

Il campionato Superbike nel weekend tornerà in scena nello storico circuito americano di Laguna Seca, dopo un'assenza durata 9 anni. L'ultima volta in cui il campionato di serie ha corso su questo circuito risale infatti al 2004, primo anno di Pirelli in qualità di fornitore unico di pneumatici. Lo fa portando i nuovi pneumatici Diablo Superbike da 17 pollici della gamma 2013 in mescola SC1 e SC2 per l'anteriore e in mescola SC0 e SC1 per il posteriore.

A Laguna Seca scenderanno in pista solo i piloti della classe regina con Gara 1 che si svolgerà il sabato e Gara 2 la domenica, in entrambi i casi alle ore 14:00. A tre round dal termine il Campionato è più aperto che mai, con quattro piloti racchiusi in 33 punti di distacco. L'inglese del Kawasaki Racing Team, Tom Sykes, grazie al secondo e terzo posto ottenuto in Turchia, resta leader di classifica con 323 punti ma il vantaggio sul diretto inseguitore Sylvain Guintoli (Aprilia Racing Team) è di solo 8 punti e il compagno di squadra del francese, Eugene Laverty, con la doppietta realizzata nell'ultimo round si è mantenuto in gioco per il titolo iridato portandosi a soli 26 punti dal capoclassifica. Nonostante qualche difficoltà in più anche Marco Melandri (BMW Motorrad GoldBet SBK) è ancora in lizza per vincere il Campionato, mentre il compagno di squadra Chaz Davies, con un distacco di 84 punti dal primo, potrebbe riservare delle sorprese ma difficilmente riuscirà a lottare per il titolo.

Laguna Seca è stato costruito nel 1957 ed è situato a 250 metri sul livello del mare, non lontano dalla cittadina di Monterey affacciata sulla splendida baia omonima, in California. Il tracciato sorge sul fianco di una collina, parte dal fondo della vallata per poi svilupparsi verso la cima a partire dalla curva 5 fino alla curva 8 e 8a, dove poi scollina per poi ridiscendere repentinamente verso il traguardo. Nel 1988 il circuito subisce una modifica e viene realizzata la sezione compresa tra la curva 2 e la curva 5, resasi necessaria al fine di raggiungere la lunghezza minima richiesta dalla FIM per l'omologazione. Più di recente, tra il 2005 e il 2006, alcune sezioni hanno subito delle modifiche non per cambiare il disegno del tracciato, rimasto invariato a parte il piccolo intervento al dosso che precede il Cavatappi, ma per ampliare le vie di fuga, sostituire i cordoli, allargare il rettilineo principale, spostare alcune protezioni, il tutto per renderlo più sicuro. E' sicuramente un circuito in cui i sorpassi sono difficili perché i punti in cui possono essere portati gli attacchi sono relativamente pochi.

Laguna Seca dal punto di vista degli pneumatici:

Il Mazda Raceway Laguna Seca è un circuito di 3610 metri (2,243 miglia) con 7 curve a sinistra e 4 a destra, il pilota in pole position parte sul lato destro. Il tracciato ha una larghezza di 15 metri con il rettilineo più lungo che misura 453 metri (0.281 miglia), il senso

di percorrenza è antiorario. La configurazione di Laguna Seca è abbastanza particolare e diversa dagli altri circuiti del Campionato. La particolare posizione del circuito, situato appunto su una collina non lontano dal mare, dà luogo a grandi sbalzi di temperatura della pista tra le sessioni mattutine e quelle del pomeriggio, quindi è comunque necessario portare al posteriore sia la soluzione SC0, più adatta alle alte temperature, che la SC1, più protetta quando le temperature si abbassano. In alcune sezioni particolari come il famoso "cavatappi" (curva 8 e 8°), una chicane molto spettacolare situata in cima alla collina che si snoda su un dosso molto ripido e viene affrontata a circa 80 km/h, si assiste a rapidi cambi di direzione in contropendenza che mettono a dura prova lo pneumatico anteriore e, allo stesso tempo, i molti trasferimenti di carico possono inficiare il grip dello pneumatico posteriore. Altra sezione particolare è quella costituita dal rettilineo del traguardo, che si presenta molto corto e con due leggeri cambi di direzione dove viene raggiunta la velocità massima, che per le moto della Superbike è di circa 270 km/h. Una buona percorrenza delle curve 3 e 4 verso destra permette di ottenere un buon tempo sul giro, ecco perché è molto importante che gli pneumatici abbiano un ottimo comportamento anche su curve lente di circa novanta gradi.

"Quello di Laguna Seca è forse il circuito più interessante presente negli Stati Uniti per via della sua configurazione con saliscendi e parti veloci alternate ad altre più lente - spiega Giorgio Barbier, direttore racing di Pirelli Moto - E' infatti un tracciato molto variegato che presenta situazioni che cambiano rapidamente con curve strette ed elevate e alcuni punti come il famoso Cavatappi che è sicuramente uno dei più impegnativi in calendario. Inoltre è un circuito con una velocità media abbastanza bassa e nonostante non sia uno tra i più difficili per gli pneumatici rappresenta comunque una bella sfida per noi dal momento che dall'ultima volta che ci abbiamo corso sono passati quasi 10 anni, il circuito è stato riasfaltato e non abbiamo quindi parametri recenti su cui basarci. L'averci corso nel 2004, primo anno di Pirelli come fornitore unico di pneumatici, ci fa però ricordare qualche elemento importante. Innanzitutto la pista potrebbe presentarsi sporca nella giornata di venerdì, anche a causa della presenza di sabbia riportata ma, a ben vedere, una delle caratteristiche più curiose di questo tracciato dovuta alla posizione è la nebbia che si può creare nelle prime ore del mattino, ore in cui la temperatura può essere di diversi gradi inferiore rispetto al pomeriggio. Staremo a vedere come affronteranno i piloti questo nuovo circuito in cui indubbiamente siamo molto felici di ritornare perché è un tracciato che ha fatto e continua a fare la storia del motociclismo".

© riproduzione riservata
pubblicato il 24 / 09 / 2013