**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

**Od Formuły 1 po Le Mans – historia najważniejszych sukcesów Goodyear w motorsporcie z okazji 125-lecia firmy**

Warszawa, 10 maja 2023 r. – W tym roku wyścig na słynnym torze Le Mans będzie świętował swoje 100-lecie, co zbiega się w czasie ze 125. urodzinami firmy Goodyear podkreślając wkład marki w rozwój motorsportu. Z tej okazji Goodyear przedstawia najważniejsze osiągnięcia własnej technologii oponiarskiej przez pryzmat znakomitej historii wyścigów Le Mans, ale też w kontekście imponującej liczby zwycięstw w wyścigach Grand Prix Formuły 1 i dziesiątek lat sukcesów w zmaganiach NASCAR.

**Sława Le Mans**

Na przestrzeni 100 lat, 24-godzinny wyścig Le Mans zapewnił markom z rodziny Goodyear wiele wspaniałych chwil, w tym rekord w postaci 49 łącznych zwycięstw Goodyeara, Dunlopa i Avon.

Wyścigi na torze Le Mans to wspaniałe widowiska, a jeden z nich doczekał się nawet hollywoodzkiej ekranizacji. Mowa o pojedynku „Ford kontra Ferrari” z 1966 roku i porywającej historii walki o zwycięstwo Bruce'a McLarena i Chrisa Amona. Dzięki tej wygranej Ford trafił na światową mapę sportów motorowych, a fakt, że podczas wyścigu zespół Forda zmienił opony na opony Goodyeara, był wyraźnym sygnałem, jak ważne są osiągi opon w Le Mans.

Co ciekawe, Goodyear odniósł swoje pierwsze zwycięstwo w Le Mans już rok wcześniej we współpracy z Ferrari. Zespół North American Racing Team (NART), prowadzony przez amerykańskiego importera Ferrari i trzykrotnego zwycięzcę Le Mans, Luigiego Chinettiego, wybrał opony Goodyeara, co miało istotny wpływ na rezultat wyścigu. Masten Gregory i Jochen Rindt zdołali wspiąć się na szczyt tabeli pomimo godzinnej straty w pit stopie z powodu problemów z elektryką. Było to pierwsze zwycięstwo prywatnego kierowcy od 1957 r. i pierwsze zwycięstwo w Le Mans dla Goodyeara, o tyle ważne, że w tym samym roku marka rozpoczęła rywalizację również w Formule 1.

**Technologia oponiarska 1965 roku: w tym czasie opony Goodyear miały charakterystyczny wzór bieżnika. Dzięki temu spisywały się doskonale w każdych warunkach pogodowych, a także zapewniały kierowcy bardziej progresywne sprzężenia zwrotne w momencie, gdy siła docisku była mniejsza, w efekcie samochody mogły zgrabnie driftować.**

Cztery lata po sukcesach z Ferrari i Fordem, opony Goodyear doprowadziły markę Porsche do jej pierwszego zwycięstwa w Le Mans w 1970 r. - smukły model 917K wygrał wyścig z przewagą pięciu okrążeń. Za jego kierownicą zasiedli Hans Herrmann i Dickie Attwood, którzy mimo nieustannie zmieniającej się pogody zdołali wygrać wyścig m.in. dzięki specjalnie zaprojektowanym oponom Goodyeara.

**Technika oponiarska 1970 roku: wprowadzenie konstrukcji diagonalnej dało istotną przewagę w wyścigach, gdyż łatwiej było prowadzić samochód nawet na granicy przyczepności. Dostosowanie opony Goodyeara do modelu Porsche 917K zapoczątkowało bliską współpracę obu marek w następnej erze wyścigów długodystansowych.**

W ciągu następnej dekady opony Goodyear dominowały w Le Mans, zdobywając osiem zwycięstw, w tym jedno szczególne, które przyniosło Grahamowi Hillowi „potrójną koronę”. Otrzymuje ją kierowca, który wygra wszystkie trzy kultowe imprezy, czyli Grand Prix Monako, 24-godzinny wyścig Le Mans i Indianapolis 500. Tylko Hillowi udało się zdobyć tą wyjątkową nagrodę. Co ciekawe, te wszystkie legendarne wyścigi były wielokrotnie wygrywane na oponach Goodyeara, co podkreśla skalę globalnego udziału tej marki w historii sportów motorowych.

**Lata 70. przyniosły kolejny skok w rozwoju technologii oponiarskiej. Zarówno w Formule 1, jak i w wyścigach samochodów sportowych, inżynierowie rozpracowali magiczną formułę zwaną siłą docisku. Innowacje zaczerpnięte z lotnictwa i kosmonautyki nadały tempo, między innymi odwrócone skrzydła dociskały opony samochodu do nawierzchni, znacznie poprawiając ich przyczepność na zakrętach. Producenci opon dotychczas nie mieli do czynienia z takimi siłami, Goodyear znów wyprzedził konkurencję. Opony typu slick zastąpiły opony bieżnikowane, a powierzchnia ich styku z podłożem odpowiadała poziomowi siły docisku.**

W latach 80. wprowadzono formułę Grupy C. Ogromne tunele pod samochodem, wywołujące efekt podciśnienia poprzez tzw. zwężki, dodatkowo wzmocniły siłę docisku. Słynne modele, takie jak Porsche 956 i 962, wygrywały wyścigi na całym świecie jadąc na oponach Goodyeara. 1990 rok przyniósł zwycięstwo w Le Mans także marce Jaguar. Słynny siedmiolitrowy silnik V12 rozpędził Jaguara do 368 km/h, co w połączeniu z siłą docisku na poziomie F1 dało Goodyearowi nowe możliwości wprowadzenia technologii sprawdzonych już w oponach drogowych.

**Ta sama dekada przyniosła też kolejne zmiany w świecie oponiarskim - Goodyear zastosował w oponach wyścigowych konstrukcję radialną. Przejście w wyścigach długodystansowych na koła o większej średnicy odzwierciedlało tendencje rozwojowe drogowych supersamochodów, a ogromna siła docisku wymagała od opon niesamowitej precyzji prowadzenia, musiały one wytrzymywać ogromne siły generowane na szybkich zakrętach.**

Sukcesy Goodyeara z Porsche w Le Mans trwały do lat dziewięćdziesiątych. Następnie Goodyear skupił się na rywalizacji w NASCAR i innych kategoriach wyścigów, by w 2020 r. powrócić do wyścigów długodystansowych w kategorii LMP2.

**Obecne technologie oponiarskie: W 1997 r. Goodyear wprowadził specjalne opony na kwalifikacje i różne specyfikacje dostosowane do zmiennych warunków pogodowych podczas wyścigu. Był to przykład innowacyjności i ambicji w erze nadmiaru i bezdennych budżetów producentów. W ubiegłym roku zespół Jota wygrał klasę LMP2 w Le Mans, dysponując mniejszą mocą niż zwycięzca z 1997 r. i korzystając z jednej suchej specyfikacji opon Goodyeara, zapewniającej wszechstronne osiągi niezależnie od temperatury. Co więcej, zespół Jota przejechał w ciągu 24 godzin 108 km więcej niż zwycięzca z 1997 r., zużywając przy tym mniejszą ilość paliwa i mniejszą liczbę opon. W ten sposób udowodnili oni, że LMP2 jest bardziej zrównoważoną formą wyścigów, co jest dodatkowym wyzwaniem także dla Goodyeara.**

**Poza Le Mans: globalny sukces zrodzony w USA**

Od początku istnienia motoryzacji Goodyear był zdania, że sporty motorowe są dobrym obszarem do nauki i rozwoju. Do dziś stanowi to podstawę filozofii Goodyear Racing. Debiut Goodyeara w wyścigach i jego pierwsze zwycięstwo miały miejsce, gdy Henry Ford wybrał opony Goodyeara do swojego samochodu, który wygrał wyścig Detroit Driving Club w 1901 r. A już osiemnaście lat później opony z Akron pomogły przełamać barierę 100 mil na godzinę w wyścigu Indianapolis 500, potwierdzając jednocześnie swoje osiągi i trwałość.

**NASCAR i szeroki świat motorsportu**

W latach 50. Goodyear szturmem wdarł się na arenę samochodów fabrycznych, czemu towarzyszył szybki rozwój wyścigów znanych obecnie jako NASCAR. Pierwsze zwycięstwo w wyścigu Daytona 500 miało miejsce w 1960 r., a już w 1962 r. opony Goodyear były częściej wybieranymi przez zwycięzców NASCAR niż jakiejkolwiek innej marki. Goodyear jest zaufanym partnerem NASCAR od prawie siedmiu dekad - jest to jedna z najdłużej trwających współprac w historii sportów motorowych. Podczas tegorocznego 24-godzinnego wyścigu Le Mans światy NASCAR i Le Mans połączą się dzięki nowatorskiemu projektowi Garage 56.

Goodyeara nie mogło oczywiście zabraknąć na arenie królowej motorsportu, w Formule 1. Zwycięską passę tej marki w F1 zapoczątkował Richie Ginther. Przez kolejne lata toczyła się zacięta rywalizacja między producentami opon, a rozwój opon stał się tak samo ważny dla sukcesu w wyścigu, jak rozwój technologii silników i podwozi. W latach 1973-1977, w okresie otwartej rywalizacji producentów opon, każde Grand Prix wygrywano na oponach Goodyeara. Niki Lauda, James Hunt, Alain Prost, Ayrton Senna, Michael Schumacher, to tylko niektórzy z legendarnych kierowców, którzy ścigali się na oponach amerykańskiej marki i sięgali po upragnione tytuły mistrzów.

Goodyear odniósł łącznie 368 zwycięstw w wyścigach Grand Prix Formuły 1, co do dziś jest rekordem. Obecnie marka bierze udział w wielu wymagających seriach wyścigowych, od Długodystansowych Mistrzostw Świata FIA, poprzez 24-godzinny wyścig Le Mans, po Europejskie Mistrzostwa w Wyścigach Pojazdów Ciężarowych FIA.

**Galeria sław Goodyeara w Le Mans**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **1924** | Frank Clement/John Duff | Bentley 3 Litre Sport | 1290,1km | Dunlop |
| **1925** | Gérard de Courcelles/ André Rossignol | Lorraine-Dietrich B36 | 2233,98km | Dunlop |
| **1926** | Robert Bloch / André Rossignol | Lorraine-Dietrich B36 | 2552,41km | Dunlop |
| **1927** | Dudley Benjafield/Sammy Davis | Bentley 3 Litre Speed | 2369,8km | Dunlop |
| **1928** | Woolf Barnato/Bernard Rubin | Bentley 4½ Litre 2669.27km | 2669,27km | Dunlop |
| **1929** | Woolf Barnato/Henry Birkin | Bentley Speed Six | 2843,83km | Dunlop |
| **1930** | Woolf Barnato/Glen Kidston | Bentley Speed Six | 2930,66km | Dunlop |
| **1931** | Henry Birkin/Earl Howe | Alfa Romeo 8C2300 LM | 3017,65km | Dunlop |
| **1935** | Luis Fontés/Johnny Hindmarsh | Lagonda M45R Rapide | 3006,79km | Dunlop |
| **1937** | Robert Benoist/Jean Pierre Wimille | Bugatti Type 57G Tank | 3287,94km | Dunlop |
| **1938** | Eugène Chaboud/Jean Trémoulet | Delahaye 135CS | 3180,94km | Dunlop |
| **1939** | Pierre Veyron/ Jean Pierre Wimille | Bugatti Type 57S Tank | 3354,76km | Dunlop |
| **1950** | Jean Louis Rosier/Louis Rosier | Talbot Lago Grand Sport T26 | 3465,12km | Dunlop |
| **1951** | Peter Walker/Peter Whitehead | Jaguar XK120C | 3611,19km | Dunlop |
| **1953** | Duncan Hamilton/Tony Rolt | Jaguar C-Type | 4088,06km | Dunlop |
| **1955** | Ivor Bueb/Mike Hawthorn | Jaguar D-Type | 4135,38km | Dunlop |
| **1956** | Ron Flockhart/Ninian Sanderson | Jaguar D-Type | 4034,93km | Dunlop |
| **1957** | Ivor Bueb/Ron Flockhart | Jaguar D-Type | 4397,11km | Dunlop |
| **1959** | Roy Salvadori/Caroll Shelby | Aston Martin DBR1/300 | 4347,9km | Avon |
| **1960** | Paul Frère/Olivier Gendebien | Ferrari 250 TR59/60 | 4217,53km | Dunlop |
| **1961** | Olivier Gendebien/Phil Hill | Ferrari 250 TRI/61 | 4476,58km | Dunlop |
| **1962** | Olivier Gendebien/Phil Hill | Ferrari 330 TRI/LM Spyder | 4451,26km | Dunlop |
| **1963** | Lorenzo Bandini/Ludovico Scarfiotti | Ferrari 250 P | 4561,71km | Dunlop |
| **1964** | Jean Guichet/ Nino Vaccarella | Ferrari 275 P | 4695,31km | Dunlop |
| **1965** | Jochen Rindt /Masten Gregory/ Ed Hugus | Ferrari 250 LM | 4677,11km | Goodyear |
| **1966** | Bruce McLaren / Chris Amon | Ford GT40 Mk. II | 4843,09km | Goodyear |
| **1967** | Dan Gurney / A. J. Foyt | Ford GT40 Mk. IV | 5232,9 km | Goodyear |
| **1970** | Hans Herrmann / Richard Attwood | Porsche 917K | 4607,81km | Goodyear |
| **1972** | Henri Pescarolo / Graham Hill | Matra-Simca MS670 | 4691,34km | Goodyear |
| **1973** | Henri Pescarolo / Gérard Larrousse | Matra-Simca MS670B | 4853,94km | Goodyear |
| **1974** | Henri Pescarolo / Gérard Larrousse | Matra-Simca MS670C | 4606,57km | Goodyear |
| **1975** | Jacky Ickx / Derek Bell | Mirage GR8 Ford Cosworth | 4594,57km | Goodyear |
| **1976** | Jacky Ickx / Gijs van Lennep | Porsche 936 | 4769,92km | Goodyear |
| **1977** | Jürgen Barth/Hurley Haywood/Jacky Ickx | Porsche 936/77 Spyder | 4671,61km | Dunlop |
| **1979** | Klaus Ludwig/Bill Whittington/Don Whittington | Porsche 935 K3 | 4173,93km | Dunlop |
| **1980** | Jean Rondeau / Jean Pierre Jaussaud | Rondeau M379B | 4608,02km | Goodyear |
| **1981** | Derek Bell/ Jacky Ickx | Porsche 936/81 | 4825,38km | Dunlop |
| **1982** | Derek Bell/Jacky Ickx | Porsche 956 | 4899,08km | Dunlop |
| **1983** | Hurley Haywood/Al Holbert/Vern Schuppan | Porsche 956 | 5047,93km | Dunlop |
| **1984** | Klaus Ludwig/Henri Pescarolo | Porsche 956B | 4900,28km | Dunlop |
| **1985** | Paolo Barilla/Klaus Ludwig/John Winter | Porsche 956B | 5088,51km | Dunlop |
| **1986** | Derek Bell/Al Holbert/Hans-Joachim Stuck | Porsche 962C | 4972,73km | Dunlop |
| **1987** | Derek Bell/Al Holbert/Hans-Joachim Stuck | Porsche 962C | 4791,78km | Dunlop |
| **1988** | Johnny Dumfries/Jan Lammers/Andy Wallace | Jaguar XJR9LM | 5332,97km | Dunlop |
| **1990** | John Nielsen / Price Cobb / Martin Brundle | Jaguar XJR12 | 4882,4 km | Goodyear |
| **1991** | Bertrand Gachot/Johnny Herbert/Volker Weidler | Mazda 787B | 4922,81km | Dunlop |
| **1994** | Yannick Dalmas / Hurley Haywood / Mauro Baldi | Porsche Dauer 962 | 4678,4km | Goodyear |
| **1996** | Manuel Reuter / Davy Jones / Alexander Wurz | Porsche WSC95 | 4814,4km | Goodyear |
| **1997** | Michele Alboreto / Stefan Johansson / Tom Kristensen | Porsche WSC95 | 4909,6km | Goodyear |

**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/>