

McLaren-TAG-Porsche MP4/2: Der Turbo, der die Formel 1 eroberte

26/11/2026 In einer Serie blickt das Motorsport Magazine auf prägende Monoposto-Rennwagen mit Porsche Technologie zurück. Im Mittelpunkt dieser Folge: der McLaren-TAG-Porsche MP4/2, dessen von Porsche entwickelter V6-Turbomotor McLaren zurück an die Spitze der Formel 1 brachte.

Der Sommer 1981 war ein Wendepunkt in der Geschichte von McLaren. Und das nicht nur, weil John Watson in Silverstone gewann. Der Triumph beendete eine Durststrecke, die bis 1977 zurückreichte, und war der erste Sieg seit dem von Marlboro eingefädelten Zusammenschluss des damals strauchelnden Teams mit Ron Dennis' Project 4 Ende 1980. Noch wichtiger aber waren die Gespräche, die McLaren schließlich zu Porsche führten. Es ging um Motoren. Was daraus entstand, ist Formel-1-Geschichte: drei Fahrertitel, zwei Konstrukteurs-Weltmeisterschaften und McLarens Rückkehr an die Spitze. Angetrieben von einem V6-Turbo, auf dem allerdings nicht Porsche, sondern TAG stand.

McLaren-Technikchef John Barnard wusste, dass Watsons Sieg beim Großen Preis von Großbritannien mit dem Cosworth-befeuerten MP4/1 eher „Glück als Können" gewesen war. Schließlich hatte Watson nur die letzten acht Runden geführt, nachdem er am angeschlagenen Turbo-Renault von René Arnoux

vorbeigegangen war. „Etwa zu dieser Zeit sagte ich zu Ron: ‚Wenn wir gegen diese Jungs bestehen wollen, brauchen wir einen Turbo'", erinnert sich Barnard.

Teddy Mayer, der sich mit Dennis die Geschäftsführung teilte, glaubte, Renault-V6-Motoren beschaffen zu können. Barnard war wenig begeistert: „Ich hielt nicht besonders viel davon." Wenn es also keinen Motor gab, der seinen Ansprüchen genügte, wer konnte dann einen bauen? „Dann sagte jemand, wahrscheinlich Ron: ‚Was ist mit Porsche?' Mein erster Gedanke war, dass Porsche sich wohl kaum mit uns abgeben würde. Aber Ron griff zum Telefon, und ein oder zwei Tage später waren wir dort, um darüber zu sprechen, was wir wollten."

Und Barnard wollte einen Motor, der als tragendes Element ins Chassis integriert werden konnte, mit einem möglichst engen Zylinderwinkel und sämtlichen Nebenaggregaten an der Vorderseite. „Ich wollte nichts an den Seiten haben, weil wir damals an Unterböden mit Ground Effect arbeiteten", erklärt er.

Ingenieur Hans Mezger erinnerte sich 2016 an die Frage, die Dennis ihm bei ihrem ersten Treffen im August 1981 stellte: „Er fragte: ‚Hat Porsche einen Formel-1-Motor, mit dem man Rennen gewinnen kann? Und wenn nicht, kann Porsche einen entwickeln?'" Die Antworten lauteten: nein und ja. Der neue 1,5-Liter-V6-Biturbo, bei Porsche als Typ 2623 bezeichnet, der Welt aber als TAG Turbo Engine oder TTE P01 bekannt, sollte von Porsche im Rahmen eines extern finanzierten Entwicklungsauftrags konstruiert und gebaut werden.

Das bedeutete: McLaren musste die Entwicklung bezahlen. Und laut Barnard reichten die finanziellen Mittel des Teams zunächst nur für die ersten sechs Monate. An diesem Punkt kamen Mansour Ojjeh und das Familienunternehmen Techniques d'Avant Garde ins Spiel, das bereits als Sponsor von Williams in der Formel 1 engagiert war.

McLaren machte bei der Entwicklung ordentlich Druck. Mezger entschied sich schließlich für einen Zylinderwinkel von 80 Grad, weil sich damit, wie er sagte, „alle Packaging-Anforderungen von McLaren erfüllen ließen". Doch fast zeitgleich mit dem ersten Motorenstart Ende 1982 ließ FISA-Präsident Jean-Marie Balestre die Bombe platzen: Ab 1983 war zwischen den Achsen ein flacher Unterboden vorgeschrieben. Die Venturi-Unterböden, auf deren maximale Wirkung Mezgers Motorenkonzept zugeschnitten worden war, waren damit Geschichte.

Das volle Potenzial der Kombination aus McLaren und TAG kam so vielleicht nie zum Vorschein. Wie stark das Paket dennoch war, zeigte sich schon beim Debüt im MP4/1 Ende 1983. Als 1984 der eigens für den Turbo entwickelte MP4/2 kam, dominierte McLaren die Saison, und Niki Lauda holte den WM-Titel. Ein Jahr später schlug Alain Prost zurück: fünf Siege im MP4/2B und sein erster Titel. 1986 folgte mit der C-Version gleich die zweite Weltmeisterschaft.

Technische Daten

Motor: TAG-Porsche TTE P01, 1,5-Liter-V6-Turbo

Chassis: Kohlefaser-Monocoque in Wabenbauweise
Leistung: 800 PS
Getriebe: McLaren/Hewland-Sechsgang-Schaltgetriebe
Radaufhängung vorn und hinten: Doppelquerlenker, Pushrods
Gewicht: 540 kg

Info

Text erstmals erschienen im Motorsport Magazine.

Text: Gary Watkins
Bilder: Jonathan Bushell, Porsche AG

Copyright: Alle in diesem Artikel veröffentlichten Bilder, Videos und Audio-Dateien unterliegen dem Copyright. Eine Reproduktion oder Wiedergabe des Ganzen oder von Teilen ist ohne die schriftliche Genehmigung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG nicht gestattet. Bitte kontaktieren Sie newsroom@porsche.de für weitere Informationen.

MEDIA ENQUIRIES



Astrid Böttinger

Spokesperson Heritage and Porsche Museum
+49 (0) 170 / 911 2065
astrid.boettinger@porsche.de

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2026/historie/porsche-einsitzer-geschichte-mclaren-mp4-2-tag-porsche-formel-1-43695.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/15811c32-f0e9-46df-a01e-413271d2e678.zip

Externe Links
https://www.motorsportmagazine.com/
https://newsroom.porsche.com/de/2026/historie/porsche-einsitzer-geschichte-718-formel-2-43693.html
https://newsroom.porsche.com/de/2026/historie/porsche-einsitzer-geschichte-804-formel-1-43692.html