**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:**

**BEATA CHĄDZYŃSKA**

Group Communications Manager EEN

Goodyear Polska Sp. z o.o.

Tel: 725 370 048

beata\_chadzynska@goodyear.com

**MARLENA GARUCKA-KUBAJEK**

Biuro Prasowe Goodyear

Alert Media Communications

tel: 506 051 987

goodyear@alertmedia.pl

**Goodyear gotowy na nowe zasady wyścigu WEC bez podgrzewaczy opon. Rusza nowy sezon Długodystansowych Mistrzostw Świata FIA**

Warszawa, 15 marca 2023 r. – Zaplanowany na 17 marca wyścig na torze Sebring zainauguruje nowy sezon Długodystansowych Mistrzostw Świata FIA (WEC). Wraz z pierwszym startem zaczną obowiązywać nowe zasady rywalizacji w klasie LMP2, które wykluczają możliwość stosowania podgrzewaczy opon. Goodyear, który już trzeci sezon będzie wyłącznym dostawcą opon dla tej kategorii, spodziewa się, że zespoły będą poszukiwać nowych sposobów różnicowania strategii wyścigowych, co może zaowocować wzrostem konkurencyjności w tej klasie.

Goodyear zaoferuje zespołom z klasy LMP2 opony typu slick i wet, które będą używane przez cały sezon na wielu różnych torach. W 2022 roku producent usunął z oferty oponę pośrednią, aby zmniejszyć liczbę opon używanych podczas weekendu wyścigowego. Ten ruch był możliwy dzięki poszerzeniu parametrów skutecznej pracy opon na suchej i mokrej nawierzchni oraz zastosowaniu bardziej uniwersalnej mieszanki i konstrukcji opon niż dotychczas. Usunięcie podgrzewaczy opon to kolejny krok w kierunku uczynienia mistrzostw bardziej zrównoważonymi, a jednocześnie nowe wyzwanie dla zespołów.

**Odejście od podgrzewaczy opon podniesie temperaturę rywalizacji**

„Usunięcie podgrzewaczy opon to nowe wyzwanie dla kierowców i zespołów. Z naszej perspektywy może to spowodować większą zmienność w poszczególnych wyścigach, ale też otworzy nowe możliwości strategiczne,” wyjaśnił Mike McGregor, Endurance Program Manager w Goodyear Racing.

„Skutki tej zmiany zasad będą różne na poszczególnych torach. W cieplejszym klimacie, takim jaki panuje w Sebring czy Bahrainie, opony powinny osiągnąć optymalne okno operacyjne w ciągu dwóch okrążeń. Natomiast w  wyścigach rozgrywanych w zimniejszych lokalizacjach różnica będzie bardziej znacząca. Kierowcy będą musieli zrównoważyć nadmierne zużycie opon na pierwszych kilku okrążeniach w miarę stabilizowania się ciśnienia w ogumieniu.

„Zarządzanie oponami nabiera jeszcze większego znaczenia. W związku z tym, że całkowita alokacja nie uległa zmianie od ubiegłego roku, rozgrzewka opon podczas pierwszych kilku okrążeń będzie mieć kluczowe znaczenie. To ona będzie mieć wpływ na ciśnienie w oponach i ostatecznie na ich przyczepność. Podczas wyścigów ważniejsze stanie się opóźnianie zmian opon, ponieważ będziemy wydłużać biegi, aby zmniejszyć liczbę potrzebnych zjazdów, szczególnie na Le Mans” - powiedział McGregor.

W wyniku zmian w przepisach Goodyear i FIA wprowadzą nowe zalecenia dotyczące minimalnego poziomu ciśnienia w oponach oraz maksymalnego kąta pochylenia kół, aby edukować zespoły w zakresie lepszego zarządzania oponami. Ma to ograniczyć zbyt agresywną zmianę ustawień w celu szybszego nagrzewania opon.

W najnowszym sezonie zespoły będą rywalizować ze sobą na siedmiu torach zlokalizowanych na trzech kontynentach, zaczynając od historycznego Sebring Raceway (17 marca), a kończąc wyścigiem w Bahrajnie (4 listopada). Choć większość wybranych obiektów ma podobne znaczenie historyczne, wyzwania stawiane kierowcom, zespołom i oponom są na nich bardzo zróżnicowane.

Przykładowo, obchodzący w tym roku swoje stulecie 24-godzinny wyścig Le Mans niesie ze sobą wyzwanie jazdy do późnych godzin nocnych, gdzie umiejętne zarządzanie przerwami może zdecydować o zwycięstwie. Tymczasem upał panujący w Bahrajnie, gdzie temperatura na torze może przekraczać 50°C, stawia przed kierowcami całkiem inne wyzwania.

**NASCAR powróci do Le Mans z Garage 56**

Świat NASCAR i wyścigów długodystansowych połączą się podczas 24-godzinnego wyścigu Le Mans za sprawą projektu Garage 56, który wystartuje w specjalnej klasie zarezerwowanej dla innowacyjnych technologii. Dzięki temu organizatorzy Le Mans mogą wykazać się kreatywnością, dopuszczając do wyścigu projekt przyszłości, który pojedzie obok różnorodnych samochodów prototypowych i GT.

Projekt Garage 56 jest efektem współpracy Goodyeara, NASCAR, Hendrick Motorsports i Chevroleta, łącząc zespół, producentów i opony mogące się pochwalić największą liczbą zwycięstw w 75-letniej historii NASCAR.

Za kierownicą zmodyfikowanej wersji Chevroleta Camaro ZL1 zasiądzie trzech światowej klasy kierowców: mistrz świata Formuły 1 z 2009 roku Jenson Button, były zwycięzca Le Mans Mike Rockenfeller oraz siedmiokrotny mistrz NASCAR Cup Series Jimmie Johnson.

Współpraca Goodyeara z NASCAR trwa już osiem dekad i jest jedną z najdłuższych w historii wyścigów. Goodyear ma na swoim koncie również długą historię sukcesów w Le Mans, w tym 14 zwycięstw w klasyfikacji generalnej.

**Goodyear**

Goodyear jest jedną z największych firm oponiarskich na świecie. Zatrudnia około 74 000 osób i wytwarza swoje produkty w 57 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 <https://news.goodyear.eu/pl-pl/> .