

Peugeot vendió más de un millón de coches

El año 1990 ha estado marcado por una reducción del mercado automovilístico europeo, tras las sucesivas alzas de 1987, 1988 y 1989. Con un volumen total de 13.219.100 turismo matriculados, este mercado registró una baja, aproximadamente, del 1,3 por ciento. Signos precursores de regresión se manifestaron en ciertos mercados —como Gran Bretaña o España— en el primer semestre, y la baja se acentuó después sobre el conjunto de

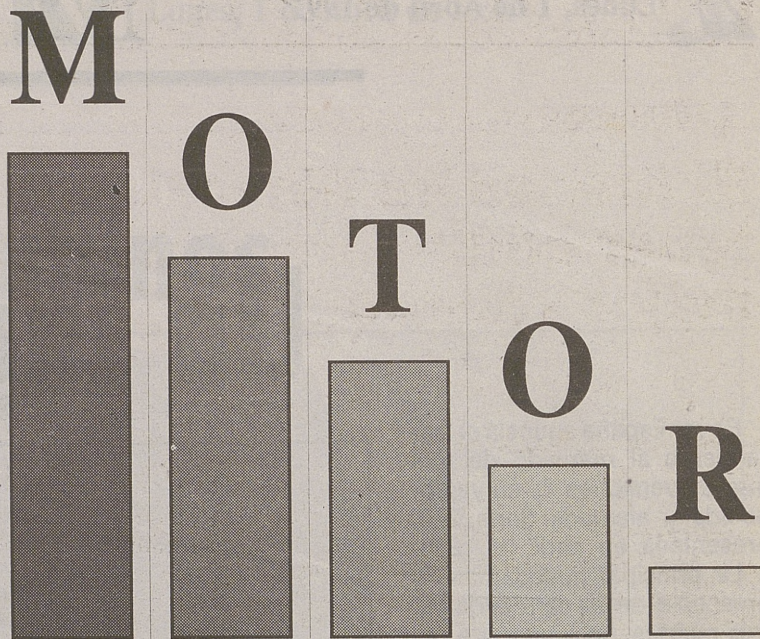
los mercados de Europa, en los últimos meses del año 1990, con la notable excepción de Alemania.

La cifra de negocios de Automóviles Peugeot en 1990 alcanzó los 100.000 millones de francos, y sus inversiones fueron de 8.000 millones de francos.

En Europa, con 1.080.100 turismos particulares matriculados, Peugeot mejora sensiblemente su penetración, que pasa del 7,9 por ciento en 1989 al 8,2 por ciento en 1990.

En Francia, con 498.600 coche matriculados, Peugeot elevó su tasa de penetración del 20,8 por ciento en 1989 al 21,6 por ciento en 1990.

Peugeot produjo en 1990 un total de 1.409.000 vehículos, unas 100.000 unidades más que en 1989. Para cada uno de los modelos de la gama la producción total fue la siguiente:
604.400 unidades de 205.
245.800 unidades de 309.
351.000 unidades de 405.
24.900 unidades de 505.



Dedra Integrale de Lancia

El cielo de los automóviles



Los nueve primeros meses de 1990 han confirmado la tendencia hacia un significativo incremento de la presencia Lancia en el mercado europeo. Los coches matriculados han sido 234.000, con un aumento del 5,1% respecto al mismo período de 1989.

Este resultado aparece aún más positivo si se analizan los datos de venta relativos sólo a los mercados extranjeros, es decir excluyendo los relativos a Italia: más de 58.000 coches entregados en el período que va de enero a septiembre de 1990, con un incremento del 24,2% respecto a los mismos meses de 1989.

La presencia Lancia en el mercado europeo, que a finales de septiembre de 1989 era del 2,1%, era un año después del 2,3%.

Dedra. De las 45.000 Dedra unidades vendidas en Italia en el período que va de enero a septiembre de 1990 la preferencia se ha dividido de la siguiente manera: 53% de la versión 1.6 i.e., 26% de la versión 1.8 i.e., 12% de la versión 2.0 i.e., 9% de la versión 2.0 turbo ds.

En Italia el segmento D. en el que se coloca el Dedra, tras la disminución registrada entre 1987 y 1988 ha vuelto a manifestar una tendencia al crecimiento de volumen, con un incremento paralelo de su cuota respecto al mercado total, de hecho en todo el año 1989 las matriculaciones de coches de este segmento fueron 330.000 lo que equivale al 13,9 por ciento del total. Este porcentaje aumentó al 15,2%

en los nueve primeros meses de 1990, con 280.000 unidades matriculadas.

En el mismo lapso de tiempo

la cuota Lancia en el ámbito del segmento D, que en 1989 era del 13,8 por ciento, ha aumentado al 16,2 por cien-

to, mientras que la de las marcas italianas en su totalidad ha pasado del 33,9 por ciento al 43,6 por ciento.

El mercado de los coches de altas prestaciones y de alto contenido tecnológico al que se dirigen los nuevos Dedra 2000 turbo e integrale representa en el segmento D un importante comportamiento de mercado en crecimiento, que puede estimarse en 110.000 unidades anuales en Europa.

En los nueve primeros meses de 1990 Lancia ha matriculado en Italia 176.000 coches. Se trata de un dato jamás registrado en el pasado, y más importante por haberse conseguido en un período caracterizado por un mercado que se ha visto afectado por notables elementos externos.

PRESTACIONES

DEDRA 2000 TURBO

La velocidad máxima es de 215 km./h.
La aceleración de 0 a 100 km./h. se produce en 8,3 segundos. El kilómetro con salida parada se cubre en 29,0 segundos.
Los consumos normalizados son de 7,2 l/100 km. a 90 km./h., 9,2 l/100 km. a 120 km./h., 11,9 l/100 km. en el ciclo urbano.

Rover 216 GTi 16 V

Un inglés con clase

Rover España anuncia el lanzamiento al mercado de tres nuevas versiones de su ya conocida y afamada Serie 200, presentada en abril de 1990.

La principal novedad es la presencia de la carrocería de tres puertas, un gran logro estético de Rover, en versiones 214 Si y 216 GTi 16 V Twin Cam. Junto con ellas, se presenta también la versión alta de gama, el Rover 216 GTi 16 V Twin Cam de cinco puertas.

Las dos versiones GTi van equipadas con el motor Honda 1.6 de inyección multipunto, con culata de 16 válvulas y doble árbol de levas en cabeza, que proporciona una potencia de 130 CV a 6.800 r.p.m. Los Rover 214 Si son impulsados por el motor Rover de la Serie K de 1,4 litros, inyección monopunto, doble árbol de levas y una potencia de 95 CV a 6.250 r.p.m.

3 puertas. El nuevo Rover 214 Si con carrocería de tres puertas viene a colocarse como primer escalón de la prestigiosa gama Rover 200. Su motor 1.4, perteneciente a la más moderna familia de motores, la Serie K de Rover, está construido enteramente en aluminio. La utilización de cuatro válvulas por cilindro y de la inyección monopunto permiten una eficaz combustión y una elevada potencia, cifrada en 95 CV a 6.250 r.p.m., con la que se obtiene una velocidad máxima de 174 Km./hora.

Dentro de su amplio equipamiento, destacan la transmisión manual de cinco velocidades, la barra estabilizadora en la suspensión delantera, el avisador acústico de luces encendidas, el sistema de apertura desde el interior del portón trasero y del depósito de la gasolina, los cinturones traseros de seguridad, el asiento trasero abatible por secciones 60/40, el volante regulable en altura, los espejos retrovisores ajustables desde el interior, los cristales tintados con banda parasol verde y la pintura "duotone".

Gracias a su extraordinaria mecánica, los consumos de combustible son realmente ajustados, pues tiene homologados 5,3 litros de gasolina con o sin plomo a 90 Km./hora, 6,7 litros a 120 Km./h. y 8,7 litros en ciudad.

Rover pone en juego un auténtico fuera de serie. Potencia, perfección de líneas, elegancia e impecable comportamiento son los atributos del nuevo Rover 216 GTi, en carrocería de tres puertas.

Su diseño externo denota a las claras el carácter deportivo que lo anima. Los "spoliers" delantero y trasero en el mismo color de la carrocería, los pasos de rueda traseros, las llantas de aleación de 15 pulgadas con neumáticos de per-



fil bajo y, sobre todo, la pintura de un sólo tono, lo diferencian del resto de la Serie 200 y más aún de sus competidores.

Con su motor, totalmente de aluminio, de 1.590 cc., inyección multipunto, 16 válvulas, doble árbol de levas y caja de cambios de relación cerrada, se pueden alcanzar los 200 Km./h. y acelerar de 0 a 100 Km./h. en 9 segundos, gracias a sus 130 caballos de potencia.

En el nuevo Rover 216 GTi 3 puertas la comodidad y el equipamiento son propios de Rover. Comodidad que se manifiesta en detalles como el volante deportivo de tres radios regulable en altura, la dirección asistida o la regulación lumbar de los asientos delanteros, que, como los traseros, están tapizados en una exclusiva combinación de terciopelo y cuero.

Como especificaciones más significativas, dentro de un completísimo equipamiento de serie, caben destacar los frenos de disco en las cuatro ruedas (ventilados los delanteros), las barras estabilizadoras delanteras y traseras, el cierre centralizado de puertas y maletero, los elevallunas y retrovisores eléctricos, el reposapié izquierdo para el conductor, la apertura del portón trasero y la tapa del depósito de gasolina desde el interior, los asientos traseros abatibles por secciones 60/40 y la posibilidad opcional del aire acondicionado y el sistema antibloqueo de frenos ALB 2.

5 puertas. Rover amplía la ya célebre gama 200 de cinco puertas con un nuevo "buque insignia" de altas prestaciones; el Rover 216 GTi de cinco puertas.

Reforzando la imagen de "coche para el conductor" propia de la Serie 200, esta nueva versión, al igual que la GTi de tres puertas, cuenta con un motor de inyección multipunto, 16 válvulas, 130 CV de potencia y caja de cambios de relación cerrada, con idéntica cilindrada y prestaciones.

La versión alta de gama de la Serie 200 está dirigida a los clientes que busquen la versa-

tilidad de la carrocería de cinco puertas, con una línea diferente y altas prestaciones, dentro del sector medio de lujo del mercado. Ofrece, además, un alto nivel de especificaciones, con un bastidor preparado para estar a tono con su aceleración y velocidad.

Este 216 GTi presenta de serie el mismo equipamiento que la versión tres puertas, exceptuando que las llantas de

aleación son de 14 pulgadas, que el asiento del conductor es regulable en altura, que su interior está decorado con inserciones de madera en puertas y salpicadero y que la pintura de la carrocería es "duotone".

Al igual que su homónimo de tres puertas, el aire acondicionado y el sistema antibloqueo ALB 2 están disponibles opcionalmente.

Información general

Las distintas dimensiones aplicable a toda la Serie 200 son las siguientes:

La altura de las berlinas es de 140 cm; la batalla mide 255 cm; la longitud se sitúa en 422 cm.

La anchura (entendida sin retrovisores) es de 168 cm; la anchura con retrovisores es de 170 cm.

Otro de los elementos importantes es el diámetro de giro: unos 10,20 metros.

La capacidad del maletero es de 0,35 metros cúbicos.

Esta capacidad se incrementa notablemente si los asientos traseros están abatidos. Pasa a 1,20 metros cúbicos.

La capacidad del depósito es de 55 litros.

A su vez las prestaciones son de lo más destacable: según el modelo, la aceleración de 0 a 100 km/h es de 9 a 13,9 segundos, para una velocidad máxima que varía entre 174 km/h y 200.

Los consumos de estos modelos, a 90 km/h, varían entre 5,3 y 6,5 litros por cada 100 kilómetros.

A 120 km/h, el margen se sitúa entre 6,7 y 8,5 litros

por cada 100 kilómetros. En ciudad, apenas si aumenta este consumo entre 8,7 y 9,9 litros.

Toda la Serie 200 puede utilizar gasolina sin plomo.

Tarifa de precios

Serie 200

Rover 214 Si 3 P	1.725.000
Rover 214 Si 5 P	1.785.000
Rover 214 GSi 5 P	1.975.500
Rover 216 GSi 5 P	2.199.000
Rover 216 GSi 5 P Aut	2.338.000
Rover 216 GTi 3 P	2.360.000
Rover 216 GTi 5 P	2.440.000

Opciones

Pintura metalizada	30.000
Aire acondicionado	182.500
ALB (GTi)	206.000

El precio total incluye IVA y transporte

Peugeot 205 Diesel Turbo

Camello de los caminos



El 205 Diesel Turbo está propulsado por el motor XUD7T, resultante de la asociación al motor XUD7, de 1.769 cm.³ de cilindrada, con un turbo compresor KKK.K14. La potencia máxima obtenida es de 78b CV DIN (57,5 kW CEE), a 4.300 r.p.m.

Con una favorable relación peso/potencia (11,8 Kg/CV), el 205 Diesel Turbo consigue prestaciones brillantes, en línea con las que proporciona un automóvil de gasolina de potencia similar.

Velocidad máxima, 175 Km./h.

400 metros salida parada (seg.) 18,2.

1.000 metros salida parada (seg.) 34,2.

De 0 a 100 Km./h. (seg.) 12,2.

Los consumos son también moderados, sin que la turbo alimentación incremente de forma notable los del diesel de aspiración natural; una media de 6 litros a los 100 Km., con 4,6 l/100 Km. a 90 Km./h., 6,9 l/100 Km. a 120 Km./h. y 6,6 l/100 Km. en recorrido urbano.

Exteriormente, el modelo se identifica con una D grande —indicando su característica de Diesel— y la palabra Turbo en color rojo.

En el exterior, el 205 D Turbo se beneficia de todas las modificaciones de la gama 205 modelo 1991, personalizándose con el monograma D Turbo en el portón trasero. El faldón delantero, pintado en color carrocería, incorpora faros adicionales de largo alcance, como indicativo de su carácter de alto de gama, y las bandas decorativas exteriores, grises y rojas, armonizan con el estilo interior.

El interior es rico y deportivo, con asientos tipo GTI tapizados en terciopelo "Pisano". El asiento trasero es abatible, y el material de guarnecido en los paneles tiene la misma calidad y color que el que cubre los asientos.

Repetimos el cuadro de prestaciones C.E.E. homologadas:

Velocidad máxima, 175 Km./h.

400 m. salida parada 18,2 segundos.

1.000 m. salida parada, 34,2 segundos.

0 a 100 Km./h., 12,2 segundos.

Consumo a 90 Km./h., 4,6 l/100 kilómetros.

Consumo a 120 Km./h., 6,9 l/100 kilómetros.

Consumo medio urbano, 6,6 l/100 kilómetros.

La suspensión es de 4 ruedas independientes, de tipo pseudo McPherson (triángulo inferior) delante y brazos tirados atrás. Teniendo en cuenta el peso sobre cada eje, la geometría de los trenes es específica y las flexibilidades en las ruedas son menores que en las versiones de alimentación atmosférica: 88 mm/100 Kg., en vez de 94, en las delanteras y

58,6 mm/100 Kg., en vez de 69, en las traseras.

La dirección de cremallera, puede recibir, en opción, asistencia hidráulica.

Los frenos, asistidos, son de doble circuito en X, con discos delante y tambores con compensador en la parte trasera.

En el exterior, el Turbo Diesel tiene todas las mejoras del año 91; el retrovisor exterior derecho, las luces intermitentes delanteras de "cristal" y los pilotos traseros de nuevo diseño. El faldón delantero tipo GTI, de color carrocería, lleva los faros adicionales de largo alcance. En la parte trasera, el monograma específico, con 205 D en gris y Turbo en rojo. Los laterales de la carrocería, decorados con dos bandas estrechas.

Al interior también nos hemos referido anteriormente. El terciopelo gris en dos tonos, los asientos sport, tipo GTI. Un cuadro atractivo y completo, un volante deportivo, cinturones delanteros enrollables.

Un equipo en el que no falta nada, adecuado a la categoría de esta versión cumbre de los 205 diesel.

El volante es deportivo, de tres radios, y el tablero de instrumentos lleva 4 indicadores circulares. El cuentavueeltas, el reloj digital, el limpiaparabrisas de dos velocidades e intermitencia y el espejo de cortesía, ocultable, en el lado del conductor, son parte del completo equipo de esta berlina diesel del máximo nivel.

Turbo. Hasta ahora, todas las versiones diesel de la gama 205 estaban equipadas por el motor XUD7, de 1.769 cm.³, con una potencia de 60 CV DIN (43,5 kW CEE), a 4.600 r.p.m.

A partir de este lanzamiento, existe, además, el 205 Die-

sel Turbo, en 3 ó 5 puertas, con una motorización sobrealimentada similar a la del 309 SRD Turbo: es decir, una motorización que permite alcanzar la potencia de 78 CV DIN (57,5 kW CEE) a 4.600 r.p.m.

Este motor, con bloque de paredes delgadas y camisas integradas, lleva culata de aleación ligera; con dos válvulas por cilindro accionadas por árbol de levas en cabeza, movido por correa dentada. La presión máxima de sobrealimentación desarrollada por el turbo KKK.K14 es de 0,6 bar.

El par máximo es de 16,2 mkg (157 Nm CEE) a 2.100 r.p.m. El régimen de regulación en vacío se fija en 4.800 r.p.m. El motor está refrigerado mediante un radiador de cobre, con dos moto-ventiladores mandados por termostato, de 300 W cada uno, además de un intercambiador aceite/agua que complementa la efectividad del sistema. La relación peso/potencia del 205 D Turbo es de 11,8 Kg/CV (16,1 Kg/kW).

Con el fin de lograr una mayor eficacia, las relaciones de las dos primeras marchas se

han modificado con referencia a las de las versiones de motor de aspiración atmosférica.

La primera es más corta (0,2894 en vez de 0,3023) y la segunda más larga (0,5405 en vez de 0,5312). La relación del puente es idéntica (0,2881) y la circunferencia de rodadura es de 1,725 metros.

Las velocidades a 1.000 r.p.m. son, en Km./h.:

- 1.º 8,62.
- 2.º 16,11.
- 3.º 23,29.
- 4.º 30,77.
- 5.º 39,40.

Entre Madrid y Lisboa

Un rally especial

Representantes de más de cincuenta medios de comunicación especializados han participado en un raid de consumo, mediante una prueba consistente en cubrir, a bordo de sendos 205 diesel turbo, los 640 kilómetros de Madrid a Lisboa.

Se estableció en 85 Kms./hora la velocidad media mínima a conseguir, fijando un coeficiente de clasificación en función de esta velocidad y del consumo de cada uno de los vehículos participantes.

En el trayecto Madrid-Lisboa el primer clasificado fue el vehículo conducido por Arturo de Andrés y Francisco José Fernández, que lograron gastar solamente 4,43 litros de combustible por cada 100 kilómetros recorridos, a una velocidad media de 86 kilómetros a la

hora. Fueron seguidos por Julio Costa y Alfonso Vignau, con 4,97 litros y 87 Kms./hora. Un tercer lugar fue ocupado por la pareja Fernando Barrera y Francisco Rodríguez, con resultados próximos a los anteriores.

El conjunto de los participantes que rodaban en 14 vehículos, consiguieron un consumo medio de 5,67 litros a los 100 Kms., a 95 kilómetros/hora de promedio.

Participantes. En el trayecto de vuelta, Lisboa-Madrid, el primer clasificado fue José Bernardo Pino, que obtuvo 5,05 litros de combustible a los 100 kilómetros a la hora, con 85,9 Kms./hora de velocidad media, empatado con la pareja formada por Ma-

nuel Molina y José Antonio Rodríguez Hidalgo, que consiguieron igual resultado.

El segundo clasificado fue Aurelio Sánchez, con 5,07 litros a los 100 Kms., a 85,7 Kms./hora de media, seguido por la pareja formada por Juan Angel Martínez y Julián Pelayo, con 5,14 litros y 85,3 Kms./h.

En este grupo de vuelta el consumo medio fue de 5,55 litros a los 100 Kms., con una velocidad promedio de 87,1 Kms./hora.

A tenor de los resultados obtenidos, el Raid constituyó una prueba altamente satisfactoria para los concurrentes, que pudieron comprobar la capacidad ruttera y las altas prestaciones de este nuevo Peugeot 205 Diesel Turbo.

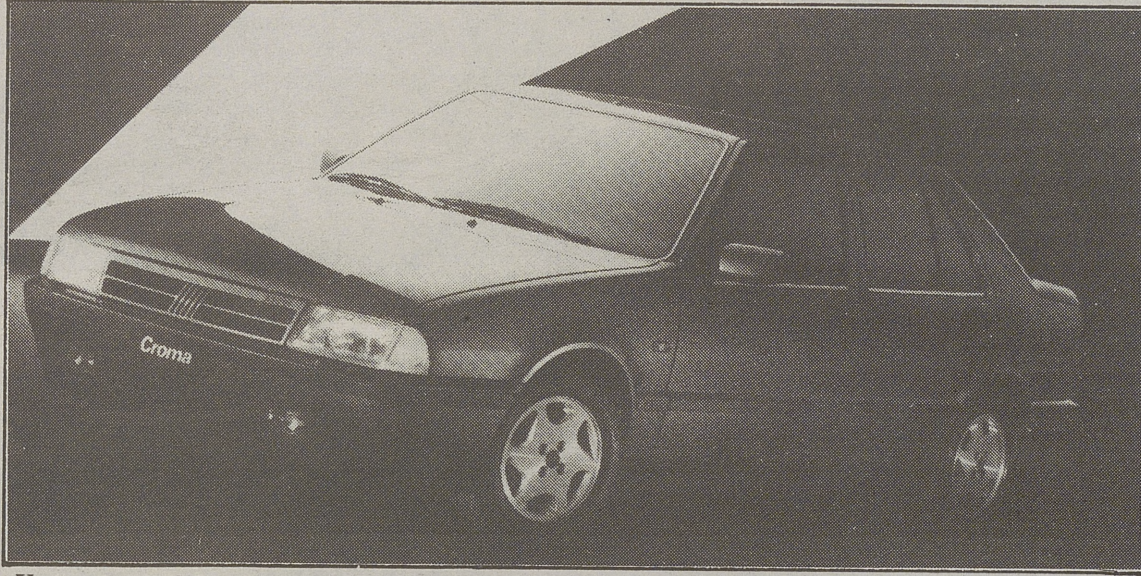
El nuevo modelo se sitúa como el mejor equipado de su clase

Fiat renueva su modelo Croma

Fiat pone a la venta sus nuevos modelos Croma.

Las novedades en el producto —en primer lugar, la línea— son muy notables y reposicionan al modelo en el mercado. Pero lo que más sorprende son los precios que han sido anunciados para el mercado español. Son precios que, teniendo en cuenta el mayor equipamiento de serie respecto a los anteriores, bajan entre un 9 y un 23% según versiones, muy por encima de la reducción arancelaria que tuvo lugar a primeros de año. Esto denota la política agresiva que Fiat se ha impuesto, en beneficio del cliente, para crecer en un mercado que, como el español, es altamente competitivo y donde están sobradamente conocidos otros de sus modelos de menor tamaño como el Uno, Tipo y Tempra.

Las novedades más importantes. El nuevo Croma mantiene todas las características básicas que han sido las mejores bazas de la versión anterior. Mantiene su habitabilidad interior, el amplio portón trasero y su aerodinámica de CX = 0,32, e incluye numerosas mejoras entre las que destacan, además de los precios especialmente competitivos y una definición tan



Un nuevo modelo, preparado para la ciudad.

ARCHIVO

completa de su equipamiento, la nueva calandra delantera, con un frontal más bajo, e inclinado, Grupos ópticos más estrechos, bifocales, con más rendimiento de iluminación, paragolpes integrado en el color de la carrocería, doble espejo exterior retráctil y con desempañador, nuevo diseño de consola y salpicadero con nuevos materiales, nuevo tratamiento anti-ruidos y antivibraciones, nuevo diseño de asientos, todos con regulación del apoyo lumbar, todas las versiones tienen mando de cierre a distancia, el sistema de climatización se sitúa en los más altos niveles de su categoría con nuevas funciones —cristales Solex-

tra— en la mecánica, árboles de levas contrarrotantes y turbo de geometría variable y así toda una gran cantidad de detalles que marcan las diferencias en un automóvil.

El mercado. El Croma ha sido un modelo determinante para la expansión de la marca Fiat en este segmento. Desde el lanzamiento comercial, en diciembre 1985, hasta final de octubre 1990, del Croma se han vendido más de 300.000 unidades, de las cuales aproximadamente el 40% lo han sido fuera de Italia.

En 1989, el Croma ha representado el 5% de las ventas totales de la marca Fiat y el 43% de su producción se ha vendido en los

mercados exteriores. En 1990 se vendieron en España 1.365 unidades del Croma lo que significa una cuota de mercado del 3,2% de su segmento.

Gama y precios. La nueva gama del Croma será todavía más completa y con mejor equipamiento que la anterior. Todos los modelos tendrán como mínimo aire acondicionado de serie o climatizador. El modelo Turbo i.e. tendrá además asientos de cuero y ABS.

Cinco motorizaciones, tres de gasolina y dos Turbo Diesel, uno de ellos de inyección directa, son la base de las seis versiones distintas que se ofrecen del Croma.

El Grupo VW en 1991: Un buen comienzo

Tras haber alcanzado en el ejercicio de 1990 un beneficio, que después de impuestos, que superará los 1.000 millones de marcos alemanes, el Grupo VW ha comenzado este año con resultados positivos en las ventas de sus vehículos. De acuerdo con datos aún provisionales, durante el período de enero/febrero de 1991 se vendieron en todo el mundo alrededor de 489.000 modelos pertenecientes al Grupo Volkswagen, lo que representa un aumento del 4,4% con respecto al año anterior. De la misma manera, en Europa se incrementó el volumen de ventas en un 4,2%, lo que representa un total de 372.000 vehículos pertenecientes al Grupo Volkswagen vendidos durante el mismo período de enero/febrero.

El objetivo primordial del Grupo VW para este nuevo año de 1991 es proseguir con la continua renovación de sus modelos y así poder entrar en el mercado único europeo con una gama renovada a fondo. Una parte muy importante de este mercado la constituye Alemania, en donde se pusieron en circulación durante el mes de enero, alrededor de 300.000 nuevos vehículos, lo que supone un aumento del 40% con respecto al mismo período del año anterior. Las marcas pertenecientes al Grupo VW (Volkswagen, Audi y Seat) suministraron al mercado alemán, durante los dos primeros meses del año un total de 186.000 automóviles, lo que representa un aumento del 48% con respecto al año pasado.

Nissan Motor Ibérica, S.A.

Resultados del ejercicio 1990

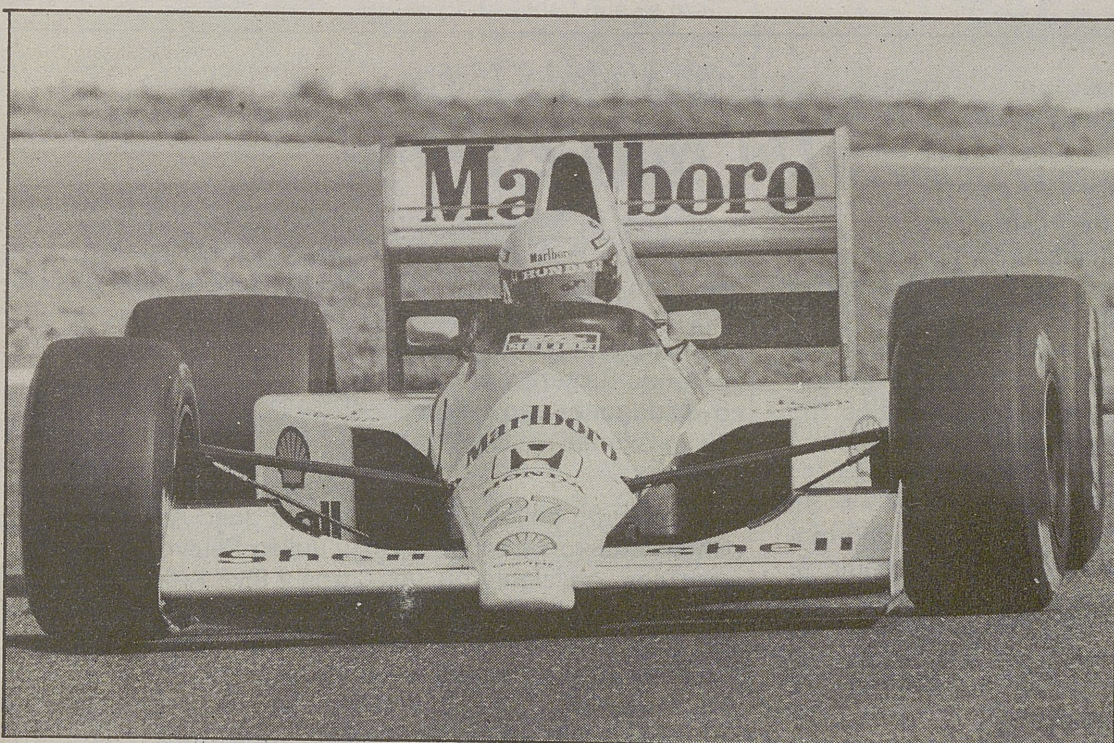
Nissan Motor Ibérica ha cerrado su Ejercicio económico de 1990 con unos resultados que pueden calificarse de muy satisfactorios considerando la crisis por la que atraviesa el sector de automoción que se inició en el segundo semestre del pasado año con importantes descensos de los mercados, tanto de vehículos de pasajeros como comerciales e industriales.

La cifra de facturación ascendió a 164.900 millones de pesetas que, si bien supone un incremento sólo del 2,3% con respecto a 1989, incluye un importante crecimiento de las exportaciones (un 30%). Las ventas en los mercados exteriores han alcanzado los 39.645 millones de pesetas. Esta evolución responde a la estrategia de la Compañía de potenciar su presencia en los mercados europeos.

El Resultado Neto del Ejercicio ha ascendido a 7.056 millones, siendo el Cash Flow generado de 15.100 millones de pesetas.

Las inversiones totales realizadas en 1990 se cifran en 19.050 millones de pesetas, de las cuales 4.070 millones corresponden a investigaciones y proyectos y forman parte del ambicioso plan de inversiones acometido por la compañía que asciende a 190.000 millones para el período 1990-1996. Estas serán destinadas principalmente al lanzamiento de nuevos productos, aumento de la capacidad productiva, ampliación de la Planta de Estampación, nuevo Almacén de Recambios y nuevo Centro Técnico.

Las ventas efectuadas han alcanzado las 91.698 unidades de las cuales un 34% han sido destinadas a mercados exteriores. En cuanto a la evolución de mercado interior, Nissan Motor Ibérica sigue siendo líder en los distintos sectores en que está presente. La cuota de mercado de los camiones Nissan, en su segmento de aplicación, ha sido del 48%, la de vehículos comerciales del 42,5% y la de los vehículos todo terreno (sector competitivo) del 47,5%.



Ayrton Senna, el n°1 indiscutible

El campeón del mundo de Fórmula 1 de 1990, Ayrton Senna, está demostrando al mundo entero que, tras un piloto peleon y nervioso, siempre en el preámbulo de un adelantamiento peligroso, se esconde el n°1 actual de este deporte mecánico. El más rápido en los entrenamientos, el más rápido en carrera, Ayrton Senna demostró en Brasil, su territorio, porque arrebató el título a Alain Prost en 1990. A la diferencia del «Profesor», Ayrton Senna es relativamente joven, por lo que su dominio de la conducción podría durar años.