L'ultima gara della stagione su un circuito stradale si svolge a Singapore: unico Paese a ospitare un gran premio interamente in notturna, illuminato a giorno da 1500 proiettori. Inaugurata nel 2008, la gara si svolge nell'area del porto di Singapore, su un asfalto normalmente affollato dall'intenso traffico cittadino. Di conseguenza, la superficie è molto irregolare e offre scarsa aderenza, oltre a includere il consueto arredo urbano, tra cui strisce bianche e tombini che rappresentano un rischio ulteriore per i pneumatici.

Le due mescole che Pirelli porta a Singapore sono la P Zero Yellow soft e la P Zero Red supersoft: la stessa combinazione impiegata sui circuiti stradali di Monaco e Canada, oltre che in Ungheria. Le caratteristiche di Singapore indicano che la velocità media si colloca tra queste due piste ma, proprio come a Monaco e in Canada, il tracciato tende progressivamente a gommarsi e diventa sempre più veloce nel corso del weekend. Quello di Singapore è anche uno dei circuiti stradali più caldi e sicuramente più umidi della stagione, con temperature minime sui 28 gradi centigradi e umidità tra il 75 e il 90% durante la gara. Ciò nonostante, nelle tre edizioni precedenti non ha mai piovuto.

Su questo circuito, ingegneri e tecnici degli pneumatici si trovano ad affrontare un problema opposto rispetto al solito, dato che le temperature della pista tendono a scendere drasticamente durante ogni sessione, anziché aumentare.

Con 23 curve, due delle quali si affrontano a oltre 160 km/h, Singapore è il secondo circuito in calendario per numero di curve (Valencia è il primo, con 25). Questo lo rende impegnativo tanto per i pneumatici quanto per i piloti, specie nell'ultimo settore del giro, uno dei più tecnici dell'intera stagione.

Il commento del Direttore Motorsport Pirelli, Paul Hembery: "Singapore è una gara che aggiunge una dimensione unica e davvero spettacolare al calendario della Formula Uno. Essendo un evento così specifico, è piuttosto difficile per i Team arrivare al miglior assetto e spesso si vedono soluzioni piuttosto differenti. I nostri pneumatici devono lavorare con la stessa efficacia all'interno di un'ampia gamma di parametri e questa per noi è una delle maggiori sfide dell'anno. A Singapore il caldo è notevole ma ciò che effettivamente si percepisce è l'umidità, il che significa che i nostri pneumatici dovrebbero essere tranquillamente nel loro arco di esercizio per quanto riguarda temperature ambientali e della pista. Nel corso del weekend, gli pneumatici lavoreranno sodo quanto i piloti: molti di loro dicono che questo circuito stradale è persino più impegnativo di Monaco. Come abbiamo visto in passato, in particolare in Canada, la combinazione di pneumatici soft e supersoft offre ai Team molte opportunità per mettere in atto alcune strategie interessanti, in particolare con le supersoft, da cui ci si aspetta un apprezzabile vantaggio in termini di prestazioni. A Singapore, le sessioni di prove libere saranno cruciali, dato che sarà in quel

frangente che i Team valuteranno l'effetto di ciascuno dei nostri pneumatici sui loro assetti e sulla loro velocità complessiva."

© riproduzione riservata
pubblicato il 20 / 09 / 2011