor foi apresentado no Salão de Genebra. Os testes de pista foram feitos inicialmente em um Porsche 956. Depois, em junho, uma unidade foi instalada em um McLaren MP4/1D, que havia sido usado em 1981 por Andrea de Cesaris. Lauda, por contrato, tinha o direito de experimentar o motor em primeira mão, restando a John Watson se contentar em operar os cronômetros.

O TAG-Porsche revelou os mesmos problemas iniciais enfrentados por outros motores: demora de resposta do turbo, quebras devido às altas temperaturas internas do motor, falta de adequação do sistema de controle de injeção de combustível. Barnard, famoso por ter idéias brilhantes mas demorar muito para torná-las competitivas, pretendia solucionar todos os problemas antes de inscrever um McLaren com motor turbo em um GP. Lauda revelou anos mais tarde que procurou os patrocinadores e os instou a pressionar pela estréia imediata do novo carro: "Se Dennis e Barnard não querem utilizar o turbo até 1984, vocês não precisam pagar tanto para eles em 1983...". Assim, Barnard construiu rapidamente dois MP4/1E, adaptados especialmente para o motor TAG-Porsche.

Ambos foram colocados à disposição de Lauda no GP da Holanda de 1983, o 11º daquela temporada. O carro tinha dois turbocompressores, dois intercoolers, tubulações e outros equipamentos dispensáveis nos motores atmosféricos - sem pesar mais que os Cosworth e ainda rendendo 200 cv a mais. Não foi uma estréia memorável: Lauda largou em 19º e abandonou com problemas nos freios. Na Itália, Watson também recebeu um carro novo. Os dois andaram no pelotão intermediário até abandonar - fato que se repetiria na corrida seguinte, o GP da Europa, no circuito inglês de Brands Hatch.

Os progressos, porém, eram visíveis a cada corrida. Na última, disputada na África do Sul, Lauda largou em 12º, foi conquistando



posições e aproximava-se rapidamente do líder Riccardo Patrese, da Brabham-BMW. A seis voltas do final, um regulador de voltagem quebrado (devido ao excesso de vibrações) fez o carro parar. Tudo isso com um modelo adaptado - Barnard já trabalhava no carro de 1984, o MP4/2, totalmente concebido para o motor TAG Porsche. "A potência não está disponível até que a pressão do turbo cresça, e isto demora um certo tempo. Eu freava antes da curva e logo em seguida dava acelerador, daí contornava a curva e a pressão surgia no momento certo. Aprendi esta técnica ao mesmo tempo que meus colegas da Ferrari (Tambay e Arnoux) e da Brabham (Piquet e Patrese), mas a diferença era que seus motores se desfaziam", lembra Lauda. A essa altura, a taxa de compressão do motor já era de 7,2:1 (contra os 6,9:1 de Zandvoort) com 3,1 bar de pressão.

No final de 1983, a FIA anunciou alterações nos regulamentos para o ano seguinte. Foram proibidos reabastecimentos durante as corridas e a capacidade dos tanques de combustível foi limitada a 220 litros. A distância a ser percorrida, porém, continuava a mesma. Não bastaria mais possuir um motor potente: ele teria, também, que proporcionar autonomia suficiente para completar as provas. Na mesma época, a McLaren anunciou a contratação de

Alain Prost - segundo Lauda, "o companheiro de equipe mais rápido que já tive" - para o lugar de Watson. Em Weissach, a Porsche trabalhava para extrair mais potência dos motores e, em conjunto com a Bosch, desenvolvia um sistema eletrônico de controle de alimentação e gerenciamento do motor.

Em janeiro de 1984, praticamente todas as equipes de estiveram no autódromo de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro, para testar seus carros longe do inverno europeu. A abertura da temporada seria ali mesmo, em março. Os testes duraram uma semana, durante a qual 22 pilotos marcaram tempos. A McLaren levou apenas um carro, MP4/1E, cuja condução foi dividida entre Lauda e Prost. Prost ficou com o 11º tempo e Lauda com o 12º, sendo de quatro a cinco segundos mais lentos que os Lotus-Renault. Os problemas maiores estavam nos sistemas eletrônicos, que foram completamente refeitos pela Bosch.

Chegou então o GP do Brasil. Além da McLaren-TAG-Porsche, já com o MP4/2, eram consideradas candidatas à vitória as equipes Brabham-BMW (com Piquet e o italiano Teo Fabi), Ferrari (Michele Alboreto e René Arnoux), Lotus-Renault (Elio de Angelis e Nigel Mansell), Williams-Honda (Keke Rosberg e Jacques Laffite) e Renault (Patrick Tambay e Derek Warwick).

O final de semana de Jacarepaguá

## As conquistas do TAG-Porsche

Primeiro GP: Holanda/1983 (Lauda)

Primeira vitória: Brasil/1984 (Prost) - 5ª corrida do motor

Última vitória: Portugal/1987 (Prost)

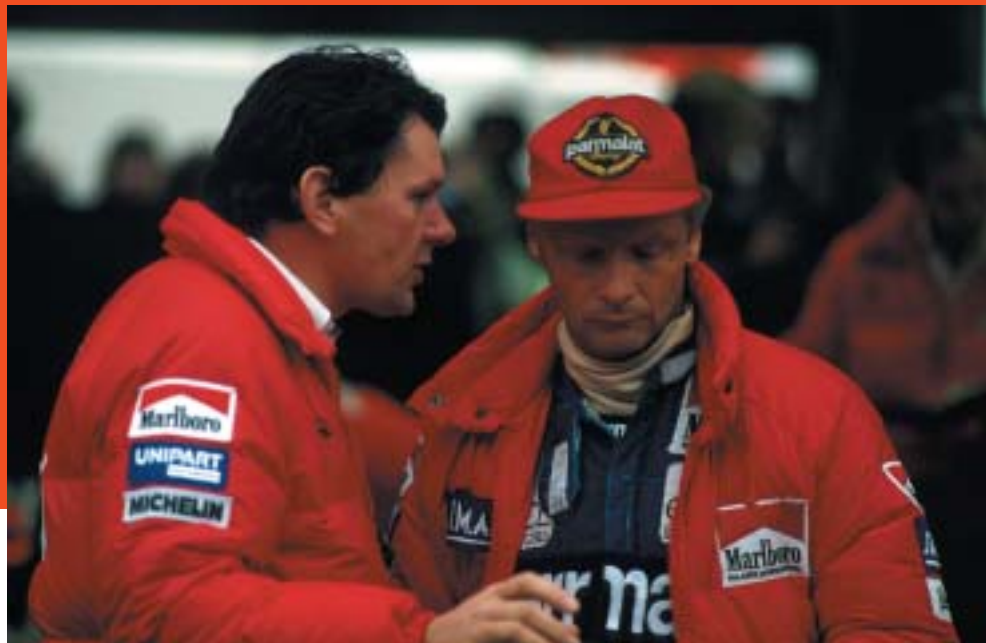
Último GP: Austrália/1987 (Prost e Johansson)

Vitórias: 25 (19 com Prost, 6 com Lauda)

Títulos de pilotos: 3 (Lauda/1984, Prost/1985-1986)

Títulos de construtores: 2 (1984 e 1985)

Niki Lauda conversa com John Barnard, o projetista do McLaren MP4/2 e mentor do projeto McLaren-TAG Porsche



criou a expectativa de uma temporada muito equilibrada. De Angelis fez a pole position e na corrida Alboreto, Warwick e Lauda lideraram até abandonarem. Prost obteve a primeira vitória do McLaren-TAG-Porsche - na quinta corrida do novo motor! Em seguida, veio o GP da África do Sul, em Kyalami: vitória de Lauda, 2º lugar de Prost - com o francês largando do box, em último. Os dois McLaren abandonaram no GP seguinte, na Bélgica, mas depois Prost venceu o GP de San

Marino e Lauda, o da França. Neste, o austríaco guiou "como louco" (palavras dele) para conseguir, por duas vezes, alijar da liderança o potente Renault de Patrick Tambay: "Ron Dennis inventou naquela corrida os pit stops mais demorados da história...", ironizou.

Em Mônaco, sob forte chuva, Lauda

rodou e a corrida foi interrompida quando Prost, o líder, estava prestes a ser ultrapassado pelo Toleman-Hart de Ayrton Senna. Como a distância percorrida foi inferior a 75% do previsto, os seis primeiros colocados receberam apenas metade dos pontos. O francês saiu de Mônaco com uma boa vantagem no campeonato, porém, mais tarde, teria motivos para amargar a vitória. Depois de Mônaco, houve três corridas na América do Norte, vencidas por Piquet (Canadá e Detroit) e Rosberg (Dallas). Daí em diante, só deu McLaren. Lauda venceu na Inglaterra e Prost, na Alemanha.

Na Áustria, Lauda conseguiu uma vitória dramática: ele liderava tranquilamente quando ouviu um ruído assustador vindo do câmbio. O carro imediatamente perdeu velocidade: o motor funcionava, mas não respondia à aceleração. Lauda levantou o braço para sinalizar que ia encostar o carro na grama. "Ai, lembrei que os boxes estavam longe demais e resolvi tentar pelo menos levar o carro para lá. Procurei as marchas e a terceira entrou. Quando chegou o limite de rotações, engatei quarta e nada. Passei para quinta e ela funcionou. Percebi



## McLaren MP4/2 - TAG-Porsche (1984)

### Motor

Configuração: V6 turbo  
Cilindrada: 1.499 cm<sup>3</sup>, com dois turbocompressores KKK  
Diâmetro e curso: 82,0 mm x 47,3 mm  
Taxa de compressão: 7,5:1  
Potência: 650 cv  
Regime máximo: 11.500 rpm  
Alimentação: injeção eletrônica Bosch

### Câmbio

Manual, 5 marchas mais ré  
Chassi  
Entre-eixos: 2.768 mm  
Bitola dianteira: 1.816 mm  
Bitola traseira: 1.676 mm  
Capacidade do tanque de gasolina: 220 litros (máximo permitido)  
Peso: 540 kg (mínimo permitido)

### Suspensão

Dianteira: braços de suspensão superiores operando apoios auxiliares (rockers), braços de suspensão inferiores, molas internas  
Traseira: braços de suspensão superiores, braços de suspensão inferiores, molas internas  
Amortecedores: Bilstein



que poderia terminar a corrida assim e, quem sabe, pelo menos marcar pontos”, conta Lauda. Mas Piquet, que vinha em 2º, também tinha problemas e não pôde desfrutar de uma grande distância que o separava do austríaco. Foi assim que Lauda venceu pela primeira e única vez o GP de seu país.

Prost voltou a vencer na Holanda e Lauda, na Itália. A esta altura, o austríaco liderava o campeonato: a grande vantagem que Prost tinha no meio do ano foi perdida porque ele abandonou em todas as corridas vencidas por seu companheiro no segundo semestre. O austríaco, quan-

do não vencia, terminava em 2º lugar. Na penúltima corrida, em Nurburgring, Prost venceu e Lauda foi o 4º.

Os dois chegaram a Estoril, onde seria disputado o GP de Portugal, separados por 3,5 pontos. A vitória de Prost em Mônaco lhe valera 4,5 pontos e não os 9 que na época eram atribuídos ao vencedor de cada GP. Lauda confirmaria a conquista do título se terminasse imediatamente atrás de Prost, quaisquer que fossem as posições dos dois. Para Prost, apenas três combinações de resultados lhe dariam o título: ser 3º com Lauda não marcando pontos; ser 2º com Lauda

terminando no máximo em 5º; ou vencer com Lauda ficando no máximo em 3º.

Prost teve o título nas mãos durante 52 das 70 voltas da corrida. Ele completou as duas primeiras voltas em 2º lugar e depois assumiu a liderança, abrindo grande vantagem sobre os demais. Lauda, que largara em 11º, precisou batalhar muito para chegar à zona de pontuação. Na metade da prova, assumiu o 3º lugar, mas estava muito distante do 2º colocado, Nigel Mansell. Na tentativa de alcançá-lo, estabeleceu o recorde do circuito. A 18 voltas do final, Lauda viu a Lotus de Mansell fora da pista: o



bebido tanto...”, confessou.

Os McLaren-TAG-Porsche venceram 12 dos 16 GPs de 1984. Enquanto os adversários diminuam ou paravam sem gasolina nas voltas finais, os TAG Porsche iam até o final. Além de rápidos e econômicos, eram muito resistentes: “Percorriam 650 km sem problemas”, recorda Lauda. Outro aspecto o entusiasmava: “Quando se ligava um motor Cosworth, surgia uma vibração forte que incomodava suas costas e seus rins por todo o GP. Os TAG Porsche eram mais suaves, não vibravam e não faziam cócegas!”.

Em 1985, as outras equipes estavam mais preparadas para lidar com as limitações de consumo e a disputa foi mais equilibrada. A McLaren se armou com um sistema

inglês havia rodado por causa de um problema nos freios. Percebeu que podia ser campeão, mas só ficou mais tranquilo ao passar pelos boxes e ver a placa da equipe confirmando que está em 2°. Prost recebe essa informação na volta seguinte: “Não pude deixar de soltar um palavrão”, diria mais tarde.

Prost venceu, mas nada mais lhe restou a não ser rezar para que Lauda tivesse algum problema na volta final. O austríaco, por sua vez, passou toda a volta “conversando” com seu carro: “Não me abandone, por favor... Só mais algumas curvas...”. Recebeu a bandeirada sem problemas e foi cumprimentado por seu terceiro título. No pódio, tranquilo, recebeu os cumprimentos de Prost, que não escondia a tristeza por terminar o ano a apenas 0,5 ponto de Lauda. Todos lembraram então que, se a corrida de Mônaco chegasse ao final com Prost em 2°, ele marcaria 6 pontos - o que lhe daria o título com 1 ponto de vantagem sobre Lauda.

A noite, a equipe se reuniu para um jantar oferecido por Mansour Ojjeh e em seguida foram todos a uma discoteca, alugada especialmente pela McLaren. Lauda, o campeão, saiu pouco depois da meia-noite: sua mulher, Marlene, começou a ter dores de estômago. Prost ficou até a festa acabar. “Fui dormir às oito e meia da manhã de segunda-feira. Nunca havia







Rápido, econômico e com um excelente chassi, o McLaren MP4/2-TAG Porsche manteve-se competitivo durante quatro anos seguidos.

Bosch Motronic muito mais avançado, que permitiu usar 3,4 bar de pressão do turbo em corrida e 3,8 nas sessões de qualificação. Nesta última configuração, os TAG Porsche geravam quase 800 cv de potência.

Durante dois terços do campeonato, Prost e Michele Alboreto, piloto da Ferrari, estiveram muito próximos na pontuação. O francês começou vencendo no Brasil. Voltaria a vencer em Mônaco e na Inglaterra. Na Alemanha, terminou em 2º lugar, louco da vida porque poderia ter vencido se não fosse uma rodada no meio da corrida. A vitória ficara com Alboreto. Prost venceu na Áustria e foi 2º na Holanda, atrás de Lauda. A disputa com Alboreto era acirrada e apostava-se em um final de campeonato emocionante.

Nas corridas seguintes, Prost conseguiu uma série de bons resultados (inclusive uma vitória em Monza, na frente da torcida da Ferrari) que lhe permitiram comemorar o título no GP da Europa, em Brands Hatch, duas corridas antes do final do campeonato. Lauda teve uma temporada para esquecer: abandonou diversas vezes por problemas mecânicos sem importância. Venceu apenas uma

corrida, na Holanda, depois de um duelo memorável com Prost. E parou de correr definitivamente depois do último GP do ano, na Austrália - onde liderou até sair da pista por causa de um problema nos freios.

Viria então a temporada de 1986, uma das mais empolgantes de todos os tempos. Para o lugar de Lauda, a McLaren contratou o finlandês Keke Rosberg, campeão mundial de 1982 pela Williams, patrocinada na época por Ojeh. Havia novidades: os tanques de combustível poderiam ter apenas 195 litros. Para contornar o problema, a Shell desenvolveu uma gasolina feita especificamente para os motores TAG-Porsche - que, por sua vez, tiveram a taxa de compressão alterada para 8,0:1. A pressão do turbo era de 3,4 bar nas corridas e 4,0 bar nas classificações - situação em que podiam desenvolver mais de 850 cv.

Havia adversários de peso para a McLaren. Os Williams-Honda finalmente estavam tão competitivos quanto os TAG-Porsche e tinham dois grandes pilotos: Nelson Piquet e Nigel Mansell. Na Lotus-Renault, a ameaça era Ayrton Senna.

O começo não foi bom para a McLaren: estava difícil trabalhar com

as novas limitações de combustível. Além disso, a Ferrari fazia propostas insistentes a John Barnard para que ele se juntasse à equipe italiana em 1987, o que realmente viria a ocorrer. Isso certamente afetou os trabalhos. Mesmo assim, Prost venceu em Imola (fazendo zigue-zague para aproveitar suas últimas gotas de gasolina) e em Mônaco. Depois, conseguiu segundos e terceiros lugares que o mantiveram na luta pelo título com Senna, Piquet e Mansell. Rosberg, cujo estilo agressivo levava o consumo de combustível às alturas, abandonou várias corridas com o tanque vazio. No GP da Alemanha, o finlandês anunciou que pararia de correr no final do ano. Largou na pole position, disputou a vitória com Piquet e... parou por falta de gasolina. Prost teve o mesmo problema e recebeu a bandeirada empurrando seu carro. Semanas depois, venceria o GP da Áustria.

O campeonato seria decidido no GP da Austrália, o último do ano. Mansell era o líder e só perderia o título se terminasse abaixo do 3º lugar e Prost ou Piquet vencessem. Senna já estava fora da disputa.

Foi uma corrida de arrepiar. Senna largou na frente, mas logo em seguida

era superado por Piquet. Nas voltas seguintes, Rosberg foi ultrapassando todo mundo, assumiu a liderança e abriu distância. A tática era evidente: a McLaren contava com a possibilidade de Mansell não conseguir chegar no 3º lugar que lhe garantiria o campeonato. Nesse caso, Rosberg cederia a vitória (e conseqüentemente o título) a Prost.

A corrida teria 82 voltas e não havia previsão de paradas para trocas de pneus. Prost se aproximava de Rosberg quando, na volta 22, parou nos boxes: um pneu havia furado. Volta em 4º lugar, atrás de Rosberg, Mansell e Piquet, e começou a chegar nos dois Williams. Piquet e depois Prost ultrapassaram Mansell. O título parecia estar nas mãos do inglês.

Na volta 63, Rosberg encostou ao lado da pista: seu pneu traseiro esquerdo se desfazia em tiras, algo nunca visto antes. Piquet assumiu a liderança com Prost logo atrás. Mansell, o 3º, ficou tranquilo: está uma volta à frente do 4º colocado. Ao passar pelos boxes, avisou que ia parar para trocar os pneus no final da volta. Não chegou a completá-la: no meio da reta, o pneu traseiro esquerdo estourou com estardalhaço, fazendo voar pedaços de borracha. O atrito do fundo do carro contra o asfalto provocou uma explosão de fagulhas, tornando a cena ainda mais espetacular. Com muita habilidade, Mansell controlou o carro e saiu em direção à área de escape, onde tocou levemente com uma roda no muro. Em seguida, o motor apagou. O inglês estava fora da corrida - e, pior para ele, Piquet e Prost estavam nos dois primeiros lugares.

Os estranhos problemas de

Rosberg e Mansell alarmaram as equipes, que chamaram seus pilotos aos boxes para colocar pneus novos. Prost, em sua parada, substituiu os quatro pneus e não precisava seguir esta recomendação. Piquet não teve outro remédio: parou e caiu para 2º, deixando a vitória para Prost. O motor TAG-Porsche conquistava mais um título de pilotos. A falta de resultados de Rosberg, porém, impediu a McLaren de marcar os pontos necessários para tirar a taça de construtores da Williams.

No final de 1986, a FIA anunciou o pacote técnico para os três anos seguintes. Em 1987, seria obrigatório usar uma válvula que limitaria a pressão do turbo em 2,5 bar. Para 1988, seria apenas 1,5 bar e, a partir de 1989, os motores turbos estariam banidos. Seria necessário desenvolver novos motores aspirados, mas desta vez Mansour Ojeh não estava disposto a investir nisso. A Porsche também não, e avisou à McLaren. Os TAG-Porsche saíam de cena no final da temporada de 1987.

O motor TAG-Porsche precisaria carregar duas válvulas de limitação do turbo por ter bancadas de cilindros independentes. Mesmo assim, Prost iniciou a temporada vencendo o GP do Brasil. Seu novo companheiro de equipe, o sueco Stefan Johansson, terminou em 3º lugar. Duas corridas depois, na Bélgica, Prost e Johansson fizeram dobradinha, com o francês alcançando

sua 27ª vitória na F-1 e igualando o recorde do escocês Jackie Stewart.

Sem Barnard, o departamento técnico da McLaren passava por uma fase de transição. O azar também jogou contra a equipe. Na Alemanha, Prost perdeu a vitória a cinco voltas do final por causa de uma pane elétrica. Johansson, com um pneu dianteiro dechapado, terminou em 2º. No GP seguinte, na Áustria, Johansson teve um dos finais de semana mais conturbados de um piloto em todos os tempos. Nos treinos, o sueco atropelou um filhote de alce que atravessou a pista bem à sua frente - o impacto foi tão forte que quebrou as duas suspensões do lado esquerdo, entre outros danos. Duas largadas foram anuladas por causa de acidentes coletivos - em ambas Johansson levou as sobras. A corrida finalmente começou, mas o sueco se atrasou ao perder uma roda no meio do circuito.

A última glória do TAG Porsche aconteceu no GP de Portugal. Prost, inspirado, derrotou os Williams, Lotus e Ferrari para ganhar seu 28º GP, passando a ser o maior vencedor da F-1 - posição que manteria até 2001, quando foi superado por Michael Schumacher. No final da temporada, os motores foram recolhidos ao museu da Porsche. Estava encerrado um dos capítulos mais importantes da história da categoria.



Niki Lauda derrotou seu companheiro Prost por apenas 0,5 ponto em 1984.