

El domino de McLaren TAG Porsche en la Fórmula 1 en 1984

03/11/2022 Doce victorias en 16 grandes premios: el Campeonato Mundial de Fórmula 1 de 1984 fue una marcha triunfal para los McLaren TAG Porsche. Sin embargo, Lauda y Prost tuvieron que esperar hasta el último Gran Premio para saber quién sería el piloto campeón.

Propulsados por el compacto V6 biturbo de 1.5 litros, obra del ingeniero de Porsche Hans Mezger, los compañeros de equipo Niki Lauda y Alain Prost se batieron en un reñido duelo por la corona del campeonato mundial. Ya en su primera temporada completa, el motor salido del Centro de Desarrollo de Porsche en Weissach arrasó a los competidores con una potencia superior en torno a los 750 CV, combinada con un bajo consumo de combustible y unas magníficas características en cuanto a fiabilidad y respuesta.

Los compañeros de equipo se convirtieron en acérrimos rivales. Al inicio de la temporada, el experto Lauda ya tenía en su haber dos títulos a sus 35 años y acababa de regresar a la categoría reina tras la insistencia del entonces director de McLaren, Ron Dennis. Prost, seis años más joven, ansiaba su primer título y dejaba casi siempre atrás a Lauda en las sesiones de clasificación. Tras 15 de las 16 carreras del

campeonato, Lauda tenía cinco victorias en su haber y Prost se había impuesto seis veces. En la clasificación de pilotos, Lauda iba por delante con 66 puntos frente a los 62,5 del francés. Por tanto, todo quedó en el aire para el emocionante desenlace de la temporada en el autódromo portugués de Estoril.

Después de toda una temporada jugando al gato y al ratón, a Lauda le bastaba con terminar segundo para hacerse con el título, incluso si Prost ganaba la carrera. Parecía factible.

Sin embargo, la clasificación fue un desastre para el austríaco: saldría de undécimo en la parrilla. Por su parte, Prost obtuvo el segundo lugar. El patrocinador principal de la escudería creía en las posibilidades del francés y ya había impreso carteles de Prost campeón.

Lauda creía en sí mismo

Y así empezó un apasionante desenlace. Prost se puso en cabeza tras adelantar al brasileño Nelson Piquet, que había salido desde la *pole* , y también ganó sendos duelos contra Nigel Mansell y Keke Rosberg. Lideró la carrera a partir de la novena vuelta. Lauda, sin embargo, tuvo algunos problemas. Parecía que justo aquel día el turbo había decidido no desplegar toda su potencia. Con espíritu de lucha, Lauda consiguió hacer los primeros adelantamientos; en la vuelta 18 ya ocupaba la séptima posición.

Posteriormente, él mismo contaría cómo su auto fue cada vez más y más rápido en la fase decisiva de la carrera. Después de 33 vueltas empleándose a fondo había reducido la distancia que le separaba de Mansell, segundo clasificado. Entonces llegó la vuelta 51, donde al británico le fallaron los frenos de su Lotus y tuvo que entrar a *boxes* , lo que le permitió a Lauda ganar una posición y colocarse segundo detrás de Prost.

Pero aún no había nada decidido. Las 19 vueltas restantes no despejaron la incertidumbre hasta el final. El problema con el turbo había afectado al consumo de gasolina. Lauda no podía saber si tendría suficiente para llegar al final, solo le quedaba esperar. Por fin, tras 70 vueltas, cruzó segundo la línea de meta. Lauda se convirtió en campeón mundial con una ventaja de solo medio punto, la más ajustada de la historia, un récord vigente hasta el día de hoy. Fue para él su tercer y último título en la Fórmula 1. El equipo también se impuso en la clasificación de constructores con 143,5 puntos, seguido por Ferrari con solo 57,5.

Comenzó así una época triunfal para McLaren TAG Porsche. El equipo se alzaría con el título de constructores de Fórmula 1 también en la siguiente temporada, mientras que el francés ganaría los siguientes dos títulos de piltoos. Había llegado por fin la era de Alain Prost.

Información

Artículo publicado en el número 404 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Derechos de autor: las imágenes y el sonido aquí publicados tienen derechos de autor de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, u otras personas. Está prohibida la reproducir total o parcial sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

MEDIA ENQUIRIES

Thorsten Elbrigmann

christophorus@porsche.de

Porsche company archives

christophorus@porsche.de

Image Sublines

Path: media/imágenes/img_1.jpg
Title: Motor TAG Turbo con denominación interna 2623, 2021, Porsche AG
Subline: Motor V6 TAG Turbo desarrollado por Porsche.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2022/historia/PLA-mclaren-porsche-formula-1-1984-gp-portugal-estoril-lauda-prost-30248.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/e994b84d-9e5b-4627-b0bd-904a04330c87.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/es.html