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.

(altro…)