

Nürburgring.....	2
Nordschleife .....	2
1. Rettilineo di partenza .....	2
2. Südkehre.....	3
3. Nordkehre.....	4
4. Hatzenbach I .....	5
5. Hatzenbach II .....	7
6. Hatzenbach III.....	8
7. Hochiechen.....	8
8. Quiddelbacherhohe .....	9
9. Flugplatz.....	10
10. Schwedenkreuz .....	11
11. Aremberg .....	12
12. Fuchsröhre.....	13
13. Adenau Forst I.....	13
14. Adenau Forst II .....	15
15. Metzgesfeld .....	16
16. Kallenhard.....	17
17. Wehrseifen.....	19
18. Adenau Bridge .....	20
19. Ex Mühle.....	20
20. Bergwerk.....	21
21. Kesselchen I .....	22
22. Kesselchen II.....	23
23. Klostertal.....	24
24. Karussell.....	25
25. Ponte Goodyear.....	26
26. Höhe Acht .....	26
27. Wippermann.....	27
28. Brännchen.....	28
29. Eschbach I.....	29
30. Eschbach II.....	30
31. Pflanzgarten .....	32
32. «Celebre Dosso» .....	33
33. Schwalbenschwanz .....	35
34. Kleine Karussell .....	36
35. Döttinger Höhe .....	37
36. Meuspath.....	38
37. Antoniusbuche .....	39
38. Tiergarten.....	40
39. Hohenrain.....	40
40. Arrivo .....	41

# Nürburgring

## Nordschleife



Il "Nordschleife", il circuito nord del Nürburgring, è senza dubbio a tutt'oggi più che altro famoso per il celebre incidente di Niki Lauda del 1976, che decretò l'uscita del tracciato dal "Circus" della F1.

I quasi 23 Km che si snodano attraverso le suggestive abetaie dell'Eifel sono irti di difficoltà di ogni tipo che non trovano riscontri su alcun altro circuito del mondo, e sono stati teatro di grandi gesta e imprese passate alla storia dell'automobilismo.

Adenau, Kesselchen, Karussell, Brunnchen... fino ad ora, per quasi tutti gli appassionati di automobilismo, erano solo nomi permeati da un alone di leggenda quasi epica, raccontata da foto e cronache d'epoca dai toni vaghi e sfumati di un'antica saga Nibelunga.

Adesso, grazie alla stupenda simulazione di Papyrus, possiamo dare corpo a quella leggenda, e provare il brivido di affrontare le insidie di questo terribile ma affascinante circuito.

Premete "avanti" per salire in macchina con me e provare l'emozione di un giro veloce sul Nordschleife del Nürburgring.

## Crononauta

### 1. Rettilineo di partenza



Eccoci sul rettilineo di partenza, lanciati per iniziare un giro cronometrato.

Siamo in piena accelerazione, in quarta col gas a fondo, e poco dopo il traguardo passiamo in quinta.

Ci stiamo avvicinando rapidamente alla prima curva, la Südkehre, che affronteremo in seconda marcia. La difficoltà qui è data dal fatto che mancano completamente i punti di riferimento per la staccata.

Così, appena passato il traguardo io comincio ad accostare a destra per prendere la traiettoria. Inizio a frenare poco dopo che la striscia nera per terra è diventata appena più evidente.

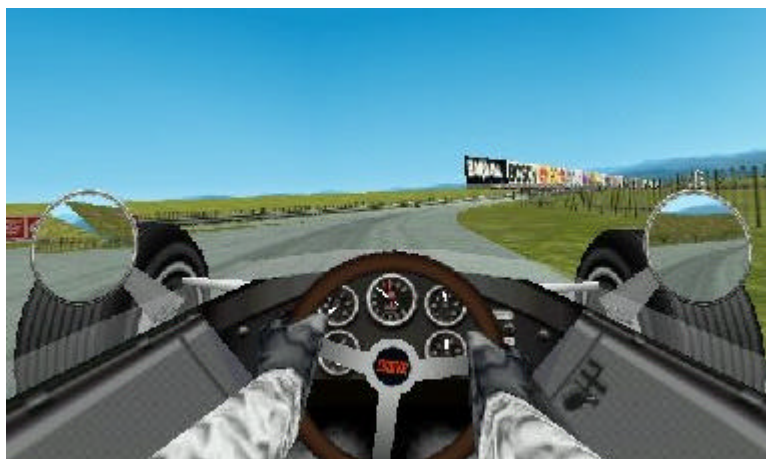
In allenamento o qualifica trovare questo riferimento per la staccata non è difficile, basta un po' di attenzione; altro discorso in gara, se si è in scia a un avversario: trovare il punto di staccata è un notevole problema!

Attenzione inoltre che quando la striscia diventa *proprio* nera... è troppo tardi! Quindi occhio a non sbagliarsi! Finché avete dei dubbi, magari, cominciate a frenare appena vedete che - sulla destra - finisce il cemento del box e comincia l'erba. E' sicuramente presto, ma è meglio di un drittone!

## 2. Südkehre



Dal rettilineo di partenza, abbiamo frenato e scalato fino alla seconda marcia. Al termine della frenata siamo completamente a destra, pronti a tagliare a sinistra, sfiorando il prato. Guidando aggressivi si possono anche mettere le due ruote interne sull'erba: questo non deve spaventare, in molti punti del Ring la tecnica si dimostra vantaggiosa.



Ci troviamo così pronti a tagliare subito verso destra per impostare la successiva controcurva. Questa controcurva è molto lunga e dal raggio variabile. Dobbiamo resistere

alla tentazione di aprire il gas subito, ma bisogna pennellare la curva restando alla corda. In questo modo, appena la curva "apre", possiamo dare gas progressivamente e portare fuori l'auto con un accenno di sovrasterzo, ma senza esagerare, perché è importante poter accelerare il più possibile. Bisogna uscire bene da questa curva perché segue il lungo rettilineo che porta alla Nordkehre.

### 3. Nordkehre



Lungo il rettilineo opposto ai box abbiamo scaricato tutte le marce, fino alla quinta, e arriviamo lanciati verso la Nordkehre. Ci portiamo a destra per impostare la traiettoria.

Bisogna cominciare a frenare molto presto, circa dove comincia la striscia nera sull'asfalto. Scaliamo fino alla seconda marcia.

Attenzione in gara al primo giro, perché le auto guidate dal computer tirano staccate kamikaze ed è facile venire tamponati. Il consiglio, in questo caso, è di portarsi a sinistra, frenare fuori traiettoria, e lasciarli scannare fra di loro...

Come ottimo punto di riferimento, qui, si possono usare le torrette e il muro che sta alla destra: io freno a metà fra le due torrette, poco prima del cartellone giallo sul muro dopo che è cominciata la striscia nera per terra.

Impostiamo quindi la curva verso sinistra accelerando progressivamente fino al margine destro, passando in terza marcia.



Subito dobbiamo ricominciare a frenare prima di "scollinare" del tutto sul dosso, perché a pieno gas, giunti alla sommità l'auto si alleggerisce e per frenare bisogna attendere di riprendere carico. Ma a quel punto è tardi per la successiva stretta curva verso sinistra, che io affronto in prima marcia. Come punto di riferimento io di solito uso le pile di gomme protettive bianche e rosse alla destra, e comincio a frenare all'altezza dell'ultima pila di pneumatici. L'uscita è delicata, perché "pende" verso l'esterno, e bisogna stare attenti a non finire nell'erba con le ruote esterne.

Praticamente è da qui che comincia il "vero" Nuerburgring. Stiamo infatti per addentrarci nel tortuoso tratto di Hatzenbach.

#### 4. Hatzenbach I



Usciti dalla stretta curva da prima, acceleriamo a fondo scaricando prima, seconda, terza e quarta. Affrontiamo una semicurva verso destra, che non deve ingannarci e mandarci fuori traiettoria: tagliamo a destra e immediatamente ci portiamo a sinistra, per affrontare la successiva curva a destra.



Questa curva ha una strana "pendenza": in entrata si dà un colpo di freno e si scala in terza, bisogna anticipare moltissimo la sterzata e accelerare finché non si intraversa l'auto. Si andrà larghi, e sembrerà che il testacoda o l'uscita siano inevitabili, ma continuando a dare gas e controsterzando leggermente, la pendenza verso l'interno della curva ci terrà allineata l'auto. E' un punto difficile perché bisogna fare un po' un "atto di fede" nella macchina e nella pista. Finché non avete confidenza, magari, frenate di più e affrontatela in seconda.



Fatta questa curva, di nuovo torniamo ad accelerare al massimo, poco prima della semicurva a sinistra si passa in quarta. Affrontando la semicurva è bene alleggerire un poco il gas: altrimenti si rischia di avere un nocivo *wheelspin* che renderà molto problematica la frenata per impostare il tratto successivo.

## 5. Hatzenbach II



Appena finita la semicurva, presa alla corda a sinistra, dobbiamo immediatamente frenare a fondo, avvicinandoci al margine destro. Bisogna fare molta attenzione a calibrare correttamente la frenata, perché se si bloccano le ruote si finisce con le ruote esterne sul prato a destra e l'uscita di pista è praticamente certa. Scaliamo fino alla seconda per impostare la stretta curva a sinistra. E' importante restare allineati e non andare larghi, perché dobbiamo essere subito in traiettoria per frenare, scalare in prima, e affrontare la curva a destra immediatamente successiva.



Uscendo dalla stretta curva a destra acceleriamo a fondo passando in seconda, poi un lieve colpo di freni e affrontiamo la curva a sinistra senza allargare l'uscita, per prepararci alla stretta "S" destra-sinistra che segue.

## 6. Hatzenbach III



Scaliamo quindi di nuovo in prima, e tagliamo con decisione verso destra. In uscita dobbiamo cercare di stare a destra, per avere una traiettoria più favorevole sulla strettissima controcurva a sinistra che segue. Con un po' di abilità e un assetto a posto, si può affrontare questa curva a sinistra con un "four wheel drift", cioè innescare in inserimento una derapata su 4 ruote, e portare fuori l'auto di gas, a ruote dritte. Assolutamente negativo sottosterzare, si finisce larghi, si mettono le ruote esterne sull'erba, e non si può accelerare sul breve rettilineo che porta a Hochiechen. In gara si possono perdere diverse posizioni con un errore di questo tipo.

## 7. Hochiechen



Usciti dall'ultima "S" dell'Hatzenbach, acceleriamo a fondo portandoci a sinistra, per affrontare la "S" di Hochiechen, da affrontare in seconda velocità. Freniamo appena dopo che la striscia per terra è diventata scura, e affrontiamo la curva a destra, abbastanza stretta. Restiamo un po' più a destra dell'ideale in uscita per impostare la controcurva a sinistra.





La controcurva è un po' più veloce, con la macchina leggera si può affrontare in terza. In uscita si accelera progressivamente. Anche qui è importante uscire bene perché segue un tratto veloce.

## 8. Quiddelbacherhoh



Uscendo da Hochiechen acceleriamo a fondo scaricando seconda, terza, quarta. Nel momento in cui si "scollina" su questo ponte le ruote posteriori tendono a slittare. E' quindi opportuno alleggerire il gas alla sommità talvolta, io ne approfitto per passare in quinta.



Superato il ponte, si scende in una cunetta; data l'alta velocità sia quando la strada "spiana", sia sulla successiva risalita, si ha una forte compressione, le sospensioni

possono andare a tampone, e si rischia di perdere il controllo. E' invece necessario essere dritti e mantenere la completa padronanza della vettura perché qui è indispensabile essere allineati una volta giunti all'apice della salita prima di Flugplatz, visto che si salta con 4 ruote sollevate da terra. I consigli sono questi:

- appena superato il ponticello, impostate già una traiettoria che vi porti il più dritti possibile all'apice della salita.
- poco prima del salto rallentate dando un rapido colpo di freni; se invece lo prendete in piena velocità atterrerete troppo tardi per impostare la successiva curva a destra.
- proprio nell'attimo dello "stacco", ridate decisamente gas: in questo modo l'auto salta e plana orizzontale; se viceversa arrivate al salto ancora in frenata, l'auto salterà puntando l'avantreno verso terra, e atterrerete "di punta". Il controllo, a questo punto, diventa molto difficile.
- Ovviamente non appena vi staccate da terra dovete togliere gas per non imballare il motore.

## 9. Flugplatz



Appena atterrati dal salto dobbiamo essere allineati e avere la perfetta padronanza dell'auto. Bisogna infatti frenare, eventualmente scalare in quarta (finché non vi sentite sicuri, usate pure la terza) se si era arrivati al salto in quinta, e impostare la veloce curva a destra che a sua volta porta ad un'altra curva a destra ancora più veloce. Le due curve vanno raccordate con un'unica traiettoria, sfiorando in entrambi i casi il prato alla corda. E' fondamentale uscire bene perché segue il velocissimo tratto sui saliscendi che portano a Schwedenkreuz. Uscire male dall'ultima curva significa quindi quantomeno perdere un sacco di tempo.

Sbagliare la prima curva in genere è invece un errore irrimediabile in quanto non sarà possibile impostare correttamente la seconda, con conseguente uscita di pista. E poiché l'impostazione della prima curva di Flugplatz dipende dal salto, e questo dalla traiettoria dopo il Quiddelbacherhohe, vi rendete conto quali conseguenze possa avere sbagliare a "scollinare" sul Quiddelbacherhohe.

## 10. Schwedenkreuz



Da Flugplatz, si affronta una semicurva a sinistra, e ci si lancia su per la collina che porta a Schwedenkreuz. In cima alla collina (o poco prima) si passa in quinta.

La difficoltà di questo tratto è data dal fatto che si sale e si scende a velocità forsennata (oltre 250 Km/h) senza vedere nulla. Bisogna "sapere" la traiettoria giusta e impostarla "alla cieca".

Così, uscendo dalla seconda curva di Flugplatz ci si porta a destra, si affronta la semicurva a sinistra, si allarga a destra; poi prima della collina si taglia a sinistra e ci si lancia sulla velocissima curva in discesa sempre a tavoletta, mantenendosi alla corda a sinistra. Trovarsi larghi sulla destra condanna quasi certamente all'uscita di strada.

Si comincia a risalire e qui è fondamentale tagliare subito a destra. All'apice della collina, dobbiamo trovarci completamente a destra, meglio mettere due ruote sul prato piuttosto che trovarci a sinistra. Lo scollinamento è piuttosto brusco, se l'auto non è allineata sono grossi problemi, la velocità è altissima (circa 270 Km/h) e questo non lascia margini di manovra.



Superata la collina restiamo circa in mezzo alla strada più o meno a cavallo della striscia nera. Questa striscia nera si interrompe e poi riprende. Io uso questo come riferimento per la violenta staccata per affrontare la curva a sinistra che poi porterà ad Aremberg. La curva a sinistra è molto facile se l'impostazione è buona, viceversa impostandola male condanna quasi certamente all'uscita di pista.

Perciò, poco dopo l'interruzione della striscia nera, qualche istante prima che ricominci, freniamo a fondo scalando in quarta (come al solito, finché non siete sicuri, usate la terza). Ci inseriamo con dolcezza ridando gas progressivamente, e badiamo di tenere il più possibile "chiusa" la curva alla corda a sinistra, allargando l'uscita il minimo indispensabile. Trovarsi troppo a destra infatti creerà grossissimi problemi per il tratto successivo, Aremberg.

## 11. Aremberg



Dobbiamo iniziare a frenare ancora prima di uscire completamente dal curvone a sinistra di Schwedenkreutz. Purtroppo qui i riferimenti per la staccata mancano completamente, io mi baso su una labile macchia sull'asfalto, ma è facile confondersi. Per questo, finché avete dei dubbi, affrontate il curvone di Schwedenkreuz in terza, così avrete più tempo (vista la minore velocità) per allinearvi e trovare il punto di frenata prima di Aremberg. Freniamo decisamente scalando fino in seconda marcia, e ci prepariamo alla curva a destra. Questa curva ha una pendenza verso l'esterno, dobbiamo tenerne conto nell'impostarla. Impostarla velocemente è difficile, bisogna entrare forzando un poco la frenata, far derapare il retrotreno, quindi ridare gas e uscire in lieve derapata a ruote dritte.



Attenzione, MAI andare larghi subito, attendete di vedere il ponte per regolarvi su quando riallineare e accelerare con decisione. Sotto il ponte vi è una strettoia, se siete già a sinistra a bordo pista prima del ponte, probabilmente perderete due ruote sul rail...=-O Se invece usciamo correttamente, ci troviamo già indirizzati con l'auto dritta per passare sotto il ponte, e a questo punto acceleriamo a fondo passando in terza prima del ponte.

## 12. Fuchsröhre



Superato il ponte di Aremberg, siamo in piena accelerazione, scaricando le marce fino alla quarta, e siamo pronti a tuffarci giù nella lunga e velocissima discesa del Fuchsröhre.

Affrontiamo in pieno un primo curvone verso sinistra, poi, continuando ad accelerare, destra, sinistra, destra; intanto siamo passati in quinta e ci lanciamo verso la gran curva di Adenau.

Difficoltà la strada è sconnessa e avvallata, ma le curve hanno una specie di "solco" sulla traiettoria interna. Si può tagliare moderatamente con due ruote sul prato in modo da raddrizzare il più possibile la traiettoria, ma questa manovra non è esente da controindicazioni, visto che si perde motricità e quindi accelerazione (oltre a rischiare di prendere il controllo, cosa irrimediabile vista la velocità in questo tratto).

## 13. Adenau Forst I



Questo, a mio avviso, è uno dei punti più difficili di tutto il "Ring". L'altissima velocità (270 Km/h) contribuisce in maniera determinante a complicare la guida in questo tratto, a causa principalmente dall'altimetria: mentre noi arriviamo lanciati dalla lunga discesa del Fuchsröhre, la strada fa una lieve piega verso sinistra, spiana, altra lievissima piega e intanto risale di colpo. Qui dobbiamo già essere in perfetta traiettoria per impostare il successivo curvone a sinistra da terza!

La velocità fa sì che l'auto sia violentemente compressa al suolo, le sospensioni vanno a tampone e molto facilmente strisceremo pure il fondo per terra. Qui è *facilissimo* perdere il controllo, a quel punto si parte in sbandata generalmente verso l'interno, ci si arrampica

sulla collina che, gigantesco trampolino, ci lancerà in volo a 6 metri di altezza contro un albero dall'altra parte... =:-O

Alternativamente si parte subito verso l'esterno e si va a ruzzolare sullo steccato...

In poche parole, qui non si può sbagliare. Quindi, arrivando in quinta piena giù dal Fuchsröhre, ci portiamo verso destra, freniamo e sciammo in quarta. Tagliamo moderatamente a sinistra e ci prepariamo alla successiva risalita (siamo ora nel punto che vedete nell'immagine). Affrontiamo la compressione e risaliamo, cercando di essere assolutamente dritti nel momento nel quale l'auto va a tampone.

Consiglio:

- Non appena l'auto va in "compressione" sulla salita, MOLLATE il gas quasi completamente. Dovete lasciare solo quel poco di gas che basta per tenere il differenziale in trazione, che aiuta a mantenere allineata l'auto. L'importante è trasferire il carico davanti, in questo modo l'auto spaccia eventualmente più con l'avantreno che col retrotreno, e così restiamo allineati.

Viceversa, se tenete giù il gas, l'auto spaccia col retrotreno e il controllo sarà irrimediabilmente perso, con le conseguenze di cui sopra!!! =:-O



Non appena è finita la compressione, immediatamente riprendiamo il controllo dell'auto, ci portiamo a destra, freniamo decisamente e sciammo in terza. Volendo rischiare tantissimo si potrebbe osare la quarta, ma sono convinto che il gioco non valga la candela, l'albero è sempre in agguato, e poi comunque si rischia di essere fuori traiettoria per la frenata successiva. E' comunque assolutamente indispensabile tagliare a sinistra con estrema precisione, meglio presto che tardi. Nell'immagine vedete un'impostazione eccessivamente anticipata: ma nel dubbio, piuttosto che essere "lunghi", è meglio chiudere prima la curva, "sovra-ruotare" l'auto, e poi controllare in controsterzo la derapata; un po' come fanno i rallysti. Non è certo il modo più veloce, ma è sempre meglio dell'albero...

Infatti, se invece si è larghi, non c'è più niente da fare, l'uscita di strada è sicura e l'albero è "nostro"... :-)

Inserirsi anticipatamente in controsterzo, invece, consente ancora margini di recupero.

## 14. Adenau Forst II



Se abbiamo impostato bene il curvone a sinistra, il tratto che segue è più facile: usciamo a tutto gas, e subito freniamo a fondo scalando in seconda. L'unica difficoltà è quella di non andare lunghi, perché si rischia il testacoda o il "lungo" sul terrapieno. Tagliamo quindi a destra, ridando moderatamente gas in seconda. IMHO, qui, tagliare con due ruote sull'erba è un'ottima traiettoria, per prepararsi alla successiva, strettissima, "S".



Raddrizziamo lo sterzo, e freniamo violentemente scalando in prima. Ridando moderatamente gas, inseriamo con decisione l'auto verso sinistra, facendo derapare in modo controllato il retrotreno. Attenzione a non tagliare all'interno, qui c'è subito il terrapieno e si rischia di uscire di strada. Siamo stretti a sinistra, in modo da impostare subito la controcurva a destra. Passiamo in seconda, e ancora inseriamo con decisione l'auto in curva facendo derapare il retrotreno. Portiamo fuori l'auto di gas, accelerando sempre più a fondo.

## 15. Metzgesfeld



Usciti dalla Foresta di Adenau, acceleriamo a fondo, terza, quarta, osando molto si arriva anche alla quinta, intanto che si taglia a destra una lieve piega; attenzione perché c'è un sobbalzo giusto a metà curva, se ci intraversiamo qui son dolori.

Difficoltà mancano punti di riferimento per la frenata, e tutto il tratto disegna una semicurva *durante la quale* bisogna staccare e impostare prima un curvone veloce a sinistra, poi frenare ancora per una curva più stretta, da seconda, sempre a sinistra. Sbagliare la frenata è più facile di quanto non si creda, con conseguente testacoda oppure "drittone" fuori pista.

Bisogna impostare tutto in modo estremamente preciso.

Perciò, dopo la piega a destra, in piena accelerazione, tagliamo a sinistra la semicurva; io uso come punto di riferimento per la frenata la casupola che si vede a sinistra, sul prato. A quell'altezza comincio a frenare, con una certa decisione ma facendo estrema attenzione a non bloccare le ruote. Durante la frenata ci portiamo verso destra e scaliamo in terza pronti a impostare il curvone a sinistra.



Ci lanciamo quindi nel curvone a sinistra, anche qui dobbiamo anticipare leggermente la traiettoria, anche a costo di passare con le due ruote di sinistra sull'erba. Manteniamo il motore in tiro per tutta la curva, per girarla "di differenziale", cioè col differenziale bloccato che fa derapare il retrotreno in modo controllato.





Usciamo quindi a ruote dritte e auto allineata in piena spinta verso la successiva curva a sinistra. Anche qui, dove comincia la striscia nera, freniamo decisi e scendiamo in seconda. Il modo "ideale" sarebbe quello di inserirsi ancora frenando per causare una derapata del retrotreno e riprenderla poi di gas accelerando a fondo già da metà curva in avanti a ruote dritte.

Tuttavia, se non si vuole rischiare di arrampicarsi sul terrapieno a destra, si può anche frenare di più e inserirsi più puliti già col motore in moderata spinta, al limite tagliando con le ruote di sinistra sull'erba.

In ogni caso, in uscita da questa curva, bisogna stare a sinistra per impostare la curva a destra in salita che porta a Kallenhard.

## 16. Kallenhard



Superato Metzgesfeld, affrontiamo una curva verso destra da terza marcia, e ci prepariamo a entrare nello stretto e difficile tratto di discesa che da Kallenhard porterà fino a Ex-Muhle.

La traiettoria ideale è a sinistra, ma è meglio scollinare stando in mezzo alla strada per evitare di finire nella siepe, visto che la strada è in fortissima discesa e pure in pendenza verso l'esterno.

E' meglio cominciare a frenare prima di scollinare, la ripida discesa ci impedisce infatti un'efficace rallentamento, inoltre - sempre per la pendenza - l'auto "punta" molto sull'avantreno e il retrotreno si alleggerisce più del previsto: è così facile rischiare il testacoda in frenata se non si è perfettamente allineati.

Scaliamo in seconda e giriamo la curva verso destra con molta cautela, dobbiamo evitare in tutti i modi il sottosterzo così come le ampie derapate perché non c'è lo spazio per riprenderle.

Fatta la curva a destra, acceleriamo a fondo e passiamo in terza continuando ad accelerare per tutta la semicurva verso sinistra.



Appena usciti dalla semicurva a sinistra è d'obbligo rallentare immediatamente, portarsi a destra per poi inserirsi nella curva a sinistra da terza.

Anche questo è un tratto delicatissimo, sbagliare l'impostazione e uscire larghi è sicuramente fatale, ci si arrampicherà sulla collinetta a destra della strada e si capotterà ☹

Fondamentale quindi restare sempre in perfetta traiettoria e sempre con l'assoluta padronanza dell'auto: sinistra, poi destra, sempre in terza, giù a fondo.



Poi ancora destra in lieve derapata per perdere un po' di velocità per la successiva curva a destra - un po' più stretta - che porta verso Wehrseifen.

Quest'ultima curva, finché non avete piena consapevolezza del limite dell'auto, è meglio farla in seconda dopo aver dato un colpetto di freni.

## 17. Wehrseifen



Usciamo in lieve derapata dall'ultima curva di Kallenhard, e allunghiamo a fondo fino in quarta sul breve rettilineo che segue.

Una evidentissima chiazza nera per terra è il punto di riferimento per la staccata per la curva successiva, da prima marcia. La difficoltà è data dal fatto che a metà staccata la strada piega verso destra, con il conseguente rischio o del testacoda o del drittone verso sinistra.

Questo tratto mette in evidenza la bontà del nostro assetto, siamo in forte discesa, l'auto è sbilanciata sull'avantreno, dobbiamo inoltre frenare a fondo e intanto curvare! Suggerimento: prima frenate, poi quando l'auto ha già perso molti giri, scalate; in particolare la prima, inseritela solo all'ultimo momento. Ridurrete così il più possibile l'effetto "blocco a ponte" che rischia di farvi girare in testacoda.



Se abbiamo frenato bene, siamo verso destra pronti a tagliare a sinistra. La curva è completamente cieca, e noi non dobbiamo assolutamente tagliare troppo sulla sinistra perché a metà "spunta" minacciosissima la sponda del ponte! In uscita acceleriamo leggermente, passiamo in seconda ed affrontiamo con cautela la curva verso destra.

## 18. Adenau Bridge

(Breidsheid)



Dopo il ponte, si incrocia la strada che congiunge Adenau con Breidsheid, da qui il nome "Adenau Bridge". L'impostazione è simile al ponte precedente, di Wehrseifen, ma questo è un po' più veloce e si affronta in seconda.

Usciti dalla curva a destra di Wehrseifen, infatti, acceleriamo a fondo fino in quarta, affrontiamo un insidioso avvallamento che rischia di farci perdere il controllo se non siamo bene allineati, e poi cominciamo a frenare a fondo dove comincia la striscia nera.

Anche qui siamo in forte discesa, l'auto è sbilanciata e la strada in semicurva: la frenata è un po' meno impegnativa di quella per Wehrseifen ma sempre critica.

Io qui seguo una traiettoria un po' diversa da quella che *semberebbe* ideale, infatti (come si vede dall'immagine) da quando comincio a frenare, taglio verso l'interno "raddrizzando" il più possibile la traiettoria, a costo di trovarmi più "stretto" in inserimento sul ponte. I vantaggi però si trovano in una maggiore efficienza della frenata, che può così essere un po' più ritardata, visto che avviene "dritta" e non in semicurva, e più potente.

Impostiamo la curva verso sinistra facendo attenzione al ponte, anche qui è bene "stuzzicare" il gas e portare fuori l'auto in lievissima derapata per chiudere prima la curva ed uscire accelerando.

In uscita passiamo in terza e ci lanciamo verso Ex Mühle.

Siamo qui nel punto più basso di tutto il Ring, e ci apprestiamo a risalire.

## 19. Ex Mühle



Freniamo e scendiamo di nuovo in seconda, e con molta circospezione affrontiamo la curva a sinistra. Qui non esiste una traiettoria "ideale", anche andare un poco larghi non è un grosso problema: infatti la strada risale molto bruscamente, è bene affrontare la curva con cautela per evitare di andare a tamponare con conseguente uscita di strada.

Appena impostata la curva cominciamo a ridare gas ma con attenzione, perché la forte pendenza ci frena enormemente e bisogna evitare nocivi *wheelspin* che ci farebbero perdere come minimo del gran tempo, e al peggio provocare un testacoda.

Accelerando usciamo dalla curva mentre la strada spiana progressivamente, noi passiamo in terza e poi in quarta a fondo.

## 20. Bergwerk



Teniamo in quarta a fondo ed effettuiamo la lieve piega verso destra. Teniamo la destra e diamo un colpetto di freni, perché subito dopo la strada spiana di colpo e l'auto si alleggerisce, impedendoci un'efficace rallentamento.

Tagliamo quindi con estrema decisione la curva a sinistra, qui non bisogna aver paura di passare sul prato con le ruote interne.

E' questa curva, tra l'altro, il teatro del celebre incidente di Niki Lauda. A metà curva ci sono un paio di violenti avvallamenti: dobbiamo avere già impostato la traiettoria prima delle sconessioni, altrimenti controllare l'auto può diventare un problema.

Non è escluso che l'incidente di Niki Lauda sia stato proprio dovuto al fatto che l'auto, ancora molto pesante per il pieno di carburante (l'incidente avvenne al primo giro), sugli avvallamenti sia andata a tamponare, con conseguente perdita di controllo.

L'impostazione di questa curva è fondamentale, è indispensabile uscire bene e allineati: non è infatti difficile riprendere una eventuale derapata, ma saremmo poi lunghi alla curva successiva.



Usciamo dal curvone in lieve derapata controllata e poco prima che la striscia scura ricominci, immediatamente freniamo con decisione scalando in seconda.

Con molto coraggio (che rasenta l'incoscienza) si può osare entrare in terza in "trail braking", cioè forzando la frenata fino dentro in curva approfittando per curvare del sovrasterzo provocato dal trasferimento di carico dall'anteriore. La curva si presta a un'impostazione di questo tipo, perché è più larga in ingresso e poi chiude. Però per una volta che un'impostazione di questo tipo viene bene, altre 10 finisce senza ruote...

Inoltre è indispensabile uscire puliti e veloci da questa curva perché il tratto che segue è molto veloce, uscire male fa perdere quindi un sacco di tempo.

Pertanto sconsiglio esperimenti funambolici in questa curva, non ne vale la pena. Molto meglio entrare in seconda, prendere la corda a destra, e uscire accelerando progressivamente.

## 21. Kesselchen I



Usciti da Bergwerk, possiamo moderatamente rilassarci un attimo e tirare il fiato. Il tratto che segue è infatti relativamente privo di grosse difficoltà a parte l'alta velocità e qualche saliscendi che se affrontato male può creare problemi. Quindi relax sì ma deconcentrazione NO. Percorriamo una serie di semicurve a sinistra dai vari raggi. Lavorando un po' di sterzo e gestendo l'auto in lieve derapata controllata si può tenere il gas a fondo in quarta, e passare in quinta poco prima del dosso. Anche qui è meglio - nel dubbio - mettere due ruote sull'erba a sinistra piuttosto che andare larghi a destra. Il dosso ci comprimerà violentemente al suolo per poi ributtarci repentinamente verso l'alto: le ruote posteriori perdono aderenza ed è bene togliere un po' di gas per evitare di imballare il

motore. Ma questo dosso (una volta tanto...) capita in pieno rettilineo quindi non è un problema.



Scaliamo in quarta, e "lanciamo" con estrema decisione l'auto nella curva a sinistra (che vedete nell'immagine), anche qui dobbiamo mirare al bordo erboso. Bando alla guida pulita, qui si dà un colpo di sterzo violento in ingresso (attenzione: violento, ma non ampio!!!), si mette l'auto in derapata, si mette tutto giù e si riallineano le ruote uscendo a ruote dritte e gas a fondo.

Comunque è un tratto che consente (relativamente) molta possibilità di recupero, se andiamo larghi possiamo sfruttare l'erba all'esterno per riprendere l'auto e riportarci in pista senza perdere troppo.

## 22. Kesselchen II



Acceleriamo a fondo, percorriamo in pieno una semicurva a destra, e sul rettilineo successivo passiamo in quinta. Il tratto che stiamo per affrontare è molto delicato: il relax (se mai c'è stato) è finito, ora la concentrazione deve essere massima.

Ci portiamo a sinistra, e poco dopo l'inizio della striscia scura per terra diamo un colpo di freni e scaliamo brutalmente in quarta. A metà curva c'è un diabolico e secco dosso, se siamo ancora in appoggio in quel punto, è quasi certo venire sparati sullo steccato di destra.

Dobbiamo quindi anticipare tantissimo l'inserimento, passando ampiamente sull'erba, ma è vitale essere già allineati quando si passa sul dosso.

Appena superato il dosso tagliamo subito a sinistra, gestendo di gas una lieve derapata di retrotreno, confidando nel lavoro del differenziale per tenerci allineati.



Ancora giù a fondo, e poi freniamo, scendiamo in terza e ci tuffiamo nella curva a sinistra; teniamo giù con decisione e usciamo accelerando a fondo, la curva infatti è meno stretta di quanto sembri.

## 23. Klostertal



Passiamo in quarta, gas a fondo, semicurva a sinistra, restiamo a sinistra e saliamo sulla collinetta. Freniamo e scendiamo in terza pronti a impostare la curva a destra. Attenzione perché la curva pende verso l'esterno, inoltre a metà inizia la discesa e perdiamo anche carico e quindi aderenza.

Dobbiamo anticipare molto la curva, tagliando senza remore con due ruote sull'erba. In uscita acceleriamo a fondo e passiamo in quarta.





La strada disegna una semicurva verso sinistra. Prima della striscia scura bisogna staccare, scendiamo in seconda e impostiamo la curva a destra. Le curve, in realtà sono due in sequenza, ma vanno raccordate con un'unica traiettoria. Non c'è nessuna difficoltà particolare, tranne frenare "giusti": siccome a metà staccata la strada scende, è relativamente facile arrivare lunghi se non ci si sta attenti.

Curviamo quindi a destra e acceleriamo a fondo verso uno dei punti più famosi di tutto il Nordschleife: il Karussell.

## 24. Karussell



La strada disegna un sinistra-destra che però possiamo tagliare perfettamente dritto, mentre i bordi "ci si avvicineranno". In genere io stacco non appena mi avvicino al bordo destro, e scalo fino alla prima, per inserirmi sulla sopraelevata.

Difficoltà non è che il tratto sopraelevato sia *rialzato* rispetto alla strada, ma è piuttosto *scavato*. Questo significa che dobbiamo in pratica "caderci dentro". Va da se che arrivarci troppo veloce farà perdere contatto alle ruote con l'asfalto nella fase di inserimento, e si andrà a riatterrare già nel tratto di curva sopraelevata. La compressione è così forte, in questo caso, che si verrà certamente "sparati fuori" dalla curva dalla reazione dei tamponi. In realtà spazi di manovra ce ne sono, è difficile avere incidenti grossi in questo punto, perché in un modo o nell'altro si riesce a recuperare. Però volere entrare "alla morte" nel Karussell lo trovo sinceramente sconsigliabile, il guadagno è infimo a fronte di un rischio esagerato di rovinare tutto.

Qui, nel dubbio, frenate prima e spostate avanti il punto di staccata mano a mano che prendete confidenza e fate "l'occhio" alla curva.

Sullo sfondo dell'immagine si vede il "famoso" Pino Solitario: non ho ancora capito perché sia così famoso, questo Pino, ma ovunque si parli del Ring e del Karussell trovo citato questo "famoso" pino... ;-)

Percorriamo quindi il tratto sopraelevato in prima, mantenendo moderatamente il gas. Attenzione a non provocare derapate del retrotreno, il tratto rialzato è molto stretto, e si rischierebbe di mettere una ruota fuori con ovvio testacoda!

## 25. Ponte Goodyear



Questa non è una vera località segnata sulla carta, ma il tratto presenta alcune sottili difficoltà che meritano un'attenzione a parte.

Dunque, usciamo dal Karussell accelerando progressivamente e passando in seconda.

L'uscita "spiana" leggermente e la semicurva verso destra successiva presenta degli avvallamenti: dare tutto gas ci farebbe quasi certamente perdere il controllo, e poiché subito dopo c'è la strettoia del ponte, coi rail a filo della strada, ecco che bisogna prestare attenzione a dare gas con una certa cautela.

Una volta dritti, tutto gas e via in terza e poi quarta a fondo.

## 26. Höhe Acht



Dopo il «Ponte Goodyear» siamo in quarta a fondo, ci portiamo verso destra pronti a tagliare a sinistra. Questo tratto è molto sconnesso, ci sono molti avvallamenti longitudinali, la macchina continua a "pendere" ora a destra ora a sinistra: con un assetto molto rigido qui sono problemi, molto più facile con un assetto più morbido in grado di "assorbire" le sconnessioni.

Qui bisogna essere molto decisi, al limite brutali: colpo di freno, teniamo la quarta, anticipiamo decisamente la curva, e con un colpo secco di sterzo mettiamo l'auto in violenta derapata riallineando immediatamente le ruote.

Bisogna mirare a interno curva, al limite passare un po' sull'erba. Ma occorre evitare di andare larghi (come vedete nell'immagine... ehm ehm!) perché subito dopo bisogna essere già allineati per frenare e impostare la curva successiva; tra l'altro la strada

continua a essere in semicurva verso sinistra, quindi se si è larghi diventa difficilissimo rientrare.

A complicare ulteriormente le cose ci aggiungiamo che la strada è sconnessa! =:-O

Usciamo ancora in quarta a fondo, tagliamo verso sinistra e all'apice della semicurva verso sinistra freniamo con decisione, scalando in terza, e portandoci verso destra.

Attenzione estrema a non finire larghi qui, perché poi saremmo fuori traiettoria pure per la curva dopo, scollineremo male, e saremo ancora in difficoltà per la curva dopo l'altura...



Quindi: freniamo, terza, tagliamo a sinistra usando anche tranquillamente l'erba, stiamo stretti a sinistra e tagliamo a destra salendo sull'altura, intanto allarghiamo in modo da essere a sinistra alla sommità (nell'immagine).

Attenzione: non tagliate troppo decisamente a destra prima di salire sull'altura, bisogna essere a sinistra alla sommità se tagliamo troppo la curva prima, arriviamo invece in cima puntati verso l'esterno, nel tentativo di portarci a sinistra. La successiva frenata, a quel punto, si rivelerà un grosso problema.

In cima, freniamo decisi e scaliamo in seconda, volendo rischiare qui si può entrare in terza un po' "lunghi", facendo derapare l'auto di "freno", e scalando in seconda solo a metà curva. Ma anche qui, come in tante altre occasioni, il guadagno che si ottiene è minimo a fronte di rischi grossissimi.

## 27. Wippermann



Acceleriamo a fondo avvicinandoci a Wippermann. Wippermann è una "S" medio-veloce da terza. E' un punto che non pone grossi problemi, a patto di non volere strafare. Che è - come al solito - la cosa più ragionevole. Sbagliare una curva compromette tutte le seguenti con anche grossi rischi.

Uscendo da Höhe Acht si accelera decisi seconda, terza e quarta, si affronta una lieve piega verso sinistra che non pone problemi, poi si frena leggermente, si scala in terza e si affronta il curvone a destra.

Questo curvone si potrebbe fare in quarta, ma allora si allargherebbe l'uscita e si sarebbe fuori traiettoria per le curve successive. Come da "manuale di guida", sacrificiamo la prima curva per le successive.



Fatto il curvone a destra, lieve frenata, sempre in terza, e curva a sinistra. Anche questa è da "sacrificare" in uscita per la curva ancora successiva, a destra, che porta a Brünchen.

## 28. Brünchen



Curiosamente, sulla carta Brünchen è segnato *dopo* Eschbach, invece percorrendo il tracciato l'ordine è inverso. Mah! Pazienza.

Usciamo da Wippermann a sinistra, e tagliamo a destra, come al solito senza remore di sfiorare o addirittura passare con due ruote sull'erba.

Difficoltà non è un tratto difficile, c'è solo da fare attenzione perché in uscita di curva la strada scende improvvisamente. Bisogna quindi stare appena più stretti dell'ideale in uscita per compensare la perdita di carico che si ha. Essere già a bordo pista in uscita rischia di farci andare larghi.

Affondiamo quindi tutto gas, passiamo per qualche attimo in quarta, e poi - restando a sinistra - stacchiamo bruscamente per la successiva curva a destra.



Qui possiamo ritardare più del previsto la staccata, perché proprio dove si va a frenare la strada spiana per poi risalire con decisione durante la curva.

La compressione che l'auto riceve verso il suolo, unita allo schiacciamento del muso dovuto alla frenata, ci darà un'aderenza impensata, tanto che possiamo quasi schiacciare il freno a fondo senza bloccare le ruote.

Mentre freniamo, scendiamo in seconda. Impostiamo la curva a destra in forte salita tagliando ampiamente sull'erba, e acceleriamo progressivamente a fondo.

## 29. Eschbach I



Impostare questo tratto presenta alcune difficoltà. Intanto si proviene da una forte salita e non si vede dove vada la strada fino all'ultimo momento, quindi dobbiamo impostare "alla cieca". Poi, proprio nel punto di staccata, la strada fa una semicurva a sinistra che rischia di farci andare larghi.

Qui ci conviene impostare in modo completamente diverso dalla traiettoria "segnata" per terra:

- Non appena scolliniamo, tagliamo verso sinistra sfiorando il bordo (come si vede nell'immagine);
- Freniamo con decisione scalandolo in seconda e "mirando dritti" verso destra. Lo uso proprio l'inizio della semicurva a sinistra come riferimento per la frenata.

In questo modo possiamo effettuare la staccata su una traiettoria rettilinea, e quindi possiamo frenare più intensamente e più tardi. Al termine della frenata siamo così verso destra, pronti a tagliare a sinistra.



Seguono quindi due curve a sinistra in discesa, che però vanno raccordate con un'unica traiettoria, lavorandola tutta di gas e sterzo. La prima è più stretta, poi allarga in un brevissimo rettilineo durante il quale manteniamo l'auto su una traiettoria curva, accelerando progressivamente e passando in terza.

Allarghiamo a destra per tagliare subito a sinistra la successiva curva, un po' più ampia. In uscita da questa curva stiamo chiusi a sinistra per tagliare subito a destra la controcurva successiva, molto più stretta, e che scende repentinamente. Bisogna tenerlo in conto, perché la perdita di carico all'avantreno ci darà un certo sottosterzo, quindi non dobbiamo assolutamente dare troppo gas per non alleggerirlo ulteriormente.

Nel cambio di direzione tra le due curve diamo un colpo di freni e passiamo in seconda.

## 30. Eschbach II



Dalla stretta curva verso destra dobbiamo uscire un po' più chiusi di quello che sembrerebbe ideale, perché subito dopo la strada ha un rapido avvallamento che ci fa perdere carico e aderenza. Ovviamente non possiamo essere ancora in appoggio in questo tratto, pena l'uscita di strada.

Affondiamo tutto gas e superiamo il ponticello, che è un ottimo punto di riferimento per la staccata.

Anche qui la strada spiana nel punto di frenata, pertanto possiamo forzare un poco più del normale la staccata.



Tagliamo a destra, in forte salita: l'impostazione è la stessa di Brunnchen. Tant'è che le prime volte che giravo sul *Ring* confondevo sempre questo tratto in salita con quello di Brunnchen!

Uscendo dalla curva, acceleriamo a fondo, terza, quarta; intanto la strada spiana leggermente.



Poco prima della curva a sinistra che riprende a salire freniamo con decisione e passiamo in seconda. Il tratto che ci apprestiamo ad affrontare è molto delicato, tutto in forte salita, e culminerà con uno scollinamento brusco e in piena curva. Sbagliare la prima curva ci metterà fuori traiettoria per tutte le successive, e scollinare male finisce sempre in guai grossi...

Pertanto, tagliamo a sinistra in seconda, anticipando un poco la curva e facendo derapare il retrotreno per essere già in traiettoria per la semicurva successiva, acceleriamo a fondo, passiamo in terza, restiamo a destra, pronti a scollinare e affrontare il discesone che porta a Pflanzgarten.

## 31. Pflanzgarten



E' indispensabile scollinare correttamente, viceversa l'uscita di strada sarà inevitabile. La strada scollina esattamente a metà curva. Dobbiamo anticipare tantissimo l'impostazione, in pratica affrontare la cuspide con l'auto già di traverso "puntata" verso la direzione della strada che sta di là dalla collina.

Inutile dire che l'impostazione va fatta "alla cieca", perché non è possibile vedere dove vada la strada finché non si è superato il colle. Chiaramente, a quel punto, è troppo tardi per correggere la traiettoria.

Una volta scollinato, tagliamo senza scrupoli con due ruote sull'erba, l'importante è essere già "indirizzati" verso la semicurva successiva verso destra. In pratica, non appena scollinate, dovete idealmente tracciare una traiettoria quasi rettilinea per le due curve in discesa (che vedete nell'immagine), e seguirla indipendentemente di dove questa passerà!!

Ma proprio per questo è fondamentale come si imposta la curva *prima* dello scollinamento, perché lì ci deve essere già l'impostazione della traiettoria che porterà a valle.



Scendendo dalla collina si accelera a fondo fino in quarta, ci portiamo verso sinistra per prepararci alla curva a destra. Occhio al breve rettilineo perché proprio nel punto di staccata c'è un brusco avvallamento. Arrivare lì in piena velocità fa perdere aderenza alle ruote, e quando si riprende impostare la curva a diventa un problema. E' meglio dare un colpetto di freni un attimo prima dell'avvallamento, scalare in terza, e mollare il freno per non bloccare le ruote finché non si riprende carico, indi frenare con decisione.

Tagliamo quindi a destra dando gas per far lavorare il differenziale, e ci riportiamo subito a sinistra per la curva successiva (a destra).





La curva a destra che segue non presenta alcun problema, tranne quello che porta a strafare... non è molto stretta, si può affrontare in piena accelerazione passando poi in quarta, ma noi dobbiamo resistere alla tentazione per non essere in difficoltà sulla curva successiva a sinistra, che è vitale perché prelude a un altro dei tratti più difficili di tutto il Nordschleife, il salto noto come (chissàperché!) "dosso di Brunnchen".  
 Teniamo quindi la terza, tagliamo a destra, e poi di nuovo subito a sinistra. A questo punto è assolutamente necessario essere completamente padroni dell'auto, perfettamente allineati e in traiettoria a destra. Guai ad accelerare a fondo, la tentazione è molta ma sarebbe probabilmente fatale... =:-O

### 32. «Celebre Dosso»



Questo punto è uno dei più famosi e "fotografati" di tutto il Ring. E' ormai leggendaria la foto di Jim Clark ritratto in volo su questo dosso con 4 ruote sollevate da terra, divenuta nell'ambiente della F1 un simbolo di vittoria.



E' un tratto diabolicamente difficile, e richiede moltissima attenzione, un po' come era il curvone verso Adenau dopo il Fuchsröhre.

E' noto come «Dosso di Brunnchen», ma si trova invece tra Plantzgarten e Schwalbenschwanz.

Infatti, Niki Lauda nel suo libro "Io e la corsa", lo colloca correttamente tra la "Zona di Bosco" (Plantzgarten... purtroppo il libro è tradotto malissimo!) e la "Coda di Rondine" (Schwalbenschwanz), e dà una dettagliata spiegazione dei problemi di pilotaggio che comporta questo tratto.

Chiedo scusa se mi dilungherò, ma è necessario vista la complessità cui andiamo incontro.

Dunque, stiamo arrivando da Pflanzgarten, abbiamo appena fatto il curvone a sinistra in terza marcia. Restiamo a destra, togliamo un attimo il gas, e tagliamo a sinistra passando ampiamente sull'erba. Questo è fondamentale, la strada ci fa da trampolino e salteremo con 4 ruote sollevate da terra. Se restassimo più a destra, completamente sulla pista, arriveremmo al punto di salto troppo a destra, e atterrando saremmo già fuori pista.

Dobbiamo quindi arrivare al salto con l'auto già indirizzata a centro pista secondo una traiettoria rettilinea, e per fare questo l'unico modo è passare ampiamente sull'erba a sinistra (come vedete nell'immagine).

Ma la vera difficoltà non è il salto in sé, ma ciò che viene dopo. Teoricamente il salto potrebbe anche essere preso in quarta marcia, a velocità molto più alta. Il problema è però l'atterraggio: subito dopo la strada "spiana". Questo comporta che atterrando le sospensioni si schiacciano a tampone, e immediatamente dopo segue una successiva fortissima compressione dovuta al cambio di pendenza della strada. Il controllo è difficilissimo, l'auto resta schiacciata violentemente a tampone per oltre un secondo: se non si è perfettamente allineati l'uscita di strada è certa.

Per questo è meglio affrontare il salto in terza marcia e rallentando leggermente. Oltretutto, appena atterrati, bisogna subito impostare un velocissimo tratto destra-sinistra-destra, di nuovo sinistra, frenata, destra e ponte su un dosso...

Quindi, ecco i miei consigli:

- Prima del salto, togliete gas per rallentare un attimo, e puntate già l'auto verso la traiettoria;
- tagliate sull'erba come vedete nella foto, in modo da essere già indirizzati a centro pista nel momento dello stacco, visto che ovviamente mentre si è in volo non si ha direzionalità..
- mentre saltate, togliete gas per non imballare il motore;
- appena atterrate, tenete un filo di gas, per il solito motivo di tenere in blocco il differenziale ma nel contempo di dare più carico all'avantreno per fare strisciare il meno possibile il retrotreno; in questo modo non perderete il controllo.



Appena atterrati, quindi, aspettiamo qualche istante perché le sospensioni si "decomprimano", e poi andiamo ad affondare il gas, passiamo in quarta, e ci involiamo giù per le veloci curve in discesa: questo tratto ricorda molto il Fuchsröhre, e anche qui a pieno gas facciamo la curva a destra, poi tagliamo quella di sinistra ampiamente sull'erba (come vedete nell'immagine). L'importante è seguire una traiettoria più rettilinea possibile, cosicché siamo già impostati per la successiva curva a destra, e poi ancora a sinistra. Nel frattempo siamo lanciati e arriviamo in quarta in un altro punto delicato.

### 33. Schwalbenschwanz



Anche questo tratto è particolarmente impegnativo. Arriviamo dalle veloci S dopo il dosso in quarta piena, il primo grosso problema è frenare. La strada disegna una semicurva verso destra, tecnicamente il tratto presenta alcune analogie con Metzgesfeld, o con Höhe Acht.

Anche qui freniamo tagliando verso il bordo di destra, "drizzando" la traiettoria, in modo da trovarci a sinistra a fine frenata. Scendiamo in terza marcia, e tagliamo con decisione a destra, mirando ampiamente al prato. Infatti a metà curva la strada scollina, e noi ci troviamo senza carico e quindi aderenza: se siamo già verso destra, andremo senza'altro a sfasciarci sulle sponde del ponte... =:-O



Scolliniamo con circospezione, ridiamo gas, e poi subito freniamo usando come al solito la striscia scura per terra come punto di riferimento; scaliamo in seconda per impostare la curva a sinistra di Schwalbenschwanz.

Difficoltà a metà si scollina (tanto per cambiare...) e bisogna entrare più adagio di quello che si pensa, altrimenti nella seconda metà di curva ci troviamo senza carico e andiamo larghi contro lo steccato.

Inoltre, qui non si può tagliare sul prato poiché a sinistra vi è una collinetta.

### 34. Kleine Karussell



Usciamo da Schwalbenschwanz e acceleriamo a fondo. Passiamo in terza, e poi di nuovo freniamo e scaliamo in seconda per inserirci in questo "piccolo Karussell".

Questo è molto più semplice, nell'immagine vedete il corretto angolo di inserimento: bisogna stare un poco più larghi e non entrare subito alla corda sul tratto più chiaro.

Una volta entrati, stiamo il più possibile alla corda accelerando fino al limite sopportabile dalla macchina, ovviamente anche qui bisogna evitare in tutti i modi qualunque sbandata perché mettere una ruota fuori dalla zona rialzata provoca un immediato testacoda.

In uscita acceleriamo con circospezione, visto che la strada presenta alcune irregolarità che ci scompongono la macchina, e scarichiamo terza e quarta.

## 35. Döttinger Höhe



Usciamo in accelerazione dal "piccolo Karussell". Un po' prima dell'inizio della striscia scura per terra freniamo a fondo e sciammo in terza. E non sarebbe blasfema neanche la seconda, in gara anzi consiglio quella.

Tanto per cambiare, la curva cambia pendenza a metà e per di più chiude. Dobbiamo quindi anticiparla abbastanza, ma non troppo. Infatti all'interno c'è un'ampia collina erbosa, sulla quale non possiamo salire perché ci proietterebbe fuori. Così, se l'anticipiamo troppo, andiamo sull'erba e poi fuori; se invece entriamo in ritardo andiamo larghi, ma lo steccato è molto vicino a bordo pista e faremo dei danni.

Non è un tratto difficile, questo, ma è delicato perché va impostato con precisione.



Segue un brevissimo rettilineo, passiamo in terza, scolliniamo, e, immediatamente dopo, la strada disegna una strana piega, prima verso destra poi lievemente verso sinistra, per poi iniziare un lungo curvone verso destra.

Difficoltà se stiamo subito a sinistra, non appena scolliniamo finiamo fuori; se stiamo a destra, rischiamo di trovarci troppo all'interno all'ingresso del curvone a destra. E questo curvone è fondamentale perché immette sulla lunghissima drittura di Meuspath, pagare dei Km/h all'inizio significa alla fine aver perso un sacco di tempo.

Quindi, "peliamo" il bordo di sinistra (come vedete nell'immagine) "mirando" già verso l'esterno dopo lo scollinamento.



Continuiamo ad accelerare e passiamo in quarta. Scollinando, siamo già perfettamente allineati a sinistra pronti a entrare nel curvone a destra. Questo curvone va fatto tutto di accelerazione, confidando nel buon lavoro del differenziale. Lavorando di sterzo manteniamo l'auto perfettamente allineata in traiettoria, se tutto è andato bene ci troviamo in quarta piena a ruote dritte al bordo sinistro della pista, pronti a lanciarcì sul lungo rettilineo.

### 36. Meuspath



Vi sarete ormai resi conto che al Ring non sono facili neanche i rettilinei... E anche questo lungo rettilineo che va dalla Döttinger Höhe fino ad Antoniusbuche non fa eccezione: è tutto un saliscendi di dossi e cunette, con un bel salto a metà che va affrontato con un po' di attenzione. Infatti la velocità è altissima (qui siamo già a oltre 280 Km/h, e poco prima di Antoniusbuche le auto più veloci superano i 300), e come al solito, dove la strada si "impenna", le sospensioni vengono schiacciate violentemente. L'unica accortezza è quella di essere perfettamente allineati da quando si sale fino alla sommità dove ancora saltiamo con 4 ruote staccate da terra. Se invece atterriamo anche solo appena storti, data la velocità sarà pressoché impossibile mantenere in pista l'auto.

Ovviamente nel punto dove si salta bisogna togliere il gas per evitare dannosi fuorigiri, ma siccome l'atterraggio avviene nel tratto discendente del dosso, sarà molto dolce e non porrà problemi. Potremo quindi ridare immediatamente tutto gas non appena l'auto ritorna con le ruote per terra, senza preoccuparci di spanciare come negli altri casi.

## 37. Antoniusbuche



Il resto del lungo rettilineo non fa altro che aumentare la spasmodica tensione al pensiero di affrontare questo critico punto di Antoniusbuche: il passaggio nel tunnel sotto la ferrovia. E' un punto delicatissimo, la velocità è altissima (si arriva a oltre 300 Km/h) e ci si infila nel tunnel senza vedere assolutamente niente, inoltre la strada scollina proprio all'uscita del tunnel togliendoci quindi definitivamente ogni parvenza di visibilità. E' un tratto che dobbiamo conoscere assolutamente a memoria per poterlo affrontare in pieno, oltre ad avere cieca fiducia nell'assetto e nell'equilibrio della nostra auto.

Poco prima dell'ingresso sotto il tunnel togliamo gas per un attimo per dare carico all'avantreno, e circa a metà tunnel diamo un colpo deciso di sterzo per intraversare l'auto. In pratica, bisogna mirare alla siepe a interno curva. Sembrerà di infilarci dentro, mentre invece, subito dopo c'è lo scollinamento, sul quale l'auto perde completamente aderenza, e addirittura può capitare di staccare da terra le ruote per qualche istante (notare: a quasi 300 orari ci si trova in curva con le ruote sollevate da terra!!!!!!).

L'effetto è quello di traslare leggermente verso destra, e se tutto è andato bene, riprendiamo aderenza perfettamente puntati verso l'uscita della curva. Nel frattempo ridiamo tutto gas e usciamo da questo impegnativo tratto ancora a oltre 270 Km/h.

Difficoltà non c'è margine di scampo, l'errore qui è comunque fatale.

Consiglio: finché non avete confidenza, prima del tunnel frenate e scalate in quarta. Eviterete così di saltare e sarà tutto più semplice.

## 38. Tiergarten



Usciamo a oltre 270 orari da Antoniusbuche e manteniamo l'acceleratore a fondo. Il tratto che segue è un altro punto molto delicato, sbagliare una frenata ha esiti catastrofici. Affrontiamo in pieno la prima semicurva a sinistra (quella che stiamo affrontando nell'immagine), segue un breve rettilineo nel quale freniamo a fondo scalando in quarta. Ora dobbiamo ridare gas per affrontare la curva a destra, e appena usciti di nuovo freniamo a fondo per rallentare in vista della stretta "S" di Hohenrain, nella quale entreremo in seconda.

Difficoltà Si arriva velocissimi (280 Km/h) e in pratica bisogna frenare durante un'ampia "S". Sbagliare la prima frenata, quella fra le due curve veloci, è una catastrofe, perché per riallineare l'auto bisogna allora mollare subito il freno, girare la veloce curva a destra dando gas, e a quel punto si è drammaticamente lunghi per la strettissima "S" fra i rails dell'Hohenrain.

Spazi di fuga non ce ne sono, se non si riesce a rallentare correttamente fra le due curve veloci è la fine.

Consiglio: finché non avete confidenza o l'assetto a posto, frenate un po' prima delle due curve veloci, in modo da entrare in quella a sinistra già in quarta, e fare in terza quella a destra. Ora è tutto più facile e potete rimediare anche a qualche errorino.

## 39. Hohenrain





Arriviamo quindi completamente a destra da Tiergarten, dopo aver frenato e scalato in seconda. Tagliamo a sinistra per affrontare la prima curva di Hochiechen (nell'immagine). Poi un colpo di freni, scalata in prima e curva strettissima a destra. Nessun problema particolare in queste curve, basta avere un po' di garbo col gas.



Acceleriamo progressivamente passando in seconda, affrontiamo una curva verso sinistra, e poi apriamo a pieno gas superando il ponte in piena accelerazione, facendo attenzione però che la strada continua in semicurva verso sinistra.

Unica lieve difficoltà gestire il sovrasterzo di potenza in uscita di curva mentre si continua a piegare a sinistra in forte accelerazione, mentre si scaricano terza e quarta.

## 40. Arrivo



Ed ecco finalmente, mentre siamo in piena accelerazione, che la strada si allarga, compaiono le tribune, le torrette e i box: quasi improvvisamente, l'irreale scenario dei boschi dell'Eifel si è dissolto, riportandoci di colpo alla realtà. Sfrecciamo sul traguardo orgogliosi di noi stessi, con la sensazione di aver compiuto una grande impresa che sembra già lontana nel tempo.

Ora tocca a voi cimentarvi sul *Ring*: spero che questo giro compiuto insieme, oltre a spiegarvi sommariamente le principali difficoltà tecniche del tracciato, vi abbia anche trasmesso il grande fascino che a tutt'oggi, nonostante la F1 non ci corra più da oltre 20 anni, pervade ancora il grande Nordschleife del Nürburgring.

