**INFORMACJA PRASOWA**

**INFORMACJE O FIRMIE**

* **GOODYEAR POLSKA**
* **SP. Z O.O.:**   
  UL. Krakowiaków 46   
  02-255 Warszawa
* **NEWSROOM:**   
  https://news.goodyear.eu/pl-pl/
* **Więcej informacji udzielają:**

**PAWEŁ JEZIERSKI**

Group Communications Manager EEN

Goodyear Polska

Sp. z o.o.

Tel: 693 962 056

pawel\_jezierski@goodyear.com

**MARLENA GARUCKA-KUBAJEK**

Biuro Prasowe Goodyear

Alert Media Communications

tel: 506 051 987

goodyear@alertmedia.pl

**pojedynek gigantów LMP2 na torze monza już w ten weekend**

• Samochody klasy LMP2 wyznaczyły nowe standardy niezawodności i wydajności w 24-godzinnym wyścigu Le Mans.

• Zespoły przejechały dłuższy dystans w porównaniu z wyścigami sprzed dziesięciu lat, zużywając przy tym mniej paliwa i mniej opon.

• Trzy tygodnie po Le Mans, na torze Monza odbędą się Długodystansowe Mistrzostwa Świata FIA (WEC).

Warszawa, 7 lipca 2022 r. – 24-godzinny wyścig w Le Mans przyniósł imponujące wyniki dla Goodyeara i kategorii LMP2. 26 z 27 samochodów, które wystartowały w wyścigu, ukończyło go, a zespoły osiągnęły niespotykane przebiegi opon. Po trzytygodniowej przerwie, Długodystansowe Mistrzostwa Świata FIA (WEC) przybywają do Włoch na 6-godzinny wyścig na torze Monza, o podobnej charakterystyce do Le Mans, z wysokimi średnimi prędkościami i technicznymi szykanami.

W Le Mans temperatury na torze wahały się od 17 do 43 stopni Celsjusza podczas całego wyścigu. W Monza klimat jest podobny do tego w Le Mans, ale nawierzchnia włoskiego toru pochłania mniej ciepła, co stanowi inne wyzwanie dla inżynierów zajmujących się ustawieniami.

Czterokrotne przebiegi są już powszechne, co zmusza zespoły do zastanowienia się nad tym, jak w pełni wykorzystać możliwości swoich samochodów przy zachowaniu jak największej wydajności. Podczas Le Mans zarówno United Autosports, jak i Nielsen Racing zdołali przejechać pięć przebiegów w nocy na jednym komplecie opon, nie doświadczając przy tym ekstremalnego zużycia. Oznacza to, że na jednym komplecie opon można przejechać nawet 750 kilometrów. Zespoły Jota i Prema pokonały 369 okrążeń 13,6-kilometrowego toru, co oznacza, że ponad 16 dystansów wyścigów Formuły 1 zostało przejechanych na zaledwie 12 kompletach opon.

Dane z Le Mans świadczą o szybkości i niezawodności kategorii, a odległości między pit stopami na wymianę opony zmieniają sposób, w jaki wyścigi długodystansowe są rozgrywane strategicznie.

**Nieustanny rozwój bez rozbijania banku**

25 lat temu Tom Kristensen, Michele Alboreto i Stefan Johansson poprowadzili Porsche WSC-95 do zwycięstwa w Le Mans. Był to jeden z dwóch skonstruowanych samochodów, których jedynym celem było wykorzystanie najnowocześniejszych technologii tamtych czasów do osiągnięcia zwycięstwa w Le Mans. Goodyear dostarczył specjalne opony na kwalifikacje i całą gamę mieszanek na wyścig, a zespoły wykorzystywały maksymalnie dwa tankowania na jedną zmianę opon. Był to przykład innowacyjności i ambicji w erze bezdennych budżetów producentów.

Dla porównania, w 2022 roku Roberto Gonzalez, Antonio Felix Da Costa i Will Stevens zdobyli dla Joty zwycięstwo w klasie LMP2. Oreca 07-Gibson miała mniejszą moc niż Porsche WSC-95, jedną specyfikację „suchej” opony Goodyeara, dającą wszechstronne osiągi niezależnie od temperatury i budżet prywatnego zespołu, a nie producenta. W ciągu 24 godzin przejechali 60 km więcej niż Porsche, zużywając mniej paliwa, mniej opon i ponosząc ułamek kosztów.

W ciągu ostatniej dekady tempo i wytrzymałość samochodów LMP2 bardzo się poprawiły. W 2012 roku zwycięski zespół Starworks-Zytek przejechał 585 kilometrów mniej niż tegoroczna Jota w wyścigu, w którym tylko 12 z 20 startujących pojazdów dotarło do linii mety.

**LMP2 demonstrują spektakularne osiągi i wydajność**

Magia LMP2 polega na tym, że łączy zrównoważony rozwój z niesamowitym tempem i niezawodnością. Najszybszy czas kwalifikacji podczas Le Mans w kategorii LMP2 był zaledwie o 1,95% wolniejszy od Toyoty GR010 Hybrid, która zdobyła pole startowe w kategorii hipersamochodów. Jest to szczególnie imponujące, biorąc pod uwagę, że samochody LMP2 mogą przewozić nie więcej niż 75 litrów paliwa. Co więcej, pojazdy LMP2 są ograniczone ilością powietrza, które mogą przepuścić przez silnik. Oznacza to, że zespoły stają przed ekstremalnym wyzwaniem intelektualnym, polegającym na znalezieniu nowych sposobów na szybszą i dalszą jazdę, a strategia oponiarska odgrywa znaczącą rolę w wydobyciu każdego najmniejszego kawałka wydajności.

To samo dążenie do efektywności i wydajności sprawia, że wyścigi długodystansowe są istotne dla rozwoju opon drogowych Goodyeara. Na przykład najnowsza opona Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6 to nie tylko krok naprzód w zakresie przyczepności, ale także energooszczędne opory toczenia w porównaniu z poprzednim modelem. Jest to przykład jak filozofia wyścigów wytrzymałościowych i rozwoju opon drogowych wzajemnie się uzupełniają.

Mike McGregor, kierownik programu Goodyear Endurance, wyjaśnił: „Sukces LMP2 można przypisać temu, jak wysoko postawiona jest poprzeczka w całej kategorii. W porównaniu z sytuacją sprzed dziesięciu lat zespoły podwoiły swoją liczebność, a pod względem wykonania i dbałości o szczegóły wiele z nich rywalizuje z klasą hipersamochodów. Równie imponująca jest interakcja i współpraca zespołów z Goodyearem. Do każdego zespołu przydzielany jest inżynier wsparcia technicznego Goodyeara, aby wydobyć z pojazdu jak najwięcej. Wszystko to składa się na samochody, które nadal są w stanie pokazać klasę na odcinkach takich jak Porsche Curves czy Parabolica na Monzie, mimo że w ostatnich latach zostały one spowolnione przez przepisy. Kategoria ta jest świadectwem tego, jak ACO i FIA rozwinęły i wsparły wyścigi wytrzymałościowe.

„Przepisy wydobywają z dostawców podwozi, paliwa i silników to, co najlepsze, aby zapewnić osiągi i niezawodność, co sprawia, że jest to doskonały poligon doświadczalny dla Goodyeara. Jesteśmy dumni z tego, że możemy w sposób zrównoważony zapewnić twarde osiągi, zmniejszając liczbę specyfikacji opon poprzez zwiększenie ich uniwersalności”.

„Dziesięć lat temu poczwórny przebieg był rzadkością. Teraz to norma. Zespoły odnoszące największe sukcesy zoptymalizowały najnowsze, niezawodne osiągi Goodyeara, aby zmaksymalizować przebieg opon i ograniczyć cenny czas tracony na zmianę opon w pit stopie.”

6-godzinny wyścig na torze Monza to czwarta runda Długodystansowych Mistrzostw Świata FIA (WEC), która odbędzie się 10 lipca. Następnie mistrzostwa przeniosą się do Japonii na 6-godzinny wyścig Fuji, po czym nastąpi finał sezonu - 8-godzinny wyścig w Bahrajnie. Na każdy wyścig w kalendarzu zmagań Goodyear dostarcza opony wyścigowe typu Slick i Wet o tej samej specyfikacji.

**Goodyear**

Goodyear jest jedną z największych firm oponiarskich na świecie. Zatrudnia około 72 000 osób i wytwarza swoje produkty w 55 zakładach w 23 krajach świata. Jej dwa ośrodki innowacyjności w Akron w stanie Ohio i w Colmar-Berg w Luksemburgu dążą do opracowywania najnowocześniejszych produktów i usług, które wyznaczają standardy technologiczne i eksploatacyjne dla całej branży. Więcej informacji o firmie Goodyear i jej produktach można znaleźć na stronie <https://news.goodyear.eu/pl-pl/>.