

SOBRE RUEDAS

Ford podría contratar a 600 trabajadores eventuales



La empresa Ford, ubicada en la localidad valenciana de Almusafes, podría contratar en plantilla durante este año a un total de 600 trabajadores eventuales, según se desprende de la última oferta sobre el convenio colectivo presentada a los sindicatos.

La dirección de Ford ha presentado ayer a la mesa negociadora la última oferta sobre el convenio colectivo, propuesta que será sometida a referéndum próximamente entre los trabajadores de la empresa, según han manifestado fuentes de UGT.

La empresa Ford cuenta actualmente con una plantilla de 10.400 trabajadores, de los cuales 8.200 son fijos y 2.200 están en régimen eventual.

La oferta presentada por la dirección contempla para el año 1990 un incremento salarial del 7 por ciento, con una revisión del 2,5 por ciento sobre el IPC para las categorías del grado 1 al 5 y un aumento del 1,5 por ciento para los grados del 6 al 9, además de 25 días de vacaciones.

Para 1991 se contempla un incremento salarial del 7 por ciento, con una revisión de 2 puntos por encima del IPC y 26 días de vacaciones. Las pagas extraordinarias propuestas por la empresa se fijarían para este año en 60.000 pesetas para las categorías más bajas y 45.000 para los grados más altos, con un incremento de 20.000 pesetas durante 1991 para ambas categorías de trabajadores.

La oferta de la dirección ha sido valorada positivamente por la Comisión Ejecutiva de la sección sindical de UGT de Ford, mientras que CCOO y CGT se pronunciarán al respecto una vez que la propuesta haya sido valorada por sus respectivas secciones sindicales.

El comité de empresa de Ford se reunirá mañana para debatir conjuntamente la propuesta de la dirección, reunión en la que UGT planteará la posibilidad de realizar el referéndum de los trabajadores el próximo jueves.

La investigación sobre los accidentes

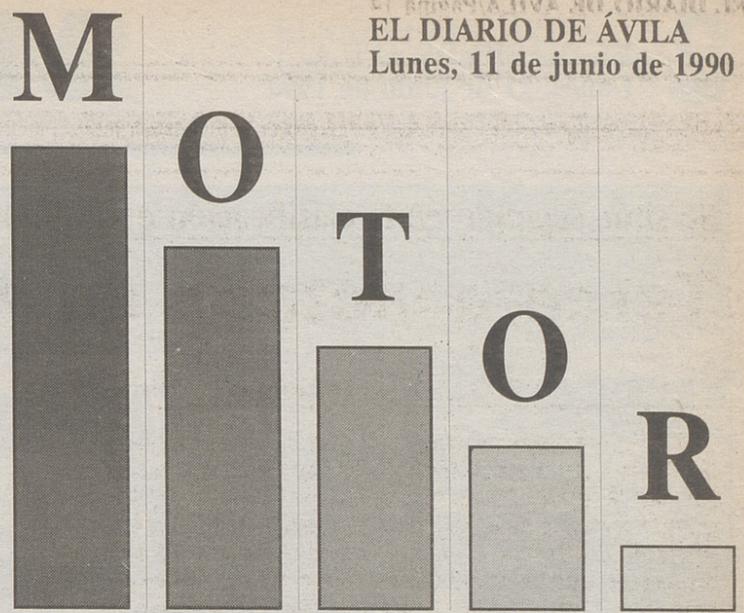
Las estadísticas que elabora la Dirección de Tráfico del año 1987, arrojan la cifra total de 5.858 muertos. Las cifras provisionales de 1988, fueron de 5.412 muertos y 3.292 heridos graves.

Este número de personas fallecidas a causa de un accidente de tráfico, en el momento de producirse éste, o dentro de las 24 horas siguientes al mismo, no refleja la casuística real

en nuestro país, ya que el resto de los países de Europa, se contabilizan los muertos dentro de los 30 días siguientes al accidente.

Además, las estadísticas de Tráfico, aunque útiles, carecen del rigor analítico necesario, para llegar a conocer las verdaderas causas de los accidentes, debido a la falta de medios técnicos.

(sigue en la pág. 2)



Los riesgos de las motos

Diversos estudios realizados por la DGT en los últimos años demuestran que el uso del casco por parte de los motoristas reduce a la mitad el riesgo de resultar muertos en un accidente. Y es que las lesiones más graves, las que producen la muerte, están localizadas en siete de cada diez víctimas mortales en la cabeza. En el caso de los pasajeros, las lesiones en esta zona, la más frágil del cuerpo, se elevan al 77 por 100.

Este tipo de vehículos en España compone un parque muy próximo ya al millón de unidades, muy desigualmente repartido. En cuanto a las infracciones de los conductores de estos vehículos implicados en accidentes con víctimas, conviene diferenciar la zona urbana respecto a las carreteras. En la primera, además del exceso de velocidad, el no mantener el intervalo de seguridad, adelantamientos antirreglamentarios, giros incorrectos y no respetar las indicaciones del semáforo ni la señal del stop; en carretera las principales infracciones que originan accidentes con víctimas son la velocidad, los adelantamientos antirreglamentarios y no mantener el in-

tervalo de seguridad. Esta tipología podría ser demostrativa de la anarquía con la que un sector de los conductores de estos vehículos se mueve por las vías públicas y de los riesgos que implica.

El estado de los neumáticos, su calidad y presión correctas, son factores determinantes para ir seguros en una moto. Mucho más que en un coche. Generalmente son de una goma más blanda y necesitan una temperatura de trabajo para que adquieran su alto poder de adherencia. Por eso, en tiempo frío, no son raras las caídas en cualquier esquina, a los pocos minutos de coger la moto.

Técnicamente la moto ha evolucionado más rápidamente que el coche, es más sofisticada. Y es que, efectivamente, el mercado ha puesto a disposición del público una gama de motos de altas prestaciones, de competición, etcétera, que según estos expertos, se compran porque se parecen mucho a las de las carreras, pero no se les sabe sacar el rendimiento adecuado.

Con el mal tiempo, el bloqueo de las ruedas está más cerca. La lluvia limita mucho la

visibilidad y más por la noche, sobre todo si se lleva una pantalla en el casco sucia o rayada. No se aconsejan las pantallas oscuras, porque reducen la visibilidad e impiden descubrir las manchas de aceite y la grava de la carretera.

Un buen equipo- faja, traje de cuero ceñido, guantes, botas etc.- facilita la resistencia de la fatiga en recorridos largos, que siempre son más tensos que en el coche. Hay que vencer la resistencia al viento, muy grande a las altas velocidades, aparte de una mayor tensión psicológica por la necesidad de mayor concentración.

Una posición forzada acentúa el cansancio. Por eso es bueno relajarse, integrarse con la montura y hacer paradas con frecuencia para evitar los calambres.

Por otra parte, los trajes de piel protegen ante posibles accidentes. Según los expertos, las llaves de la moto deberían estar unidas por un cordelito al casco, para que eso les obligara a usarlo siempre, para hacer un viaje habría que usar unas protecciones especiales que existen en el mercado para hombros, espalda, rodillas,

etc.. aunque se sean incómodas.

Es muy importante estar en forma incluso para caerse de la moto, circunstancia en la que hay que procurar deslizarse y no rodar.

Cuando se lleva a un pasajero en la moto, el conjunto es mucho menos ágil, se pierde capacidad de frenada y varían las suspensiones. El acompañante ha de estar siguiendo el cuerpo y los movimientos del conductor, sobre todo en curvas, y estar pegado a él.

Muchos tienen obsesión por inclinarse y tocar con la rodilla el suelo; el estilo deportivo de muchos jóvenes conductores está sin duda, influenciados por las grandes figuras del motociclismo.

En la actualidad, el casco de protección es obligatorio tanto en carretera como en zona urbana, para motocicletas y ciclomotores, en todos los países acogidos a la Conferencia Europea de Ministros de Transportes, salvo en Italia que es facultativo- y en España, donde la obligación se circunscribe sólo a las motocicletas, e incluso se exceptúan en ciudad las de cilindrada inferior a 125 cc.

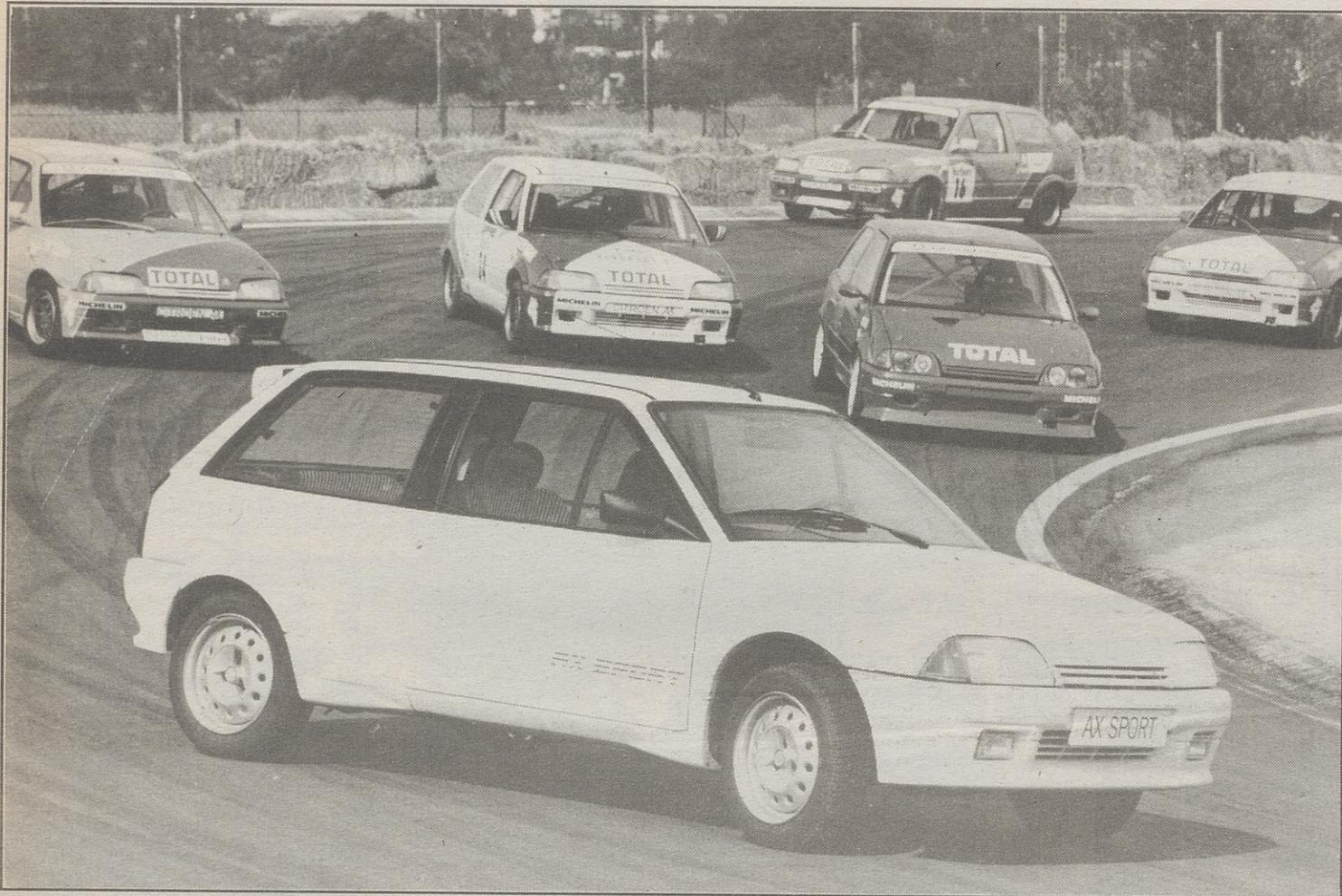
El acuerdo Volkswagen-Ford aún en fase de conversaciones

Madrid. (EFE). El acuerdo entre Volkswagen y Ford Motor para la construcción de un nuevo automóvil en Europa está aún en fase de conversaciones, «por lo que todavía no existe decisión alguna sobre su contenido final», indicó a EFE un portavoz de Ford.

«Esto significa -agregó- que todavía no se sabe si se llegará a producir la decisión de fabricar unidos, ni en que país, ni tampoco se conoce que tipo de automóvil, por lo que es prematuro hablar ya de un utilitario y de la Península Ibérica».

El mismo portavoz dijo no entender por que la posibilidad de fabricación conjunta entre ambas sociedades ha levantado tanta expectación, porque desde 1987 ambas empresas fabrican un automóvil en Brasil, por lo que únicamente se trataría de extender los acuerdos a otro continente.

Actualmente existen conversaciones entre equipos de expertos de las dos sociedades para estudiar la posibilidad de montar un nuevo coche en algún lugar de Europa Occidental y por ese motivo ambas sociedades están consultando a varias Administraciones sobre las condiciones que ofrecen para la instalación de la fábrica en su país.



Probado en el Jarama

Gran aceleración en el nuevo AX Sport

Mañana primavera en el circuito del Jarama., El AX Sport se acerca a la línea de salida tras calentar sus neumáticos de 155/65 en la vuelta de reconocimiento. Todo está a punto y el ruido de los motores es ensordecedor. El semáforo se pone en verde... ¡Y el AX sale disparado!... En su gran aceleración, este pequeño bólido consigue llegar a la quinta ve-

locidad, antes de reducir para entrar en la curva Nuvolari... Desde la tribuna donde nos encontramos, se puede ver la carrocería totalmente blanca del AX Sport evolucionando por la sucesión de curvas a derechas, Fangio y Varzi.

Efectivamente, la agilidad del AX Sport se está demostrando en la sucesión de virajes de Lemans, dos consecuti-

vos a izquierdas y uno a derechas, que realiza sin un derrape, consiguiendo ganar unos segundos antes de llegar a la rampa Pegaso. Es en esta rampa donde los 85 CV del AX Sport tienen que rendir al máximo. Y lo están haciendo, la potencia de su motor le está permitiendo llegar en buena posición a la curva Ascari, donde vemos pasar fugaz su elevado alerón trasero girando a derechas...

El piloto da un rápido vistazo a los retrovisores exteriores (regulables desde el interior) para comprobar que los rivales más serios se van quedando

atrás..., gira su volante deportivo para delinear el viraje de Portago, y vigila atentamente el cuentavueeltas: ¡se está aproximando a otro punto conflictivo del circuito, el codo Bugatti!. Al llegar, la compenetración entre piloto y máquina es perfecta. Esto es algo esencial en esta curva cerradísima a izquierdas, ¡pero ya el AX ha superado límpidamente el obstáculo! Sólo le quedan dos curvas a derechas más para llegar a la recta, donde la velocidad alcanzada por el AX, 185 km/h, hace invisible su anagrama Sport situado en los laterales del vehículo.

La investigación sobre los accidentes

(Viene de la pág.1)

Lo mismo sucede con los tristemente célebres puntos negros de la red viaria, en cuyo informe, solo se consideran tales, aquellos en los que se han producido tres o más accidentes al año, sin tener en cuenta otros tramos peligrosos, en los que la tasa de accidentalidad frecuente, es aún más alta.

La única razón que explica esta situación, que no parece haber mejorado al mismo ritmo que otros avances en materia de prevención de accidentes, es que la Guardia civil, que elabora estos informes se atienen solamente a las infracciones al Código de la Circulación.

Según las últimas estadísticas, las de 1987, la DGT emite el siguiente informe sobre causas imputables a los accidentes de aquel año.

«Velocidad peligrosa para las condiciones existentes 14,05%. Sobrepasar velocidad establecida, 3,86%. Circular por mano contraria o dirección prohibida, 3,85%. No mantener intervalo de seguridad,

3,55%. Girar incorrectamente, 2,62%. Adelantamiento antirreglamentario, 3,7%. No respetar la prioridad, 2,18% y no cumplir la señal de stop 2,64%.

De este análisis, la propia DGT, reconoce haber tenido en cuenta solamente, las infracciones de los conductores al Código y a las causas ya descritas añade, circunstancias psicofísicas y defectos físicos de los conductores y estado de los vehículos.

Las cifras y porcentajes de toda esta información, aunque interesantes, no tienen todas lugar en un artículo como este, pero algunos datos resultan reveladores a la hora de plantearse una breve reflexión sobre las verdaderas causas.

Sobrepasar la velocidad permitida representa un porcentaje casi despreciable mientras que por otra parte el mayor número de accidentes, nada menos que el 63,22% se produjo en recta, con la luz diurna y con buen tiempo (meses de julio y agosto). Este último dato quizás se explica por la mayor

densidad del tráfico en período de vacaciones.

Ante estas cifras y la evidencia de los 357 muertos en los 2.000 kilómetros de autopistas que tenemos, en las que las densidades de tráfico sobrepasan en muchos tramos los 25.000 vehículos día a velocidades casi siempre muy superiores al límite, frente a los más de 8.000 muertos de el resto de la red si éstos se contabilizasen como en el resto de Europa (Datos de 1988), no queda más remedio que pensar, que las fuertes sanciones y la persecución de que son objeto los conductores en materia de límites, aunque quizás necesaria en algunos casos extremos, ni es la panacea universal ni siquiera la causa más importante de accidentes en nuestro país.

Por el contrario, es bastante probable, que estos porcentajes, afirmen más todavía la convicción, de que en una vía sin tráfico de frente y con espacio para adelantar sin arriesgar la vida cada pocos kilómetros, la seguridad de los usuarios es mucho mayor y el factor velocidad, no necesariamente temible: Alemania Federal, sin límites en las autopistas, es el mejor ejemplo.

Como puede apreciarse, el procedimiento simplista por el que quedan establecidas las causas de los accidentes en función de los atestados, puede y de hecho sirve, para designar responsables ante la Ley y para establecer acciones preventivas, discutibles en muchos casos, basada en la natural indisciplina de los conductores.

Pero bajo estas supuestas infracciones, permanecen sin investigar otras causas que en un estudio racional, moderno y científico, debería tener en cuenta.

En ocasiones, un hecho aparentemente simple, los factores de un accidente, pueden tener lecturas reales de muy diversa índoles.

Escojamos cualquier ejemplo. Un automóvil, conducido por un conductor poco experto, llega a una curva no peraltada, mal señalizada, con baches o con el pavimento viejo, pulido, neumáticos desgastados en un día de lluvia y poca visibilidad; se sale de la calzada y acaba chocando contra un muro de un lateral de la carretera ¿cual es la causa de ese accidente?

Un análisis a fondo nos des-

cubriría múltiples circunstancias que han contribuido a provocar el accidente: la inexperiencia del conductor, el mal tiempo, la propia carretera y el estado de los neumáticos, etc; y este estudio pormenorizado, nos llevaría a la conclusión, de que la ausencia de uno sólo de los elementos que han intervenido en el accidente, hubiera sido suficiente para evitarlo. El ejemplo puede parecer exagerado y, sin embargo, estas circunstancias son más frecuentes de lo que sería deseable.

En países de Europa, Suecia y Alemania que yo conozca, en los que las materias del tráfico y la prevención de los accidentes han alcanzado el nivel más alto. El Estado, en combinación con los equipos de rescate y los fabricantes de automóviles, desplaza al lugar del accidente, un grupo de técnicos que estudian las condiciones de la vía, la participación del conductor y los desperfectos sufridos por el vehículo, a fin de mejorar en fábrica su seguridad activa y pasiva.

Nosotros, todavía, estamos a considerable distancia en este capítulo tan importante de la investigación, aún a pesar de que sólo conociendo a fondo las causas, se inicia una labor efectiva de prevención.

Vehículos Nissan españoles exhibidos en Moscú

A finales del mes de abril se celebró en Moscú la "Japan Automobile Fair", una feria monográfica dedicada exclusivamente al sector de la automoción de toda clase de vehículos con marcas y tecnología japonesas. Como es de suponer, acudieron los principales fabricantes nipones y algunas de sus filiales situadas fuera de Japón.

A través de dos compañías comerciales japonesas, la Marubeni Corporation y la Nisso Boeki, Nissan Motor Ibérica pudo presentar en Moscú una escogida muestra de sus vehículos comerciales e industriales, desde camiones hasta los todo terreno Nissan Patrol, en las versiones corto y largo techo alto y furgonetas Trade 2.8 y Combi 9.

La feria registró una gran afluencia de público muy interesado en los productos expuestos, ya que por primera vez desde la iniciación de la "perestroika" los ciudadanos soviéticos contemplan la posibilidad de adquirir vehículos de importación sin necesidad de intervención estatal.

Los vehículos Nissan españoles merecieron una excelente acogida por parte de los visitantes a la muestra, esperándose que a corto plazo puedan ya materializarse algunas interesantes operaciones que abrirían las puertas del inmenso mercado de la URSS a los vehículos españoles de esta marca.

★★★

Nueva versión juvenil en los VW Polo

El acabado Twist está disponible tanto en la carrocería de dos volúmenes como en la coupé; en ésta última sólo disponible con la mecánica de gasolina.

El Polo Twist equipado con el motor de gasolina alcanza los 142 km/h, en las dos versiones de carrocería. En la versión Coupé la aceleración de 0 a 100 la realiza en 19" 3/10, dos décimas menos que la versión dos volúmenes. Los consumos son muy reducidos en ambos casos, apenas superando los 5 litros cada 100 km a 90 km/h de velocidad, y poco más de 7,5 litros en conducción urbana.

La versión Twist Diesel, disponible en carrocería de dos volúmenes alcanza los 140 km/h y acelera de 0 a 100 Km/h en sólo 21" 2/10. Sus consumos son de 4,4 litros a 90 km/h, de 6,4 a 120 km/h y de 6,1 en ciudad.



Renault Espace

Lujo de berlina en un "furgón de transporte"

Desde su aparición en nuestro mercado español, en el mes de noviembre de 1986, los Renault Espace han representado un concepto nuevo de motorización. Con una estructura "monocuerpo" ofrecen un alto compendio de soluciones tecnológicas muy apreciadas. En Francia, la prestigiosa publicación del motor L'Automobile Magazine (con una tirada superior a los 195.000 ejemplares) recientemente le concedió el título de "coche de los 80".

A lo largo de los meses de junio a septiembre de este año, Fasa Renault pone a disposición del mercado, una serie limitada y numerada de 100 ejemplares, realizada sobre la base mecánica de los Renault Espace 2000 y 2000 Quadra que vienen a potenciar la imagen de alto de gama de estos vehículos.

Consiste básicamente esta serie limitada en la aplicación de ciertos detalles que contribuyen a posicionar en muy alto nivel estos modelos, con la incorporación de ejecuciones de lujo, valorando un interior de alto estanding y un exterior diferenciado.

Cómo son los Renault Espace:

En primer lugar, hay que referirse a un color único de pintura metalizada integral, que recibe la denominación Plutón y a un decorativo stripping lateral en idéntica tonalidad. Se suprimen los monogramas laterales y permanecen las identificaciones Renault Espace y Renault, Espace Quadra. Incorporan unas nuevas llantas de muy agradable diseño tipo Cendra, brillantes y limitadas en negro.

En cuanto al interior, los Renault Espace 2000 y 2000 Quadra, que ya cuentan con parabrisas laminado, preequipo de radio con antena, aire acondicionado, elevavinas eléctrico, cierre centralizado de puertas con telemando de infrarojos y un largo etcétera se enriquecen en esta serie numerada con un equipamiento diferenciado.

Cuentan con: Una nueva tapicería de cuero gris tipo "Connolly" que recubre los asientos delanteros y traseros; apoyacodos de los asientos (2 ó 3 filas), paneles interiores de puertas delanteros y traseros, perfiles sobre la guantera del lado pasajero, pomo y protector de la palanca de cambios y volante forrado. Por otra

parte, el techo interior queda recubierto completamente de tejido bicom que le proporcionan un color y aspecto uniformes, en un elegante ejercicio de estilo.

Otros detalles identificadores en el interior se refieren a un anagrama Espace en aluminio estampado al lado derecho de la guantera y frente al pasajero, sobre el perfil del cuero y la inclusión de la numeración de estos vehículos, como detalle personalizado e identificador de la serie limitada.

Las alfombras son del mismo color que la moqueta del guarnecido interior y están bordeadas y forradas en la zona inferior para asegurar la rigidez. En las delanteras se ha previsto un refuerzo para el apoyo de los pies y en las traseras se han separado entre sí, manteniendo la unión de ellas a cada asiento trasero.

Como detalles finales de equipamiento diferenciador, cabe referirse a un dispositivo que oculta los equipajes con dos posiciones de fijación según cual sea la situación de la segunda (o tercera) fila de asientos, y un equipo de alta fidelidad con autorradio y lector de cassettes tipo 40 x 20 W con satélite de mando en las proximidades del volante

Este alto nivel de equipamiento puede recibir opcionalmente una alarma anti-intrusión, techo solar practicable con cortinilla, sistema anti-bloqueo de frenos ABS y una tercera fila de asientos.

El conjunto así formado, potencia y valora enormemente el alto estanding de estos vehículos en un nuevo concepto de vida a bordo. Los Renault Espace con un diseño "monocuerpo", posibilitan un nivel de convivencia y comunicación, introduciendo un nuevo arte de vivir en los desplazamientos.

El precio final al que se ofertan las dos versiones recién incorporadas es de 4.180.000 pesetas los Renault Espace 2000 y 4.610.000 pesetas los Renault Espace Quadra. En el caso de solicitar la opción de techos practicable (2), hay que añadir 125.000 pts.

Si se desea incorporar la opción ABS, el importe final se incrementa en 300.000 pts, la alarma anti-robo tiene un importe de 80.000 pts y la 3ª fila de asientos supone un incremento de 115.000 pesetas. La posibilidad de incorporar estas opciones, se refiere tanto a la Espace 2000 como a la versión equipada de tracción total.

**Cuidar los ojos,
objetivo de la
campana de
protección ocular**

Todo lo relacionado con el automóvil, aparte aspectos mecánicos, técnicos, diseño, etc. aspectos de los cuales somos conscientes de su continuo avance y desarrollo (hemos vivido el nacimiento y progreso del mismo) no deja de ser una gran paradoja. En general somos excesivamente crueles con el conductor, queremos hacer de él un atleta superdotado, a nuestro juicio, lo que realmente precisa (hay honrosas excepciones) en "Educación". No como conductor, simplemente como ciudadano. Hay que comenzar a educar en la escuela para no ser diferentes de los demás: en lo sucios, descuidados, irrespetuosos, etc. Hay que enseñarlos a hablar, lavarse, comer, fumar, conducir de acuerdo con unas normas de convivencia. Sus propios maestros se lo dirán.

Otras veces hemos indicado ya que no solo es el conductor el responsable de los accidentes, conducir implica: automóvil, carretera, con su señalización, trazado, firme, etc. y por último conductor, amén de los otros conductores.

No obstante, en la conducción hay un factor importante "la visión", factor "sine qua non". Queremos contemplar ahora un aspecto singular de la misma, queremos hacer incapie sobre la visión binocular; ¡cuidado! no confundirnos con la visión estereoscópica. Nos referimos concretamente al análisis de la perfecta coordinación de ambos ojos. tamaños de imagen, definición de detalles, etc. para evitar fatiga visual y cansancio que predispone a la falta de reflejos y a una conducción insegura.

Por otro lado no podemos olvidar que con la llegada de las nieves, la afluencia del público hacia los deportes del ski y casi en cualquier época la visión está trabajando al límite especialmente al conducir. Debemos tener en cuenta la enorme cantidad de ultravioleta existente en la playa y en la montaña y mucho más en los paisajes nevados. La influencia del ultravioleta, a largo plazo, acumulativo, se manifiesta por la relación con la frecuencia de la aparición de cataratas y a corto, en la acción inmediata de disminuir la agudeza visual, alterando el deslumbramiento de la visión nocturna y que muchas veces no advertimos a tiempo, aparte de acciones externas manifestadas a través de conjuntivitis y blefaritis.

Como acción preventiva es imprescindible el uso de una buena gafa de protección y naturalmente correctora si ese es el caso.



FORD SIERRA EN EL RALLY DE VILLA DE LLANES. Tras un Cajalicante que es mejor olvidar, la próxima cita del nacional de Rallyes nos lleva a Asturias, al simpático Villa Llanes que es una prueba difícil, pero de tremenda importancia. La esperanza del equipo Ford Race Marlboro es de que las cosas iran mucho mejor aquí. Al menos tendremos todo el tiempo necesario para preparar la prueba, que conozco bastante mejor que la alicantina, cuya preparación no fue tan exhaustiva como hubiera deseado debido a otros compromisos. Pero las estrechas resbaladizas carreteras asturianas deben ser favorables al Lancia Delta, un coche que, por algo es líder del mundial de la especialidad, siendo competitivo, incluso sobre asfalto. Sin embargo, no arrojé la toa-

lla. Todo lo contrario, porque queda mucho campeonato por delante. Y, sobre todo, porque a partir del Rallye Osona podré contar ya con el nuevo Ford Sierra Cosworth 4 por 4, que ya estará homologado. La verdad es que todo el equipo Ford Race Marlboro espera este coche como agua de mayo. Especialmente tras los positivos tests que efectuamos hace unos días. Sobre un trozo de asfalto de kilómetro y medio, el 4 por 4 ganó dos segundos con respecto al Sierra Cosworth tradicional. Y vistas las diferencias que nos ha sacado Puras en otras pruebas, queda el camino abierto a la esperanza. Por ello vamos a preparar mejor que nunca el Villa de Llanes, porque será muy importante coger el máximo número de puntos. Unos puntos que al final resultarán vitales.

Carrera para vehículos solares

La GM Sunrayce USA será la competición más importante para vehículos impulsados por energía solar jamás celebrada, y en ella participarán, este verano, 32 equipos formados por estudiantes universitarios que cubrirán unas 1.800 millas, a través de ocho estados.

La carrera de once días de duración, comenzará el 9 de julio en Lago Buena Vista, Florida, y finalizará el 19 de julio en Warren, Michigan. Su principal patrocinador es General Motors, que con su vehículo impulsado por energía solar, el Sunraycer, presta su nombre al acontecimiento. El Sunraycer venció en la primera World Solar Challenge, celebrada en 1987 en Australia.

La GM Sunrayce USA ha sido concebida como un desafío educativo para algunos de los más brillantes ingenieros y científicos de la nación, y como un vigoroso impulso a la investigación relacionada con la energía solar.

"Debemos continuar animando a los estudiantes a que persigan ahora la ciencia y la ingeniería en la Universidad", ha afirmado el Presidente de General Motors, Robert C. Stempel. "General Motors también se ha comprometido a la investigación y comprobación cuidadosa de las posibilidades de combustibles alternativos

para nuestros vehículos del futuro."

Inicialmente se remitieron más de 100 propuestas por parte de universidades que querían competir en el acontecimiento. Todas ellas fueron evaluadas por un jurado de las organizaciones patrocinadoras, de acuerdo con su diseño del vehículo, así como con los planes de fabricación y operación.

También se hallaban presentes en el jurado representantes de Hughes Aircraft Company y de AeroVironment, Inc., que colaboraron en el desarrollo del GM Sunraycer.

Los 32 equipos finalistas representan universidades facultades y escuelas técnicas de los Estados Unidos, Canadá y Puerto Rico. Todos los equipos recibieron de General Motors un importe inicial de 5.000 dólares (550.000 pesetas), y otros 2.000 dólares (220.000 pesetas) del Departamento de Energía americano.

El trazado de la Sunrayce sigue carreteras secundarias de Florida, Georgia, Alabama, Tennessee, Kentucky, Ohio, Indiana y Michigan. Al ser la luz solar la única fuente de energía, se permite la carga de baterías desde el panel solar del vehículo durante dos horas diarias, antes de que comience la carrera y después de que esté acabe.

