


# Eine Runde Nordschleife mit Timo Bernhard

01/04/2026 Timo Bernhard ist der schnellste Mann der Nürburgring-Geschichte. Wir fahren eine Runde mit dem Höllenforscher mit. Und sehen uns an, welche Linien der Meister durch die malerische Landschaft zieht.

Im Zeitalter zunehmender künstlicher Intelligenz, in dem Mensch und Maschine mehr denn je sowohl Partner als auch Rivalen sind, zieht es uns an Orte, an denen unsere Naturinstinkte gefragt sind. An Plätze, Wege, Kurven, Kuppen, Schikanen, an und in denen wir zugleich mittig und erdverbunden sind und wo wir doch auch den Bewegungsdrang befriedigen: Wir suchen Geschwindigkeit, wollen in Grenzbereichen unsere Sinne spüren, in uns noch unbekannte Dimensionen unseres Ichs vordringen, die letzten unerforschten Gebiete erobern. Und manchmal findet man diese Gebiete in Hochgeschwindigkeitsregionen.

Die Nürburgring-Nordschleife, Mythos seit 1927 und somit seit einem knappen Jahrhundert, errichtet an einem Ort der Stille und des jahrtausendelangen Stillstands, ist eine solche Grenzregion des menschlichen Könnens, in der man, zum Teil mithilfe modernster Technik in Fahrzeugen, in immer neue

Dimensionen vordringen kann. Kaum ein Mensch und kaum ein Ereignis verbinden das so sehr wie Timo Bernhard und sein Porsche 919 Hybrid Evo. Am 29. Juni 2018 haben sie die Nürburgring-Nordschleife in einer atemberaubenden Symbiose von Bernhards Fahrkönnen und der technischen Brillanz seines Gefährts in einer Zeit von 5:19,55 Minuten umrundet – 20,832 Kilometer, Durchschnittsgeschwindigkeit 233,8 km/h, Topspeed 370, 73 Kurven, Steigungen von 18 Prozent, ein Gefälle mit bis zu elf Prozent.

Nun weiht er uns ein in die dunklen Geheimnisse jener Hölle, die für jeden Rennfahrer zugleich und zeitgleich auch das Gegenteil von ihr selbst ist: das letzte Paradies.

## 01 Hatzenbach

Die zweite Rechtskurve wird mittlerweile (annähernd) voll gefahren im GT3 – das war früher zum Teil nicht so, da musste man noch mindestens 50 Prozent lupfen.

## 02 Schwedenkreuz

ist immer eine Herausforderung, auch weil die Kurve etwas nach außen hängt und das Auto dort sehr schnell leicht wird. Man muss gucken, dass man rechtzeitig bremst, weil man mit enormem Speed ankommt.

## 03 Fuchsröhre

runter ist besonders im Verkehr ein Thema, weil man da schauen muss, dass man unten in der Senke schon überholt hat. Sonst ist es dafür zu spät, weil dort gibt es auch nur eine Linie und damit nur einen Einlenkpunkt.

## 04 Anfahrt zum Adenauer Forst

Hier werden die Kurven immer enger, auch dort kann man zwar schon Speed in die Kurve mitnehmen, muss aber den richtigen Bremszeitpunkt finden – gerade weil die Kurve dann beim Eingang Adenauer Forst sehr schnell zumacht.

## 05 Metzgesfeld

Der Eingang ist sehr, sehr schnell. Dort den Einlenkpunkt treffen ist wichtig, aber außen gibt es keinen Curb – wenn man sich da leicht verschätzt, ist man in der Wiese.

## 06 Kallenhard

Sehr herausfordernd. Die Spitzkehre dann danach muss man richtig anbremsen, besonders im Regen ist es da sehr glatt. Wenn man die Curbs dann rifft, geht es direkt dahin.

## 07 Das Reinbremsen in Wehrseifen

Der langsamste Streckenabschnitt, da ist das Auto sehr leicht auf der Hinterachse. Es ist eine spannende Kurve, besonders wenn man im Pulk im Verkehr fährt, dann gibt es oft Missverständnisse dort. Das heißt, da muss man genau sehen, wie man sich positioniert.

## 08 Anfahrt Exmühle

Brisant, weil die Kurve so stark nach außen hängt und auch eine extreme Steigung hat. In der Anfahrt ist das nicht sehr einfach, es ist auch immer hart für die Antriebswelle, wenn man dann früh am Gas schon ist, weil man unterschiedliche Raddrehzahlen hat.

## 09 Die Mutkurve

ist eine Riesenherausforderung, weil man da das Auto sehr ruhig einlenken muss, ohne viel Bremse, wenn man Speed mitnehmen will. Wichtig, dass man da einen richtigen Einlenkpunkt trifft. Wenn man da etwas zu spät ist, dann ist man direkt neben der Strecke.

## 10 Die Rechtskurve vor Klostertal

ist einfach durch diese Kuppe auch sehr herausfordernd, macht aber sehr viel Spaß.

## 11 Hohe Acht

Ab hier geht es mit sehr vielen Richtungswechseln nur noch bergab – und bergab fahren ist doch noch etwas anderes wie berghoch fahren. Das Heck kann sehr leicht werden. Man darf auch den Speed nicht unterschätzen. Gerade Richtung Wippern, hier kann man die Curbs mitnehmen, aber das muss man genau timen und auch genau wissen, was man dort tut. Hier kann man Zeit finden, aber auch rasch in Probleme kommen.

## 12 Eiskurve

Wie der Name sagt, ist es zum Teil sehr rutschig. Hier wird es immer etwas später trocken, weil es alles im Schatten ist.

## 13 Anfahrt Pflanzgarten

ist immer toll wie auch das Bellof S hinunter. Dann die Linkskurve im freien Fall gefolgt vom Richtungswechsel in der Senke. Rechts, links, rechts, hier muss man schauen, dass man keinen Curb mitnimmt, aber trotzdem dem Auto so viel Freiraum lassen, dass es quasi von rechts nach links tanzt. Wenn man das Auto zu arg zuzieht, kann man dort aber auch schnell das Heck verlieren.

## 14 Galgenkopf

Ein superenger Einlenkpunkt, da gibt es fast keinen Spielraum, doch der zweite Abschnitt Galgenkopf ist sehr smooth. Die Kurve macht sehr früh auf und da kann man viel Speed mitnehmen in Richtung Döttinger Höhe, ehe es kurz danach wieder von vorne losgeht.

## Info

Text erstmals erschienen im Porsche Experience Magazin.

Bilder: Porsche

Copyright: Alle in diesem Artikel veröffentlichten Bilder, Videos und Audio-Dateien unterliegen dem Copyright. Eine Reproduktion oder Wiedergabe des Ganzen oder von Teilen ist ohne die schriftliche Genehmigung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG nicht gestattet. Bitte kontaktieren Sie newsroom@porsche.de für weitere Informationen.

MEDIA ENQUIRIES



**Sandro Kälin**

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch



**Siraya Schäfer**

Press and Public Relations Specialist, Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 47
siraya.schaefer@porsche.ch

## Consumption data

**911 GT3 (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,8 – 13,7 l/100 km; $CO_2$-Emissionen kombiniert: 312 – 310 g/km; $CO_2$-Klasse: G

*Further information on the official fuel consumption and the official specific $CO_2$ emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die $CO_2$-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, $CO_2$Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

## Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2026/szene-passion/porsche-timo-bernhard-erklaert-nuerburgring-nordschleife-42043.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/98b0e0e0-7d8f-4e4e-bc54-9f79993d2f88.zip

External Links
https://newsletter.newsroom.porsche.com/prod/pag/NewsletterNewsroom.nsf/NewsletterActions?ReadForm&action=subscribe&language=PCH-de