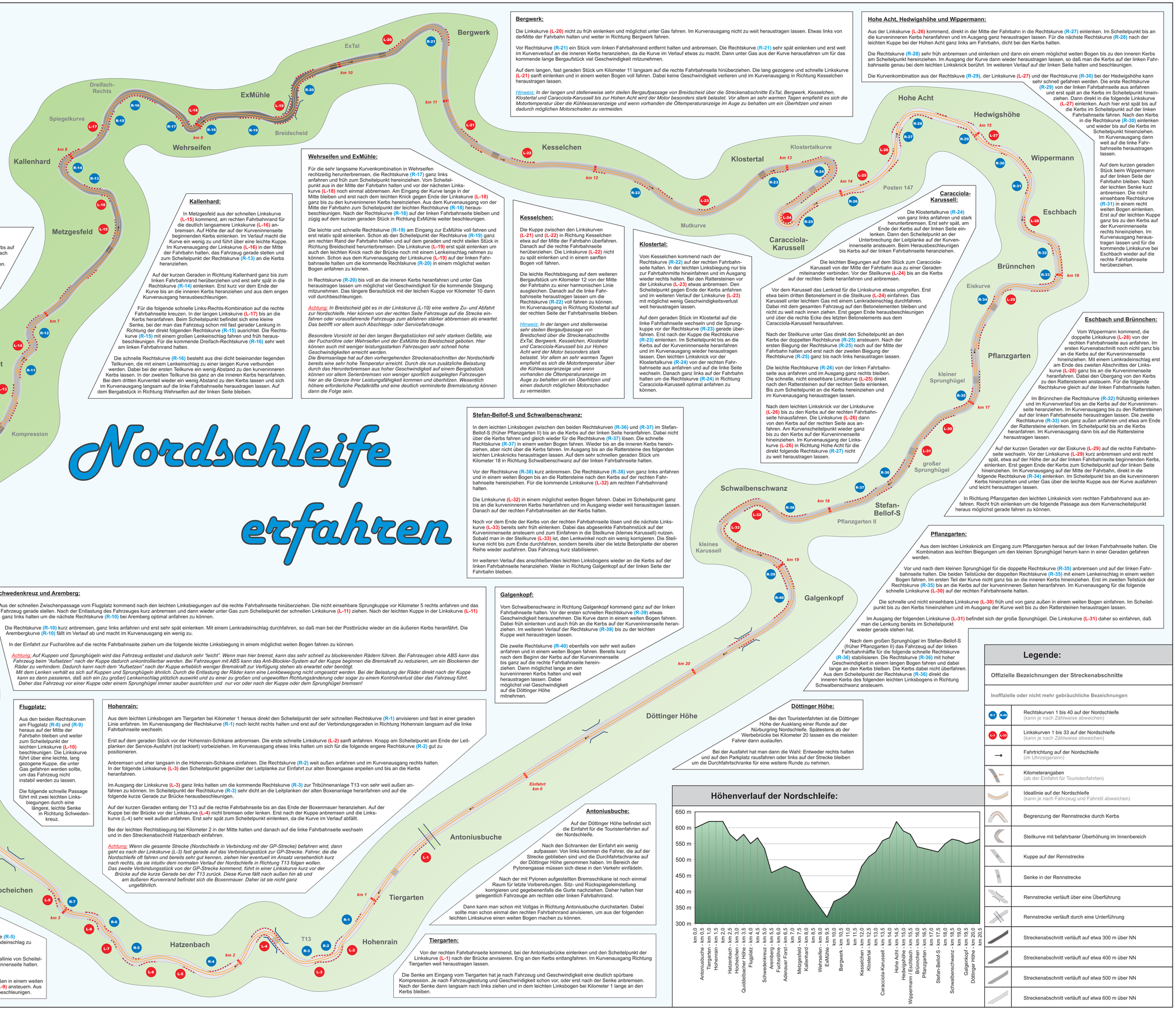
Nordschleife erfahren

Auf **nordschleife-erfahren.de** gibt es diesen Plan sowie ein Fahrerhandbuch mit Infos zu allen Streckenabschnitten und Beschreibung der Ideallinie als kostenlosen Download.

Alle Grafiken, Texte und Bilder unterliegen dem Urheberrecht und dürfen ohne Genehmigung weder im Ganzen, noch in Teilen kopiert, vervielfältigt oder verbreitet werden. Die Nutzung ist ausschließlich für private, nicht kommerzielle Zwecke gestattet. © nordschleife-erfahren.de



Bergwerk:

Die Linkskurve (**L-20**) nicht zu früh einlenken und möglichst unter Gas fahren. Im Kurvenausgang nicht zu weit heraustragen lassen. Etwas links von derMitte der Fahrbahn halten und weiter in Richtung Bergwerk fahren.

Vor Rechtskurve (**R-21**) ein Stück vom linken Fahrbahnrand entfernt halten und anbremsen. Die Rechtskurve (**R-21**) sehr spät einlenken und erst mit im Kurvenverlauf an die inneren Kerbs heranziehen, da die Kurve im Verlauf etwas zu macht. Dann unter Gas aus der Kurve herausfahren um für das kommende lange Bergaufstück viel Geschwindigkeit mitzunehmen.

Auf dem langen, fast geraden Stück um Kilometer 11 langsam auf die rechte Fahrbahnseite hinüberziehen. Die lang gezogene und schnelle Linkskurve (**L-21**) sanft einlenken und in einem weiten Bogen voll fahren. Dabei keine Geschwindigkeit verlieren und im Kurvenausgang in Richtung Kesselchen heraustragen lassen.

Hinweis: In der langen und stellenweise sehr steilen Bergaufpassage von Breidscheid über die Streckenabschnitte ExTal, Bergwerk, Kesselchen, Klostertal und Caracciola-Karussell bis zur Hohen Acht wird der Motor besonders stark belastet. Vor allem an sehr warmen Tagen empfiehlt es sich die Motortemperatur über die Kühlwasseranzeige und wenn vorhanden die Öltemperaturanzeige im Auge zu behalten um ein Überhitzen und einen dadurch möglichen Motorschaden zu vermeiden.

Hohe Acht, Hedwigshöhe und Wippermann:

Aus der Linkskurve (**L-26**) kommend, direkt in der Mitte der Fahrbahn in die Rechtskurve (**R-27**) einlenken. Im Scheitelpunkt bis an die kurveninneren Kerbs heranfahren und im Ausgang ganz heraustragen lassen. Für die nächste Rechtskurve (**R-28**) nach der leichten Kuppe bei der Hohen Acht ganz links am Fahrbahn, dicht bei den Kerbs halten.

Die Rechtskurve (**R-28**) sehr früh anbremsen und einlenken und dann ein einem möglichst weiten Bogen bis zu den inneren Kerbs am Scheitelpunkt hereinziehen. Im Ausgang der Kurve dann wieder heraustragen lassen, so daß man die Kerbs auf der linken Fahrbahnseite genau bei dem leichten Linksknick berührt. Im weiteren Verlauf auf der linken Seite halten und beschleunigen.

Die Kurvenkombination aus der Rechtskurve (**R-29**), der Linkskurve (**L-27**) und der Rechtskurve (**R-30**) bei der Hedwigshöhe kann sehr schnell gefahren werden. Die erste Rechtskurve (**R-29**) von der linken Fahrbahnseite aus anfahren und erst spät an die Kerbs im Scheitelpunkt hineinziehen. Dann direkt in die folgende Linkskurve (**L-27**) einlenken. Auch hier erst spät bis auf die Kerbs im Scheitelpunkt auf der linken Fahrbahnseite fahren. Nach den Kerbs in die Rechtskurve (**R-30**) einlenken und wieder bis auf die Kerbs im Scheitelpunkt hineinziehen. Im Kurvenausgang dann weit auf die linke Fahrbahnseite heraustragen lassen.

Auf dem kurzen geraden Stück beim Wippermann auf der linken Seite der Fahrbahn bleiben. Nach der leichten Senke kurz anbremsen. Die nicht einsehbare Rechtskurve (**R-31**) in einem recht weiten Bogen einlenken. Erst auf der leichten Kuppe ganz bis zu den Kerbs auf der Kurveninnenseite rechts hineinziehen. Im Kurvenausgang heraustragen lassen und für die kommende Linkskurve bei Eschbach wieder auf die rechte Fahrbahnseite herüberziehen.

Wehrseifen und ExMühle:

Für die sehr langsame Kurvenkombination in Wehrseifen rechtzeitig herunterbremsen, die Rechtskurve (**R-17**) ganz links anfahren und früh zum Scheitelpunkt hereinziehen. Vom Scheitelpunkt aus in der Mitte der Fahrbahn halten und vor der nächsten Linkskurve (**L-18**) noch einmal abbremsen. Am Eingang der Kurve lange in der Mitte bleiben und erst nach dem leichten Knick gegen Ende der Linkskurve (**L-18**) ganz bis zu den kurveninneren Kerbs hereinziehen. Aus dem Kurvenausgang von der Mitte der Fahrbahn zum Scheitelpunkt der leichten Rechtskurve (**R-18**) heraus-beschleunigen. Nach der Rechtskurve (**R-18**) auf der linken Fahrbahnseite bleiben und zügig auf dem kurzen geraden Stück in Richtung ExMühle weiter beschleunigen.

Die leichte und schnelle Rechtskurve (**R-19**) am Eingang zur ExMühle voll fahren und erst relativ spät einlenken. Schon ab den Scheitelpunkt der Rechtskurve (**R-19**) ganz am rechten Rand der Fahrbahn halten und auf dem geraden und recht steilen Stück in Richtung Breidscheid herunterbremsen. Die Linkskurve (**L-19**) erst spät einlenken um auch den leichten Knick nach der Brücke noch mit einem Lenkeinschlag nehmen zu können. Schon aus dem Kurvenausgang der Linkskurve (**L-19**) auf der linken Fahrbahnseite halten um die kommende Rechtskurve (**R-20**) in einem möglichst weiten Bogen anfahren zu können.

In Rechtskurve (**R-20**) bis voll an die inneren Kerbs heranfahren und unter Gas herausragen lassen um möglichst viel Geschwindigkeit für die kommende Steigung mitzunehmen. Das längere Berausfstück mit der leichen Kuppe vor Kilometer 10 dann voll durchbeschleunigen.

Achtung: In Breidscheid gibt es in der Linkskurve (L-19) eine weitere Zu- und Abfahrt zur Nordschleife. Hier können von der rechten Seite Fahrzeuge auf die Strecke einfahren oder vorausfahrende Fahrzeuge zum abfahren stärker abbremsen als erwartet. Das betrifft vor allem auch Abschlepp- oder Servicefahrzeuge.

Besondere Vorsicht ist bei den langen Bergabstücken mit sehr starkem Gefälle, wie der Fuchsröhre oder Wehrseifen und der ExMühle bis Breidscheid geboten. Hier können auch mit weniger leistungsstarken Fahrzeugen sehr schnell hohe Geschwindigkeiten erreicht werden.
Die Bremsanlage hat auf den vorhergehenden Streckenabschnitten der Nordschleife bereits eine sehr hohe Temperatur erreicht. Durch die nun zusätzliche Belastung durch das Herunterbremsen aus hoher Geschwindigkeit auf einem Bergabstück können vor allem Serienbremsen von weniger sportlich ausgelegten Fahrzeugen hier an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit kommen und überhitzen. Wesentlich höhere erforderliche Pedalkräfte und eine deutlich verminderte Bremsleistung können dann die Folge sein.

Kesselchen:

Die Kuppe zwischen den Linkskurven (**L-21**) und (**L-22**) in Richtung Kesselchen etwa auf der Mitte der Fahrbahn überfahren. Danach auf die rechte Fahrbahnseite herüberziehen. Die Linkskurve (**L-22**) nicht zu spät einlenken und in einem sanften Bogen voll fahren.

Die leichte Rechtsbiegung auf dem weiteren Bergaufstück um Kilometer 12 von der Mitte der Fahrbahn zu einer harmonischen Linie ausgleichen. Danach auf die linke Fahrbahnseite heraustragen lassen um die Rechtskurve (**R-22**) voll fahren zu können. Im Kurvenausgang in Richtung Klostertal auf der rechten Seite der Fahrbahnseite bleiben.

Hinweis: In der langen und stellenweise sehr steilen Bergaufpassage von Breidscheid über die Streckenabschnitte ExTal, Bergwerk, Kesselchen, Klostertal und Caracciola-Karussell bis zur Hohen Acht wird der Motor besonders stark belastet. Vor allem an sehr warmen Tagen empfiehlt es sich die Motortemperatur über die Kühlwasseranzeige und wenn vorhanden die Öltemperaturanzeige im Auge zu behalten um ein Überhitzen und einen dadurch möglichen Motorschaden zu vermeiden.

Klostertal:

Vom Kesselchen kommend nach der Rechtskurve (**R-22**) auf der rechten Fahrbahnseite halten. In der leichten Linksbiegung nur bis zur Fahrbahnmitte hineinfahren und im Ausgang wieder rechts halten. Bei den Rattersteinen vor der Linkskurve (**L-23**) etwas anbremsen. Den Scheitelpunkt gegen Ende der Kerbs anfahren und im weiteren Verlauf der Linkskurve (**L-23**) mit möglichst wenig Geschwindigkeitsverlust weit heraustragen lassen.

Auf dem geraden Stück im Klostertal auf die linke Fahrbahnseite wechseln und die Sprungkuppe vor der Rechtskurve (**R-23**) gerade überfahren. Erst nach der Kuppe die Rechtskurve (**R-23**) einlenken. Im Scheitelpunkt bis an die Kerbs auf der Kurveninnenseite heranfahren und im Kurvenausgang wieder herausragen lassen. Den leichten Linksknick vor der Klostertalkurve (**R-24**) von der rechten Fahrbahnseite aus anfahren und auf die linke Seite wechseln. Danach ganz links auf der Fahrbahn halten um die Rechtskurve (**R-24**) in Richtung Caracciola-Karussell optimal anfahren zu können.

Caracciola-Karussell:

Die Klostertalkurve (**R-24**) von ganz links anfahren und stark herunterbremsen. Erst sehr spät, am Ende der Kerbs auf der linken Seite einlenken. Dann den Scheitelpunkt an der Unterbrechung der Leitplanke auf der Kurveninnenseite ansteuern. Beim Herausbeschleunigen bis Kerbs auf der linken Fahrbahnseite heranziehen.

Die leichten Biegungen auf dem Stück zum Caracciola-Karussell von der Mitte der Fahrbahn aus zu einer Geraden miteinander verbinden. Vor der Steilkurve (**L-24**) bis an die Kerbs auf der rechten Seite heranfahren und anbremsen.

Vor dem Karussell das Lenkrad für die Linkskurve etwas umgreifen. Erst etwa beim dritten Betonelement in die Steilkurve (**L-24**) einfahren. Das Karussell unter leichtem Gas mit einem Lenkradeinschlag durchfahren. Dabei mit dem gesamten Fahrzeug auf den Betonelementen bleiben und nicht zu weit nach innen ziehen. Erst gegen Ende herausbeschleunigen und über die rechte Ecke des letzten Betonelements aus dem Caracciola-Karussell herausfahren.

Nach der Steilkurve unter Gas direkt den Scheitelpunkt an den Kerbs der doppelten Rechtskurve (**R-25**) ansteuern. Nach der ersten Biegung der Rechtskurve (**R-25**) noch auf der Mitte der Fahrbahn halten und erst nach der zweiten Biegung der Rechtskurve (**R-25**) ganz bis nach links heraustragen lassen.

Die leichte Rechtskurve (**R-26**) von der linken Fahrbahnseite aus anfahren und im Ausgang ganz rechts bleiben. Die schnelle, nicht einsehbare Linkskurve (**L-25**) direkt nach den Rattersteinen auf der rechten Seite einlenken. Bis zum Scheitelpunkt an die Kerbs hereinziehen und im Kurvenausgang heraustragen lassen.

Nach dem leichten Linksknick vor der Linkskurve (**L-26**) bis zu den Kerbs auf der rechten Fahrbahnseite hinausfahren. Die Linkskurve (**L-26**) dann von den Kerbs auf der rechten Seite aus anfahren. Am Kurvenscheitelpunkt wieder ganz bis zu den Kerbs auf der Kurveninnenseite hineinziehen. Im Kurvenausgang der Linkskurve (**L-26**) in Richtung Hohe Acht für die direkt folgende Rechtskurve (**R-27**) nicht zu weit heraustragen lassen.

Eschbach und Brünnchen:

Vom Wippermann kommend, die doppelte Linkskurve (**L-28**) von der rechten Fahrbahnseite aus anfahren. Im ersten Kurvenabschnitt noch nicht ganz bis an die Kerbs auf der Kurveninnenseite hineinziehen. Mit einem Lenkradeinschlag erst am Ende des zweiten Abschnittes der Linkskurve (**L-28**) ganz bis an die Kurveninnenseite heranfahren. Dabei den Übergang von den Kerbs zu den Rattersteinen ansteuern. Für die folgende Rechtskurve gleich auf der linken Fahrbahnseite halten.

Im Brünnchen die Rechtskurve (**R-32**) frühzeitig einlenken und im Kurvenverlauf bis an die Kerbs auf der Kurveninnenseite heranziehen. Im Kurvenausgang bis zu den Rattersteinen auf der linken Fahrbahnseite heraustragen lassen. Die zweite Rechtskurve (**R-33**) von ganz außen anfahren und etwa am Ende der Rattersteine einlenken. Im Scheitelpunkt bis an die Kerbs heranfahren. Im Kurvenausgang dann bis auf die Rattersteine heraustragen lassen.

Auf der kurzen Geraden vor der Eiskurve (**L-29**) auf die rechte Fahrbahnseite wechseln. Vor der Linkskurve (**L-29**) kurz anbremsen und erst recht spät, etwa auf der Höhe der auf der linken Fahrbahnseite beginnenden Kerbs, einlenken. Erst gegen Ende der Kerbs zum Scheitelpunkt auf der linken Seite hineinziehen. Im Kurvenausgang auf der Mitte der Fahrbahn, direkt in die folgende Rechtskurve (**R-34**) einlenken. Im Scheitelpunkt bis an die kurveninneren Kerbs hineinziehen und unter Gas über die leichte Kuppe aus der Kurve ausfahren und leicht heraustragen lassen.

In Richtung Pflanzgarten den leichten Linksknick vom rechten Fahrbahnrand aus anfahren. Recht früh einlenken um die folgende Passage aus dem Kurvenscheitelpunkt heraus möglichst gerade fahren zu können.

Pflanzgarten:

Aus dem leichten Linksknick am Eingang zum Pflanzgarten heraus auf der linken Fahrbahnseite halten. Die Kombination aus leichten Biegungen um den kleinen Sprunghügel herum kann in einer Geraden gefahren werden.

Vor und nach dem kleinen Sprunghügel für die doppelte Rechtskurve (**R-35**) anbremsen und auf der linken Fahrbahnseite halten. Die beiden Teilstücke der doppelten Rechtskurve (**R-35**) mit einem Lenkeinschlag in einem weiten Bogen fahren. Im ersten Teil der Kurve nicht ganz bis an die inneren Kerbs hineinziehen. Erst im zweiten Teilstück der Rechtskurve (**R-35**) bis an die Kerbs auf der kurveninneren Seiten heranfahren. Im Kurvenausgang für die folgende schnelle Linkskurve (**L-30**) auf der rechten Fahrbahnseite halten.

Die schnelle und nicht einsehbare Linkskurve (**L-30**) früh und von ganz außen in einem weiten Bogen einfahren. Im Scheitelpunkt bis zu den Kerbs hineinziehen und im Ausgang der Kurve weit bis zu den Rattersteinen heraustragen lassen.

Im Ausgang der folgenden Linkskurve (**L-31**) befindet sich der große Sprunghügel. Die Linkskurve (**L-31**) daher so einfahren, daß man die Lenkung bereits im Scheitelpunkt wieder gerade stehen hat.

Nach dem großen Sprunghügel im Stefan-Bellof-S (früher Pflanzgarten II) das Fahrzeug auf der linken Fahrbahnhälfte für die folgende schnelle Rechtskurve (**R-36**) stabilisieren. Die Rechtskurve (**R-36**) mit hoher Geschwindigkeit in einem langen Bogen fahren und dabei lange an den Kerbs bleiben. Die Kerbs dabei nicht überfahren. Aus dem Scheitelpunkt der Rechtskurve (**R-36**) direkt die inneren Kerbs des folgenden leichten Linksbogens in Richtung Schwalbenschwanz ansteuern.

Metzgesfeld:

Aus der Rechtskurve (**R-11**) im Adenauer Forst kommend, lange rechts halten, anbremsen und fast bis an die Kerbs auf der Kurvenaußenseite der Linkskurve (**L-14**) heranfahren. Die Linkskurve (**L-14**) spät einlenken und schon kurz nach dem Scheitelpunkt in die Rechtskurve (**R-12**) einlenken. Aus der Rechtskurve (**R-12**) in einem sauberen Bogen herausbeschleunigen um wieder Geschwindigkeit für den schnelleren Streckenabschnitt Metzgesfeld aufzunehmen.

Die leichten Biegungen nach Kilometer 7 mit möglichst wenig Lenkbewegungen durchfahren. Bei der leichten Kuppe vor der Linkskurve (**L-15**) nur leicht vom Gas gehen und nach der Kuppe auf der rechten Fahrbahnseite halten. Die schnelle Linkskurve (**L-15**) kann dann in einem weiten Bogen fast voll gefahren werden. Nach dem Scheitelpunkt wieder weit heraustragen lassen und auf der rechten Fahrbahnseite dann für die folgende Kurve herunterbremsen.

Kallenhard:

In Metzgesfeld aus der schnellen Linkskurve (**L-15**) kommend, am rechten Fahrbahnrand für die deutlich langsamere Linkskurve (**L-16**) anbremsen. Auf Höhe der auf der Kurveninnenseite beginnenden Kerbs einlenken. Im Verlauf macht die Kurve ein wenig zu und führt über eine leichte Kuppe. Im Kurvenausgang der Linkskurve (**L-16**) in der Mitte der Fahrbahn halten, das Fahrzeug gerade stellen und zum Scheitelpunkt der Rechtskurve (**R-13**) an die Kerbs heranziehen.

Auf der kurzen Geraden in Richtung Kallenhard ganz bis zum linken Fahrbahnrand herüberziehen und erst sehr spät in die Rechtskurve (**R-14**) einlenken. Erst kurz vor dem Ende der Kurve bis an die inneren Kerbs heranziehen und aus dem engen Kurvenausgang herausbeschleunigen.

Für die folgende schnelle Links-Rechts-Kombination auf die rechte Fahrbahnseite kreuzen. In der langen Linkskurve (**L-17**) bis an die Kerbs heranfahren. Beim Scheitelpunkt befindet sich eine kleine Senke, bei der man das Fahrzeug schon mit fast gerader Lenkung in Richtung der direkt folgenden Rechtskurve (**R-15**) ausrichtet. Die Rechtskurve (**R-15**) mit einem großen Lenkeinschlag fahren und früh herausbeschleunigen. Für die kommende Dreifach-Rechtskurve (**R-16**) sehr weit am linken Fahrbahnrand halten.

Die schnelle Rechtskurve (**R-16**) besteht aus drei dicht beieinander liegenden Teilkurven, die mit einem Lenkeinschlag zu einer langen Kurve verbunden werden. Dabei bei der ersten Teilkurve ein wenig Abstand zu den kurveninneren Kerbs lassen. In der zweiten Teilkurve bis ganz an die inneren Kerbs heranfahren. Bei dem dritten Kurventeil wieder ein wenig Abstand zu den Kerbs lassen und sich im Kurvenausgang langsam auf die linke Fahrbahnseite heraustragen lassen. Auf dem Bergabstück in Richtung Wehrseifen auf der linken Seite bleiben.

Fuchsröhre und Adenauer Forst:

Das Bergabstück der Fuchsröhre um Kilometer 6 mit wenig Lenkeinschlägen möglichst gerade durchfahren. Die leichte Linkskurve (**L-12**) in der Senke ein wenig links von der Mitte der Fahrbahn anfahren. Nach der Kompression in der Senke an den rechten Fahrbahnrand heraustragen lassen.
Die zweite Linkskurve (**L-13**) von außen anfahren und im Scheitelpunkt bis über die Kerbs hereinziehen und nach der Kurve links bleiben.

In die Rechtskurve (**R-11**) von sehr weit außen einfahren und im Kurvenausgang ein wenig rechts von der Mitte der Fahrbahn halten. Die Geschwindigkeit für die weitere Kurvenkombination im langsameren Streckenabschnitt Adenauer Forst reduzieren.

Achtung: Besondere Vorsicht ist bei den langen Bergabstücken mit sehr starkem Gefälle, wie der Fuchsröhre oder Wehrseifen und der ExMühle bis Breidscheid geboten. Hier können auch mit weniger leistungsstarken Fahrzeugen sehr schnell hohe Geschwindigkeiten erreicht werden.
Die Bremsanlage hat auf den vorhergehenden Streckenabschnitten der Nordschleife bereits eine sehr hohe Temperatur erreicht. Durch die nun zusätzliche Belastung durch das Herunterbremsen aus hoher Geschwindigkeit auf einem Bergabstück können vor allem Serienbremsen von weniger sportlich ausgelegten Fahrzeugen hier an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit kommen und überhitzen. Wesentlich höhere erforderliche Pedalkräfte und eine deutlich ver minderte Bremsleistung können dann die Folge sein.

Stefan-Bellof-S und Schwalbenschwanz:

In dem leichten Linksbogen zwischen den beiden Rechtskurven (**R-36**) und (**R-37**) im Stefan-Bellof-S (früher Pflanzgarten II) bis an die Kerbs auf der linken Seite heranfahren. Dabei nicht über die Kerbs fahren und gleich wieder für die Rechtskurve (**R-37**) lösen. Die schnelle Rechtskurve (**R-37**) in einem weiten Bogen fahren. Wieder bis an die inneren Kerbs hereinziehen, aber nicht über die Kerbs fahren. Im Ausgang bis an die Rattersteine des folgenden leichten Linksknicks heraustragen lassen. Auf dem sehr schnellen geraden Stück um Kilometer 18 in Richtung Schwalbenschwanz auf der linken Fahrbahnseite halten.

Vor der Rechtskurve (**R-38**) kurz anbremsen. Die Rechtskurve (**R-38**) von ganz links anfahren und in einem weiten Bogen bis an die Rattersteine nach den Kerbs auf der rechten Fahrbahnseite hereinziehen. Für die kommende Linkskurve (**L-32**) am rechten Fahrbahnrand halten.

Die Linkskurve (**L-32**) in einem möglichst weiten Bogen fahren. Dabei im Scheitelpunkt ganz bis an die kurveninneren Kerbs heranfahren und im Ausgang wieder weit heraustragen lassen. Danach auf der rechten Fahrbahnseiten an der Kerbs halten.

Noch vor dem Ende der Kerbs von der rechten Fahrbahnseite lösen und die nächste Linkskurve (**L-33**) bereits sehr früh einlenken. Dabei das abgesenkte Fahrbahnstück auf der Kurveninnenseite ansteuern und zum Einfahren in die Steilkurve (kleines Karussell) nutzen. Sobald man in der Steilkurve (**L-33**) ist, den Lenkwinkel noch ein wenig korrigieren. Die Steilkurve nicht bis zum Ende durchfahren, sondern bereits über die letzte Betonplatte der oberen Reihe wieder ausfahren. Das Fahrzeug kurz stabilisieren.

Im weiteren Verlauf des anschließenden leichten Linksbogens wieder an die Kerbs auf der linken Fahrbahnseite heranziehen. Weiter in Richtung Galgenkopf auf der linken Seite der Fahrbahn bleiben.

Nordschleife erfahren

Schwedenkreuz und Aremberg:

Aus der schnellen Zwischenpassage vom Flugplatz kommend nach den leichten Linksbiegungen auf die rechte Fahrbahnseite hinüberziehen. Die nicht einsehbare Sprungkuppe vor Kilometer 5 rechts anfahren und das Fahrzeug gerade stellen. Nach der Entlastung des Fahrzeuges kurz anbremsen und dann wieder unter Gas zum Scheitelpunkt der schnellen Linkskurve (**L-11**) ziehen. Nach der leichten Kuppe in der Linkskurve (**L-11**) ganz links halten um die nächste Rechtskurve (**R-10**) bei Aremberg optimal anfahren zu können.

Die Rechtskurve (**R-10**) kurz anbremsen, ganz links anfahren und erst sehr spät einlenken. Mit einem Lenkradeinschlag durchfahren, so daß man bei der Postbrücke wieder an die äußeren Kerbs heranfährt. Die Arembergkurve (**R-10**) fällt im Verlauf ab und macht im Kurvenausgang ein wenig zu.

In der Einfahrt zur Fuchsröhre auf die rechte Fahrbahnseite ziehen um die folgende leichte Linksbiegung in einem möglichst weiten Bogen fahren zu können.

Achtung: Auf Kuppen und Sprunghügeln wird das Fahrzeug entlastet und dadurch sehr "leicht". Wenn man hier bremst, kann das sehr schnell zu blockierenden Rädern führen. Bei Fahrzeugen ohne ABS kann das Fahrzeug beim "Aufsetzen" nach der Kuppe dadurch unkontrollierbar werden. Bei Fahrzeugen mit ABS kann das Anti-Blockier-System auf der Kuppe beginnen die Bremskraft zu reduzieren, um ein Blockieren der Räder zu verhindern. Dadurch kann nach dem "Aufsetzen" nach der Kuppe erheblich weniger Bremskraft zur Verfügung stehen als erwartet oder benötigt.
Mit dem Lenken verhält es sich auf Kuppen und Sprunghügeln ähnlich. Durch die Entlastung der Räder kann eine Lenkbewegung nicht umgesetzt werden. Bei der Belastung der Räder direkt nach der Kuppe kann es dann passieren, daß sich ein (zu großer) Lenkeinschlag plötzlich auswirkt und zu einer zu großen und ungewollten Richtungsänderung oder sogar zu einem Kontrollverlust über das Fahrzeug führt.
Daher das Fahrzeug vor einer Kuppe oder einem Sprunghügel immer sauber ausrichten und nur vor oder nach der Kuppe oder dem Sprunghügel bremsen!

Galgenkopf:

Vom Schwalbenschwanz in Richtung Galgenkopf kommend ganz auf der linken Fahrbahnseite halten. Vor der ersten schnellen Rechtskurve (**R-39**) etwas Geschwindigkeit herausnehmen. Die Kurve dann in einem weiten Bogen fahren. Dabei früh einlenken und auch früh an die Kerbs auf der Kurveninnenseite heranziehen. Im weiteren Verlauf der Rechtskurve (**R-39**) bis zu der leichten Kuppe weit heraustragen lassen.

Die zweite Rechtskurve (**R-40**) ebenfalls von sehr weit außen anfahren und in einem weiten Bogen fahren. Bereits kurz nach dem Beginn der Kerbs auf der Kurveninnenseite bis ganz auf die rechte Fahrbahnseite hereinziehen. Dann möglichst lange an den kurveninneren Kerbs halten und weit heraustragen lassen. Dabei möglichst viel Geschwindigkeit auf die Döttinger Höhe mitnehmen.

Döttinger Höhe:

Bei den Touristenfahrten ist die Döttinger Höhe der Ausklang einer Runde auf der Nürburgring Nordschleife. Spätestens an der Werbebrücke bei Kilometer 20 lassen es die meisten Fahrer dann auslaufen.

Bei der Ausfahrt hat man dann die Wahl: Entweder rechts halten und auf den Parkplatz rausfahren oder links auf der Strecke bleiben um die Durchfahrtschranke für eine weitere Runde zu nehmen.

Quiddelbacher Höhe:

Nach der Linkskurve (**L-9**) aus Hocheichen voll herausbeschleunigen und in der Mitte der Fahrbahn bleiben. Nach der nicht einsehbaren Kuppe auf der Brücke sanft nach rechts ziehen und unter Gas der leichten Biegung der Quiddelbacher Höhe weiter bergauf folgen.

Vor der oberen Sprungkuppe auf die linke Fahrbahnseite ziehen und gegebenenfalls kurz vom Gas gehen und leicht anbremsen. Auf der Kuppe nicht bremsen oder lenken! Nach der Kuppe anbremsen und die beiden Rechtskurven am Flugplatz (**R-8**) und (**R-9**) mit einem Lenkeinschlag zu einer weiten Kurve verbinden.

Achtung: Auf Kuppen und Sprunghügeln wird das Fahrzeug entlastet und dadurch sehr "leicht". Wenn man hier bremst, kann das sehr schnell zu blockierenden Rädern führen. Bei Fahrzeugen ohne ABS kann das Fahrzeug beim "Aufsetzen" nach der Kuppe dadurch unkontrollierbar werden. Bei Fahrzeugen mit ABS kann das Anti-Blockier-System auf der Kuppe beginnen die Bremskraft zu reduzieren, um ein Blockieren der Räder zu verhindern. Dadurch kann nach dem "Aufsetzen" nach der Kuppe erheblich weniger Bremskraft zur Verfügung stehen als erwartet oder benötigt.
Mit dem Lenken verhält es sich auf Kuppen und Sprunghügeln ähnlich. Durch die Entlastung der Räder kann eine Lenkbewegung nicht umgesetzt werden. Bei der Belastung der Räder direkt nach der Kuppe kann es dann passieren, daß sich ein (zu großer) Lenkeinschlag plötzlich auswirkt und zu einer zu großen und ungewollten Richtungsänderung oder sogar zu einem Kontrollverlust über das Fahrzeug führt.
Daher das Fahrzeug vor einer Kuppe oder einem Sprunghügel immer sauber ausrichten und nur vor oder nach der Kuppe oder dem Sprunghügel bremsen!

Flugplatz:

Aus den beiden Rechtskurven am Flugplatz (**R-8**) und (**R-9**) heraus auf der Mitte der Fahrbahn bleiben und weiter zum Scheitelpunkt der leichten Linkskurve (**L-10**) beschleunigen. Die Linkskurve führt über eine leichte, lang gezogene Kuppe, die unter Gas gefahren werden sollte, um das Fahrzeug nicht instabil werden zu lassen.

Die folgende schnelle Passage führt mit zwei leichten Linksbiegungen durch eine längere, leichte Senke in Richtung Schwedenkreuz.

Hohenrain:

Aus dem leichten Linksbogen am Tiergarten bei Kilometer 1 heraus direkt den Scheitelpunkt der sehr schnellen Rechtskurve (**R-1**) anvisieren und fast in einer geraden Linie anfahren. Im Kurvenausgang der Rechtskurve (**R-1**) noch leicht rechts halten und erst auf der Verbindungsgeraden in Richtung Hohenrain langsam auf die linke Fahrbahnseite wechseln.

Erst auf dem geraden Stück vor der Hohenrain-Schikane anbremsen. Die erste schnelle Linkskurve (**L-2**) sanft anfahren. Knapp am Scheitelpunkt am Ende der Leitplanken der Service-Ausfahrt (rot lackiert) vorbeiziehen. Im Kurvenausgang etwas links halten um sich für die folgende engere Rechtskurve (**R-2**) gut zu positionieren.

Anbremsen und eher langsam in die Hohenrain-Schikane einfahren. Die Rechtskurve (**R-2**) weit außen anfahren und im Kurvenausgang rechts halten. In der folgende Linkskurve (**L-3**) den Scheitelpunkt gegenüber der Leitplanke zur Einfahrt zur alten Boxengasse anpeilen und bis an die Kerbs heranfahren.

Im Ausgang der Linkskurve (**L-3**) ganz links halten um die kommende Rechtskurve (**R-3**) zur Tribünhenanlage T13 von sehr weit außen anfahren zu können. Im Scheitelpunkt der Rechtskurve (**R-3**) sehr dicht an die Leitplanken der alten Boxenanlage heranfahren und auf die folgende kurze Gerade zur Brücke herausbeschleunigen.

Auf der kurzen Geraden entlang der T13 auf die rechte Fahrbahnseite bis an das Ende der Boxenmauer heranziehen. Auf der Kuppe bei der Brücke vor der Linkskurve (**L-4**) nicht bremsen oder lenken. Erst nach der Kuppe anbremsen und die Linkskurve (L-4) sehr weit außen anfahren. Erst sehr spät zum Scheitelpunkt einlenken, da die Kurve im Verlauf abfällt.

Bei der leichten Rechtsbiegung bei Kilometer 2 in der Mitte halten und danach auf die linke Fahrbahnseite wechseln und in den Streckenabschnitt Hatzenbach einfahren.

Achtung: Wenn die gesamte Strecke (Nordschleife in Verbindung mit der GP-Strecke) befahren wird, dann geht es nach der Linkskurve (L-3) fast gerade auf das Verbindungsstück zur GP-Strecke. Fahrer, die die Nordschleife oft fahren und bereits sehr gut kennen, ziehen hier eventuell im Ansatz versehentlich kurz nach rechts, da sie intuitiv dem normalen Verlauf der Nordschleife in Richtung T13 folgen wollen. Das zweite Verbindungsstück von der GP-Strecke kommend, führt in einer Linkskurve kurz vor der Brücke auf die kurze Gerade bei der T13 zurück. Diese Kurve fällt nach außen hin ab und am äußeren Kurvenrand befindet sich die Boxenmauer. Daher ist sie nicht ganz ungefährlich.

Antoniusbuche:

Auf der Döttinger Höhe befindet sich die Einfahrt für die Touristenfahrten auf der Nordschleife.

Nach den Schranken der Einfahrt ein wenig aufpassen: Von links kommen die Fahrer, die auf der Strecke geblieben sind und die Durchfahrtschranke auf der Döttinger Höhe genommen haben. Im Bereich der Pylonengasse müssen sich diese in den Verkehr einfädeln.

Nach der mit Pylonen aufgestellten Bremsschikane ist noch einmal Raum für letzte Vorbereitungen. Sitz- und Rückspiegeleinstellung korrigieren und gegebenenfalls die Gurte nachziehen. Daher halten hier gelegentlich Fahrzeuge am rechten oder linken Fahrbahnrand.

Dann kann man schon mit Vollgas in Richtung Antoniusbuche durchstarten. Dabei sollte man schon einmal den rechten Fahrbahnrand anvisieren, um aus der folgenden leichten Linkskurve einen weiten Bogen machen zu können.

Hatzenbach und Hocheichen:

Im Hatzenbach die Rechtskurve (**R-4**) weit außen ansetzen und unter Gas vom Scheitelpunkt wieder nach links heraustragen lassen. Die schnelle Linkskurve (L-5) kann sehr weit links angefahren werden. Aus dem Kurvenausgang auf die rechte Fahrbahnseite heraustragen lassen und anbremsen.

Die zweite Linkskurve (**L-6**) recht früh einlenken und aus dem Kurvenscheitelpunkt heraus bereits die Rechtskurve (**R-5**) anvisieren und kurz anbremsen. Die Rechtskurve (**R-5**) und den folgenden leichten Rechtsknick mit einem Lenkradeinschlag zu einer Kurve verbinden.

Die folgende Kurvenkombination aus der Linkskurve (**L-7**) und der Rechtskurve (**R-6**) mit einer harmonischen Ideallinie von Scheitelpunkt zu Scheitelpunkt miteinander verbinden. In den Kurvenausgängen tendenziell jeweils etwas auf der Kurveninnenseite halten. Aus der letzten Linkskurve (**L-8**) in Richtung Hocheichen herausbeschleunigen.

Auf der kurzen Geraden beschleunigen und auf die linke Fahrbahnseite wechseln. Die Rechtskurve (**R-7**) von außen in einem weiten und schnellen Bogen durchfahren. Aus dem Kurvenausgang direkt den Scheitelpunkt der folgenden Linkskurve (**L-9**) ansteuern. Aus der überhöhten Linkskurve (**L-9**) mit Gas heraustragen lassen und weiter in Richtung Quiddelbacher Höhe durchbeschleunigen.

Tiergarten:

Von der rechten Fahrbahnseite kommend, bei der Antoniusbrücke einlenken und den Scheitelpunkt der Linkskurve (**L-1**) nach der Brücke anvisieren. Eng an den Kerbs entlangfahren. Im Kurvenausgang Richtung Tiergarten weit heraustragen lassen.

Die Senke am Eingang v