

Los beneficios de Campsa en Octubre pueden ser «catastróficos»

El director general de CAMP-SA, Roberto Centeno, dijo ayer en Santander que los beneficios de la compañía en el pasado mes de septiembre se han reducido a la mitad en relación al pasado año y mostró su temor respecto a que octubre sea «catastrófico» en este sentido.

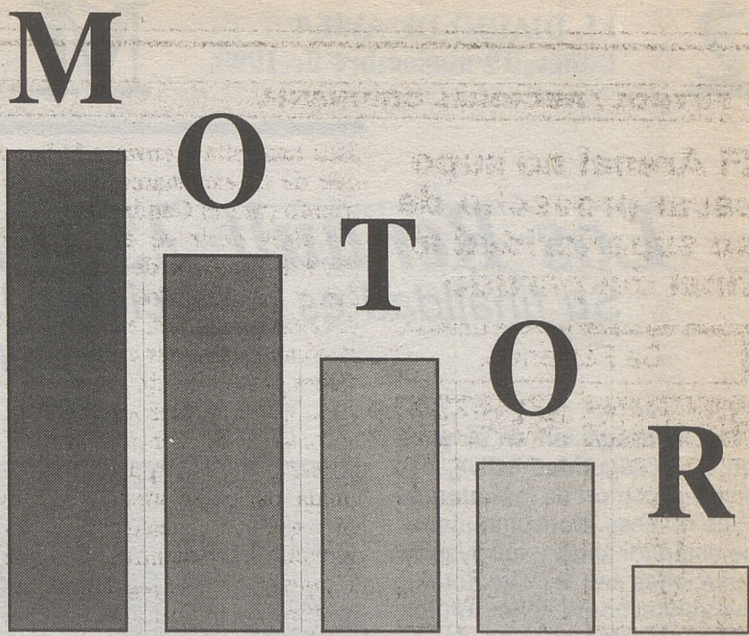
Centeno manifestó en rueda de prensa que posiblemente los beneficios de CAMPSA durante el pasado mes estarán por debajo de la mitad de los beneficios obtenidos en 1989.

El director general de CAMP-SA, quien aseguró que si estalla la guerra en el Golfo Pérsico el precio del barril de crudo puede alcanzar los 60 dólares durante el periodo de hostilidades, vaticinó que el petróleo será una energía barata en el futuro.

Una vez que se solucione la crisis y desaparezca la amenaza iraní, indicó Centeno, «la situación de las zonas productoras del Golfo se estabilizará y con el exceso de la capacidad de producción la oferta

acabará superando a la demanda, por lo que habrá petróleo barato, a menos de 20 dólares el barril, durante bastantes años».

Roberto Centeno señaló que si el conflicto Irak-Kuwait se prolonga durante dos meses más, el impacto sobre la economía española será de un descenso de aproximadamente un punto en el crecimiento, la inflación se incrementará 1,2 puntos y el déficit exterior aumentará también en un punto más de PIB.



Presentación de la nueva serie 100 de Rover

Elegancia inglesa

Rover España presenta el nuevo Rover 100, sucesor de uno de los coches pequeños más populares, el Metro.

El nuevo Rover 100 es el resultado de un amplio programa de rediseño en el que Rover ha invertido 200 millones de libras.

Manteniendo la buena reputación del vehículo en cuanto a economía, líneas compactas y espíritu práctico, la nueva gama Rover 100 alcanza cotas nuevas en términos de potencia, prestaciones, confort y manejabilidad. Niveles excepcionales de ausencia de ruidos y refinamiento general se combinan con un exterior sensiblemente rediseñado para formar un conjunto extraordinario.

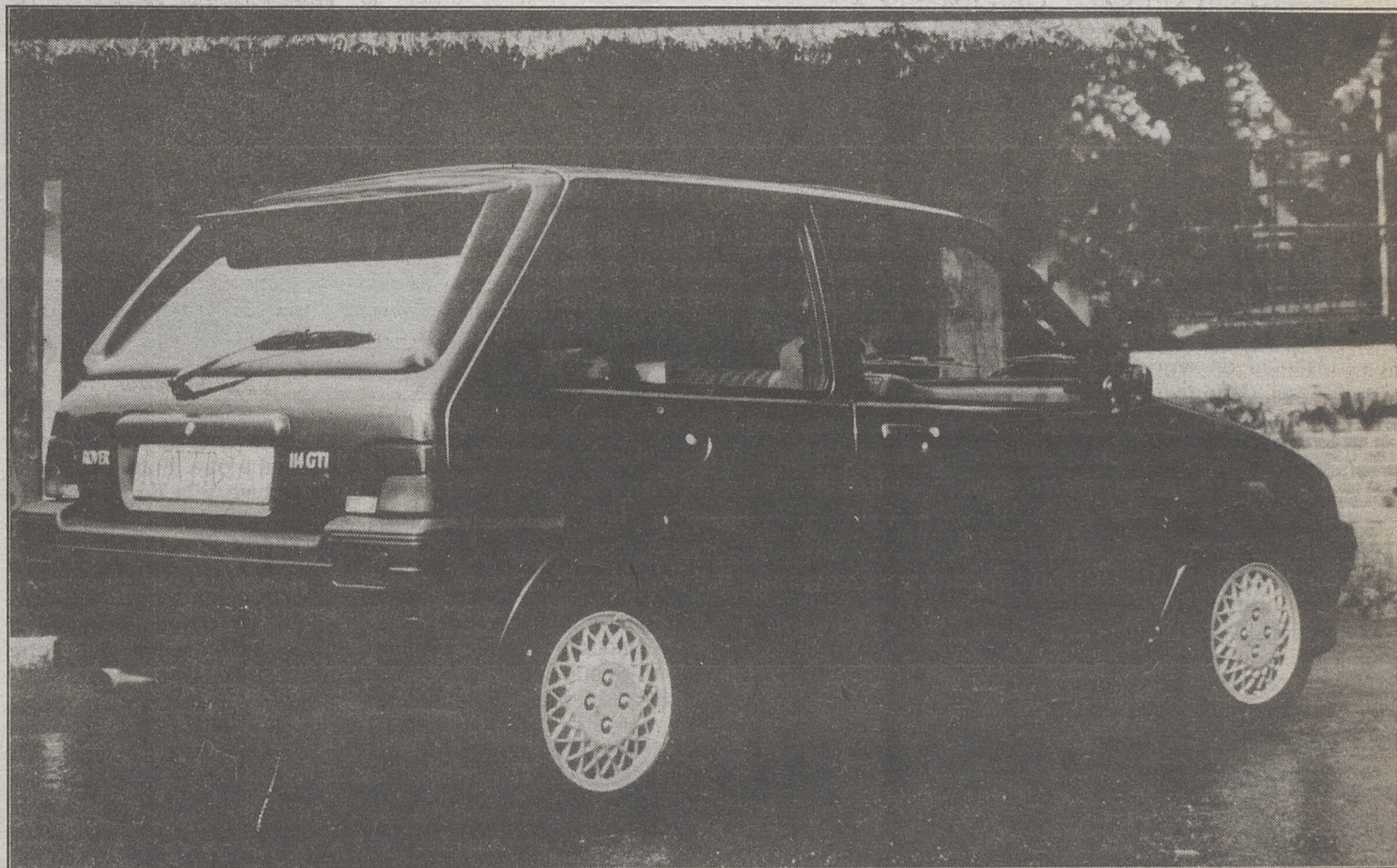
Todas las versiones de la nueva gama Rover 100 llevan los revolucionarios nuevos motores de la serie K de Rover, introducidos recientemente en la gama Rover 200 del segmento medio. En el Rover 100 hacen su debut las nuevas versiones de 1.1 y 1.4 litros de 8 válvulas de la serie K, con un motor de 1.4 litros y 16 válvulas en el líder de la gama el Rover 114 GTi.

El Rover 100 está disponible en formato de tres y cinco puertas, según el modelo. En todos los derivados está disponible la última transmisión de 5 velocidades de Rover.

La nueva tecnología de suspensión ayuda a proporcionar unas características de marcha y manejabilidad excelentes, a la vez que el confort del conductor se ve optimizado por nuevos asientos y por un supuesto de conducción radicalmente mejorado.

Desde su debut en octubre de 1980, el anterior Metro ha obtenido un éxito considerable en el mercado del coche pequeño, con un total de ventas hasta la fecha en el Reino Unido bastante por encima del millón de unidades.

Su reputación se ha basado en una excepcional relación calidad/precio, eficacia del espacio y versatilidad. Ahora, la nueva familia de motores de la serie K proporciona niveles de potencia y de par excepcionales sin incidir en el consumo. En el de 1.1 litros, el motor desarrolla 60 CV a 6.000 r.p.m. con 90 Nm de par a 3.500 r.p.m. en el de 1.4 litros, desarrolla 76 CV a 5.700 r.p.m.



con 17 Nm a 3.500 r.p.m. Todos estos modelos incorporan el nuevo carburador KIF.

Además, el nuevo Rover 114 GTi 16 válvulas cuenta con inyección mono punto controlada por MEMS (Sistema Electrónico de Gestión del Motor), y desarrolla 95 CV a 6.250 r.p.m. y 124 Nm de par a 4.000 r.p.m.

La familia de motores de la serie K de aleación de aluminio y mezcla pobre brinda asimismo importantes avances en cuanto a costes de mantenimiento reducidos. Su complemento es la última transmisión R65 de Rover —utilizada por primera vez en la Serie 200 de segmento medio— que optimiza las características de las prestaciones de la serie K.

Suspensión nueva

Una nueva suspensión Hydrogas interconectada da al nuevo Rover 100 un comportamiento extremadamente «plano» con una marcha, una manejabilidad y confort extraordinarios. La nueva suspensión ha sido desarrollada según las directrices del Dr. Alex Moulton, el inventor del sistema. El GTi añade amortiguadores ex-

ternos delanteros y barra estabilizadora detrás.

Más ancho y más largo que su predecesor, el nuevo Rover 100 tiene unas líneas externas modernas con un aspecto más suave y robusto. Delante, el nuevo capó y el paragolpes moldeado de una pieza totalmente integrado y nuevos fa-

ros contribuyen a la creación de una imagen fresca. El aspecto de la parte posterior se ha rejuvenecido con un portón, nuevos faros y el paragolpes moldeado de una pieza totalmente integrado.

El perfil lateral del nuevo Rover 100 se ha mejorado con la ayuda de un aumento en la longitud general de 118 mm. complementado por tapacubos integrales y la utilización de bandas de caucho laterales en todos los modelos.

Más confort y refinamiento

En el interior, el nuevo Rover 100 ha mejorado sensiblemente brindando un ambiente de conducción inmejorable en el segmento de coches pequeños.

Las ventajas del puesto de conducción revisado se han visto mejoradas por la utilización de nuevos asientos con espuma de doble dureza, derivadas de las utilizadas por Rover en su gama 800 ejecutiva y la nueva serie 200/400, lo que proporciona cotas de confort de coches grandes.

Un conjunto de instrumentos revisado con nuevos interruptores y controles de la

calefacción, gráficos mejorados, y un nuevo diseño de volante, mejoran aún más la ergonomía para el conductor.

Las designaciones de las versiones siguen la práctica establecida y están en la línea con las designaciones utilizadas en el Rover 200 y Rover 400.

Rover 111 L: De 3 y 5 puertas.

Rover 114 S: De 3 y 5 puertas.

Rover 114 SL: De 5 puertas.

Rover 114 GTi 16 v: Derivado deportivo tope de la gama con la "i" designando la inyección monopunto. Sólo de 3 puertas.

Características del nuevo Rover 100

Todos los nuevos Rover 100 tienen cuatro características nuevas:

—Avisador de faros encendidos.

—Cierre centralizado de una sola llave para puertas y tapa del depósito (excepto Rover 111 L).

—Ventilador de la calefacción/ventilador de 3 velocidades.

—Cuatro salidas de aire fresco al nivel del rostro.

Precios

- ◆ Rover 111 L 3P: 1.130.000 pesetas
- ◆ Rover 111 L 5P: 1.199.000 pesetas
- ◆ Rover 114 S 3P: 1.240.000 pesetas
- ◆ Rover 114 S 5P: 1.309.000 pesetas
- ◆ Rover 114 SL 5P: 1.380.000 ptas.
- ◆ Rover 114 GTi 16V: 1.555.000 ptas.

Opciones

Pintura metalizada: 19.000 pesetas (Precio con transporte e IVA incluido)

Los Renault 25, ahora con suspensión pilotada

Su finalidad es seleccionar la mejor amortiguación a fin de aunar confort y comportamiento en ruta

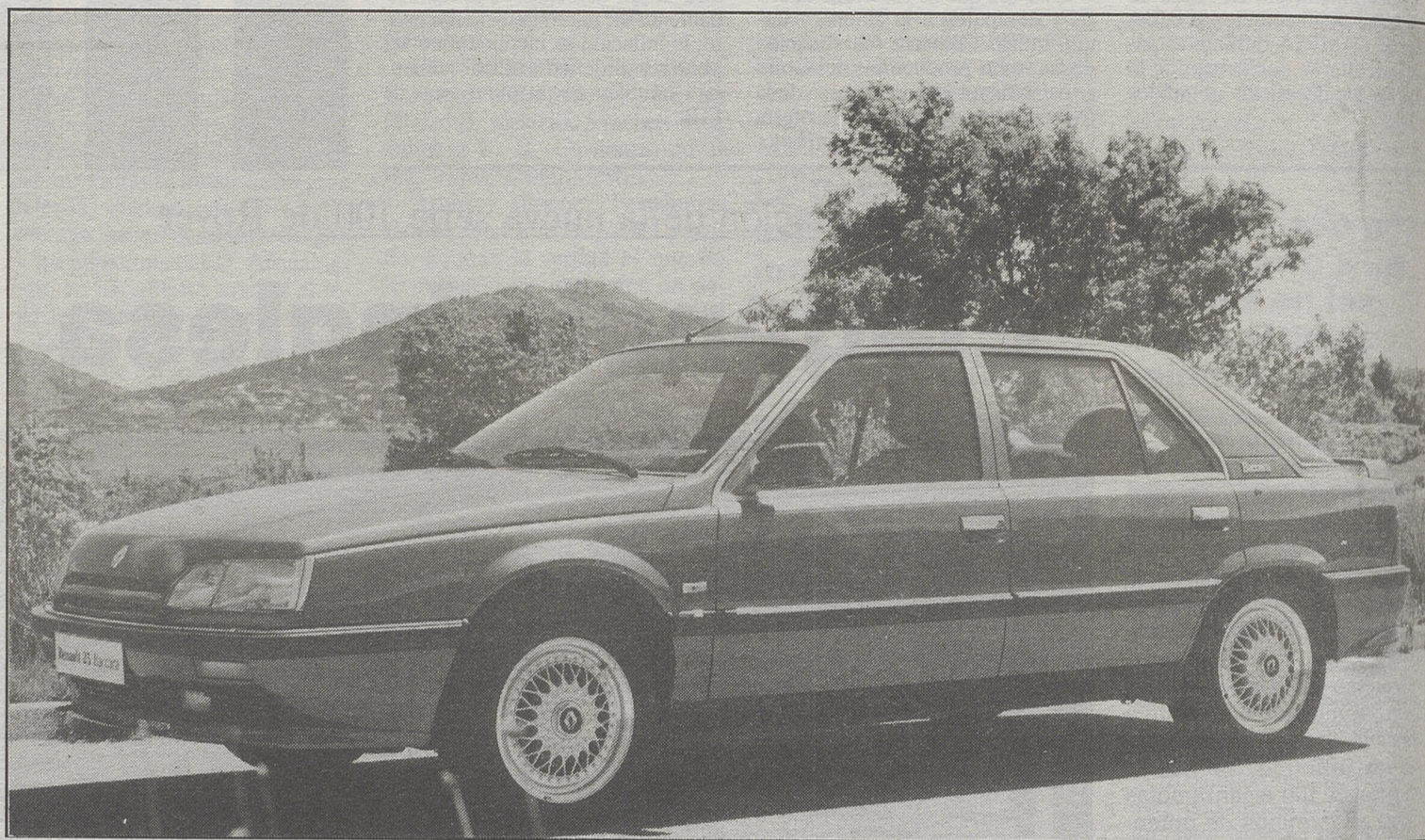
La investigación en el campo de la seguridad activa, pasiva y el confort de los automóviles no cesa. Constantemente se están ideando y ensayando soluciones con las que dotar a los vehículos de serie con los últimos adelantos. Una de las áreas que se ha desarrollado últimamente, hace referencia a las suspensiones en los vehículos.

Por regla general, el fabricante diseña la suspensión de sus vehículos atendiendo a un grado de compromiso con el que proporcionar una óptima seguridad y un elevado confort sea cual fuere el estado de la carretera y la velocidad del coche. Para que este grado de compromiso (que siempre se establece sobre unos valores difícilmente alterables) pueda extenderse, es por lo que RENAULT introduce como opción en su gama alta de RENAULT 25 la **suspensión pilotada**. Con ella, y a voluntad del conductor, se puede elegir entre tres leyes distintas de amortiguación (normal, deportiva o confortable) con las que adecuar los elementos de suspensión al estado del firme y la velocidad del vehículo.

A partir del 1.º de octubre de 1990, pues, la suspensión pilotada estará a disposición de los clientes que así lo demanden, para los RENAULT 25 v6 lny (ligada a la dirección asistida variable), y las dos versiones Baccara con motor de V6 Inyección y V6 Turbo.

¿Qué es una suspensión pilotada?

Básicamente, una suspensión pilotada es una evolución en la tecnología de suspensiones que posibilita optimizar las prestaciones de los vehículos altos de gama (p.ej.: RENAULT 25). Esta suspensión amplía el campo de las prestaciones en el plano del comportamiento dinámico de los coches y su fi-



nalidad radica en seleccionar —en todo momento— la mejor amortiguación entre las leyes disponibles a fin de aunar confort y comportamiento en ruta en función de tres factores.

El primero se refiere a las irregularidades de la carretera, el segundo a la velocidad del vehículo y el tercero a las solicitudes del conductor que puede elegir entre una amortiguación de confort, deportiva o normal, actuando sobre un interruptor situado en la consola central. Puede, de esta forma, seleccionar la amortiguación de forma automática (las tres leyes están disponibles) o bien seleccionar el modo de amortiguación más duro ("deportiva").

Funcionamiento:

Consiste la amortiguación pilotada en cuatro elementos

amortiguadores compuestos de los dispositivos clásicos bityubo sobre cada uno de los cuales se ha dispuesto un tubo intermedio que comunica a los otros dos. Para ello, se le ha dotado de dos electroválvulas de diferente calibrado pilotadas electrónicamente mediante un calculador.

En modo deportivo el funcionamiento del amortiguador es el clásico. Las electroválvulas no actúan y la ley de amortiguación queda determinada por el paso calibrado del pistón y pie del amortiguador.

Para seleccionar las otras dos leyes, lo que se hace es enviar una señal eléctrica (con un amperio de intensidad) que actúa sobre una u otra de las electroválvulas quienes liberan las compuertas correspondientes, favoreciendo el paso

rápido o lento de aceite de una cámara a otra (entre la cámara de trabajo y la de compensación) en suma, consiguiendo un tarado diferente.

La estrategia adoptada por el calculador electrónico está en función de una serie de parámetros entre los que cabe mencionar. Unos acelerómetros (3, concretamente) situados bajo el tablero de instrumentos lo más cerca posible del centro de gravedad del vehículo y solidarios con la caja electrónica que informan a esta de las ecelaraciones longitudinales, transversales y verticales que se producen en el coche en marcha.

A ello hay que añadir 2 captadores que informan tanto de la velocidad del vehículo como del accionamiento sobre el pedal del freno (para corregir la

ley de amortiguación en caso de frenada, por transferencia de masas).

El sistema está compuesto, pues, por los siguientes elementos: 4 amortiguadores bityubo, 2 electroválvulas por amortiguador, 1 calculador electrónico, 5 captadores (3 acelerómetros, un contactor de pedal de freno, un contactor de velocidad), 1 selector de modo de funcionamiento y un testigo en el cuadro de instrumentos.

Con esta incorporación, las versiones altas de la gama RENAULT 25 adquieren un nivel de equipamiento muy notable que redundará en un excelente posicionamiento dentro de su segmento de mercado.

El importe al que se oferta esta **suspensión pilotada** es de 225.000 pesetas.

El mercado de ventas de automóviles de turismo nuevos cayó un 19,97 por ciento el pasado mes de octubre, con lo que la baja que registra el sector en los diez primeros meses del año se sitúa en 10,08 por ciento, informó ayer la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles (ANFAC).

El descenso de ventas de turismos, tanto de fabricación nacional como importados, de las empresas agrupadas en Anfac alcanza en octubre el 22,92 por ciento, con 52.868 unidades vendidas, frente a las 81.561, que se alcanzaron en octubre de 1989.

Para los diez primeros meses del año la disminución de ventas de las empresas agrupadas en Anfac se cifra en un 11,49 por ciento, con 731.186 unidades, frente a las 826.084 del mismo periodo del año anterior.

Las ventas de automóviles de otras marcas no integradas en

Las ventas de automóviles cayeron un 19,97% en octubre

Anfac registró un aumento del 3,18 por ciento en octubre, hasta alcanzar las 10.712 unidades, frente a los 10.382 turismos vendidos en el mismo mes de 1989.

Este grupo registra un descenso del 0,12 por ciento en los diez primeros meses del año, que supone una cifra de ventas de 116.608 unidades, frente a las 116.753 del mismo periodo del año anterior.

Según la estimación de ventas de automóviles nuevos que facilita mensualmente la Asociación de Fabricantes, las marcas asociadas que registran una mayor caída de ventas en octubre son Seat (39,60 por ciento), Ford (36,58), Opel (34,00), Talbot (29,17) y Fasa Renault (26,86).

Suzuki aumentó sus ventas el

39,68 por ciento, Peugeot, el 14,29 por ciento, Nissan, el 5,37 por ciento, Volkswagen, del 3,05 por ciento, y Mercedes, el 1,57 por ciento.

En conjunto el grupo PSA registró una recuperación de ventas del 0,50 por ciento, y el grupo Seat-VW-Audi un descenso del 21,80 por ciento.

Por marcas, la estimación de ventas de turismos en octubre y los diez primeros meses del año, ha sido la siguiente:

Marcas y ventas

Octubre 1990

Citroen: 5.834 unidades, -15,67% respecto a octubre de 1989.

Peugeot: 9.328 unidades,

14,29% respecto a octubre anterior.

Talbot: 17 unidades, -29,17% respecto a octubre anterior.

F. Renault: 13.661 unidades, -26,86% respecto a octubre anterior.

Ford: 9.707 unidades, -36,58% respecto a octubre anterior.

Opel: 8.302 unidades, -34,00% respecto a octubre anterior.

Seat: 6.079 unidades, -39,60% respecto a octubre anterior.

Volkswagen: 6.750 unidades, 3,05% respecto a octubre anterior.

Audi: 1.411 unidades, -11,59% respecto a octubre anterior.

Mercedes: 956 unidades, 1,27% respecto a octubre anterior.

Nissan: 647 unidades, 5,37% respecto a octubre anterior.

Suzuki: 176 unidades, 39,68% respecto a octubre anterior.

Total 1990

Citroen: 66.991 unidades, -8,53% respecto al año anterior.

Peugeot: 89.805 unidades, -11,80% respecto al año anterior.

Talbot: 271 unidades, -110,08% respecto al año anterior.

Renault: 145.505 unidades, -20,15% respecto al año anterior.

Ford: 120.065 unidades, -12,12% respecto al año anterior.

Opel: 115.736 unidades, -11,52% respecto al año anterior.

Seat: 85.330 unidades, -7,37% respecto al año anterior.

Volkswagen: 68.381 unidades, -10,22% respecto al año anterior.

Audi: 18.982 unidades, 19,23% respecto al año anterior.

Mercedes: 10.892 unidades, -7,03% respecto al año anterior.

Nissan: 7.364 unidades, 71,14% respecto al año anterior.

Suzuki: 1.864 unidades, 80,62% respecto al año anterior.

SOBRE RUEDAS

El presidente de Seat pide «prudencia» ante los japoneses

El presidente del Consejo de Dirección del consorcio Seat-Audi-Volkswagen, Juan Antonio Díaz Álvarez, pidió ayer «rigor y prudencia» a la hora de adoptar algún tipo de decisión respecto a la introducción del mercado japonés del automóvil en España.

Díaz Álvarez, que asistió en Murcia a la inauguración de unas nuevas instalaciones del concesionario del grupo, solicitó de las autoridades «un periodo prudencial de adaptación» con el fin de preservar la producción nacional.

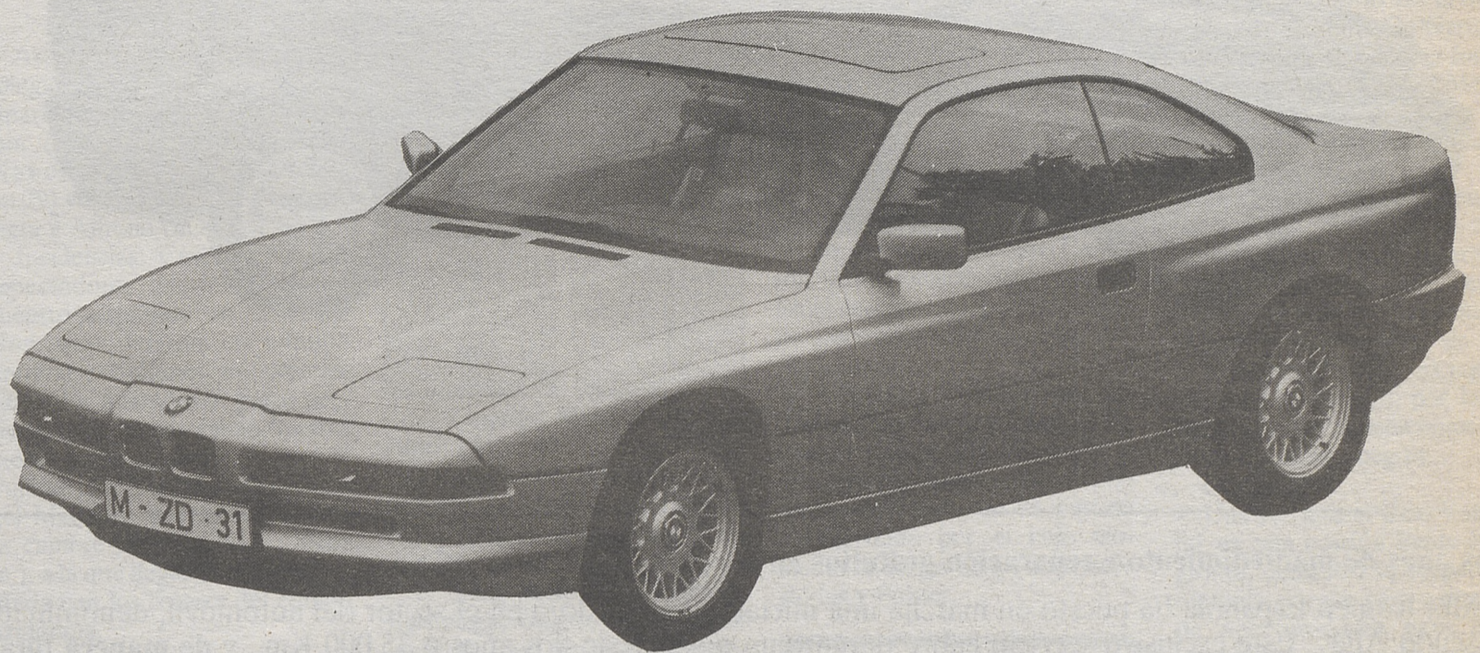
«Creemos que Europa se unifica para ser un ente con ideales liberales y no restrictivos, pero eso hay que hacerlo con rigor y prudencia, para evitar después situaciones como las han sufrido en Estados Unidos con los japoneses».

Díaz Álvarez se mostró escéptico ante una posible disminución del 33 por ciento de IVA que actualmente se paga en España por la compra de un vehículo «al menos por ahora» y aseguró que hay asuntos, como la actual paridad de la peseta, que preocupan más a la empresa que preside.

Esta paridad, aseguró, ha hecho que se pierdan muchos puntos de margen en la capacidad exportadora.

Afirmó que de la actual producción de Seat, que a finales del año alcanzará los 520.000 automóviles, el 70 por ciento se exporta, fundamentalmente a países del sur de Europa, como Francia e Italia.

Díaz Álvarez manifestó que Seat quiere recuperar «posiciones de antaño» en el mercado automovilístico español y consideró que la producción del modelo «Toledo», que arrancará a primeros de año y será presentado en el Salón del Automóvil de Barcelona, el próximo mes de mayo, puede ser un buen punto de partida. El presidente de Seat dijo que la integración del grupo con Volkswagen y Audi ha supuesto una consolidación de la entidad que dispone de más de dos mil concesionarios propios fuera de España, repartidos en 34 países.



BMW 850I

Símbolo de una década

La experiencia y tradición de BMW en la fabricación de automóviles coupés, que constituyeron en su época la vanguardia en creatividad y diseño automovilístico, ha dado como fruto un automóvil excepcional: el BMW 850i.

El nuevo coupé BMW de 12 cilindros, que se convertirá en el símbolo de la tecnología automovilística de esta década, tiene todo lo que se le puede exigir a un automóvil de estas características: la electrónica multifuncional más vanguardista del momento, los sistemas de control de la estabilidad y deslizamiento más sofisticados, el diseño más innovador y efectivo... etc.

Su avanzado diseño aerodinámico convierte al 850i en el primer automóvil deportivo que, dentro de la categoría de 12 cilindros y, pese a su anchura y las dimensiones de sus neumáticos, baja a 0,29 su Cx sin necesidad de recurrir a spoilers u otros aditamentos aerodinámicos.

Lógicamente, la propulsión de un automóvil de estas características debía estar encomendada a un propulsor excepcional: el motor BMW de 12 cilindros en V con cinco li-

tros de cilindrada que equipa el BMW 750i. La dinamicidad del 850i, resultante de acoplar una caja de cambios manual de seis velocidades —o automática de cuatro marchas con EH Control— a este propulsor que rinde 300 CV de potencia y 450 nm de par máximo, se traduce por las cifras conseguidas: velocidad máxima limitada electrónicamente a 250 Km/h, aceleración de 0 a 100 Km/h en 6,8 seg y 26,3 seg para cubrir el kilómetro con salida parada, y, todo ello, con la docilidad, el silencio y la suavidad que proporciona esta mecánica BMW de 12 cilindros.

Gran parte del equilibrado y la manejabilidad que muestra el 850i, se debe al nuevo eje trasero integral que ha sido especialmente desarrollado para este vehículo, que, guiado por cinco brazos de distribución tridimensional, consigue la máxima tracción y adherencia al suelo a la vez que una mejora notable en confort, y garantiza en todo momento una conducción deportiva muy segura.

De cara a la seguridad activa, el sistema automático de control del deslizamiento —incorporado de serie en el 850i automático—, garantiza la

máxima tracción y adherencia de las ruedas motrices sobre firmes deslizantes. Para los automóviles con cambio natural, el sistema que combina el control automático del deslizamiento con el sistema de control de la tracción (ASC+T), es la solución técnica más adecuada, ya que, actuando conjuntamente con el ABS, interviene activamente sobre los frenos de las ruedas motrices traseras para desacelerarlas en previsión de deslizamiento.

El chasis de este automóvil, altamente resistente a la torsión y a la flexión, es de tal rigidez que supera en nada menos que un 30% al ya famoso Serie 6 de BMW, proporcionando una base excelente tanto de cara a la seguridad activa y pasiva como a la ausencia de vibraciones y al confort de marcha.

El concepto de seguridad pasiva, muy desarrollado en el 850i, combina la máxima seguridad para el conductor con la máxima protección a otros usuarios, superando con facilidad las normas anticolidión americanas propuestas para el futuro.

El interior y exterior del 850i están en una perfecta armonía

que combina elegancia deportiva con eficacia funcional. El panel de instrumentos y la consola central, que incorpora una pantalla multi-información, han sido diseñados bajo criterios ergonómicos y se encuentran en el campo visual del conductor, fácilmente a su alcance. El equipo climatizador, además de mantener la temperatura seleccionada individualmente por los ocupantes, cuenta con un micrófiltro de partículas exteriores nocivas tales como polen, esporas, gérmenes, bacterias, virus... etc. Los asientos integrales, de espuma multiprensada y diseño completamente nuevo, proporcionan al conductor un excelente confort y sujeción lateral así como un alto nivel de seguridad gracias al sistema SGS, por el que el bastidor del asiento, al que va anclado el cinturón de seguridad, transmite las fuerzas del frenado al suelo desviándolas del conductor.

El 850i, ya disponible en los concesionarios oficiales BMW al precio de 12.500.000 pesetas IVA incluido, se convierte pues, y por méritos propios, en la segunda punta de lanza de la marca junto con el BMW 750i.



Dos años de mantenimiento y reparación gratuitos en los Alfa 33

Alfa Romeo Española ha puesto en marcha una iniciativa innovadora en el sector del automóvil, denominada "Escudo Alfa". Este exclusivo servicio cubre durante un período de dos años o 35.000 Km., y **de manera totalmente gratuita**, el mantenimiento de todas las versiones de la gama 33 (excepto la serie limitada "Veloce").

Además de la garantía contractual durante dicho período de tiempo, el "Escudo Alfa" cubre los cambios de aceite, filtros, bujías, pastillas de freno, correas, batería, etc., así como cualquier otra pieza, y la mano de obra para su reparación.

Este nuevo y exclusivo servicio se completa con el ya existente "Alfa Contact", 24 horas de asistencia en carretera, que ofrece remolque desde el Km. 0, regreso o continuación del viaje, gastos de hotel, vehículo de sustitución hasta 7 días, etc., y permite al usuario disfrutar de su Alfa 33 sin ningún gasto de mantenimiento (exceptuando gasolina, seguro y neumáticos).

Todos los Alfa 33, (excepto las serie limitada "Veloce") matriculados a partir del día 25 de octubre y hasta el 31 de diciembre, podrán beneficiarse de la protección integral del "Escudo Alfa", tanto en España como en los viajes al extranjero.



400 AX para Telefónica

Tras un concurso público en el que participaron todas las marcas automovilísticas, Telefónica de España seleccionó el AX COMERCIAL para renovar su flota de turismos. El contrato firmado por esta empresa y Citroën Hispania a finales del mes de mayo, efecta a más de 400 vehículos, de los que las 50 primeras unidades fueron entregadas en el mes de junio, completándose

el plazo de entrega en el mes de septiembre. La calidad del AX así como su alta rentabilidad, demostrada en un estudio realizado por Telefónica, fueron las características que hicieron a la empresa decidirse por este automóvil. Los 400 AX están destinados al departamento de Servicio al Cliente de Telefónica y se distribuirán por toda la geografía nacional.

EN RUTA

Mercedes-Benz propone un equipo especial para lastrar vehículos pesados

De acuerdo con las prescripciones sobre la elevación del PTA, definidas por la directiva europea n° 85/3 aplicada desde agosto pasado, Mercedes-Benz propone un conjunto de equipos especiales que permite lastrar sus vehículos de manera óptima.

El "kit" propuesto puede integrarse tanto en los vehículos de dos ejes como en los de tres. Para los vehículos de gamas media y pesada, el PTA de los 2 ejes pasa de 17 a 18 toneladas y el de los 3 ejes de 24 a 25 toneladas. El equipo especial propuesto por Mercedes-Benz concierne especialmente a los neumáticos, las llantas, el sistema de frenos, las ballestas, la dirección y los ejes. Dotados de una suspensión neumática, un sistema que permite a los grandes pesos circular sin deteriorar las carreteras, es incluso posible alcanzar un PTA de 26 toneladas en vehículos de 3 ejes.

A pesar de la elevación del PTA, el PTA de un vehículo tractor está limitado a 40 toneladas. Convendrá pues determinar, caso por caso, en función del conjunto tracto/remolque, si resulta juicioso el lastrado de un vehículo.



Buenos resultados para los motores industriales

Mercedes-Benz

El primer semestre de 1990, el Departamento de Agregados de Mercedes-Benz AG, ha visto crecer su cifra de negocios un 12% con respecto al mismo periodo de tiempo correspondiente al año anterior, llegando así a los 150 millones de marcos.

Estos buenos resultados se deben principalmente a la fuerte demanda registrada en los sectores de las grúas, de los vehículos de otra marca, así como de las máquinas agrícolas y de la maquinaria de obras públicas.

Este departamento se encarga igualmente de la venta de motores industriales y de otros órganos de transmisión para la industria del automóvil y para los fabricantes de herramientas.

Dada la excelente situación de la cartera de pedidos, la cifra de facturación deberá alcanzar los 320 millones de marcos para el conjunto del presente año 1990.