

## BARTH LINES MOST/C

### TURN 1

Das ist die Mut-Schikane der Strecke. In dieser Passage sind die sprichwörtlichen „Big Balls“ gefragt, denn man schließt das Gas nur ganz kurz, um den Richtungswechsel einzuleiten. In diesem Streckenabschnitt nicht zu weit nach rechts hinaustragen lassen!

### TURN 2

Hart von außen kommend bremst man diese Ecke an, um kurz darauf in der Kurvenmitte an die Innenkerbs zu gelangen.

### TURN 3

In dieser Sektion ist ein weicher Fahrstil gefragt, wobei man dennoch immer etwas auf Zug bleibt.

## BARTH LINES MOST/C

### TURN 2

Hart von außen kommend bremst man diese Ecke an, um kurz darauf in der Kurvenmitte an die Innenkerbs zu gelangen.

### TURN 3

In dieser Sektion ist ein weicher Fahrstil gefragt, wobei man dennoch immer etwas auf Zug bleibt.

### TURN 4

Diese Kurve bremst man spitz an. Anschließend bleibt man nur kurz in Schräglage, um früh erneut ans Gas gehen zu können. Beim Herausbeschleunigen nutzt man die gesamte Fahrbahnbreite aus.

### TURN 5

In dieser lang gestreckten Kurve sollte man etwa



## BARTH LINES MOST/C

### TURN 3

In dieser Sektion ist ein weicher Fahrstil gefragt, wobei man dennoch immer etwas auf Zug bleibt.

### TURN 4

Diese Kurve bremst man spitz an. Anschließend bleibt man nur kurz in Schräglage, um früh erneut ans Gas gehen zu können. Beim Herausbeschleunigen nutzt man die gesamte Fahrbahnbreite aus.

### TURN 5

In dieser lang gestreckten Kurve sollte man etwa im Scheitelpunkt am Innenkerb sein und sich danach möglichst weit links halten, um den folgenden Rechtsknick optimal anpeilen zu können.

### TURN 6

## BARTH LINES MOST/C

### TURN 4

Diese Kurve bremst man spitz an. Anschließend bleibt man nur kurz in Schräglage, um früh erneut ans Gas gehen zu können. Beim Herausbeschleunigen nutzt man die gesamte Fahrbahnbreite aus.

### TURN 5

In dieser lang gestreckten Kurve sollte man etwa im Scheitelpunkt am Innenkerb sein und sich danach möglichst weit links halten, um den folgenden Rechtsknick optimal anpeilen zu können.

### TURN 6

Ziemlich genau am Scheitelpunkt kommt man am inneren Kerb an und fährt immer auf Zug.

### TURN 7



## BARTHLINES MOST/C

### TURN 5

In dieser lang gestreckten Kurve sollte man etwa im Scheitelpunkt am Innenkerb sein und sich danach möglichst weit links halten, um den folgenden Rechtsknick optimal anpeilen zu können.

### TURN 6

Ziemlich genau am Scheitelpunkt kommt man am inneren Kerb an und fährt immer auf Zug.

### TURN 7

Diese Kurve bremst man etwa mittig an. Vorsicht! Ab dem Scheitelpunkt wird der Belag ziemlich wellig! Nach dem zweiten Drittel der Kurve erreicht man den inneren Kerb.

### TURN 8



## BARTHLINES MOST/C

### TURN 6

Ziemlich genau am Scheitelpunkt kommt man am inneren Kerb an und fährt immer auf Zug.

### TURN 7

Diese Kurve bremst man etwa mittig an. Vorsicht! Ab dem Scheitelpunkt wird der Belag ziemlich wellig! Nach dem zweiten Drittel der Kurve erreicht man den inneren Kerb.

### TURN 8

Auch in dieser Kurve sollte man etwa nach dem zweiten Drittel ganz innen sein.

### TURN 9

Dieser Ecke kommt eine besondere Bedeutung zu, hier kann man Meter gutmachen. Dazu



## BARTH LINES MOST/C

### TURN 7

Diese Kurve bremst man etwa mittig an. Vorsicht! Ab dem Scheitelpunkt wird der Belag ziemlich wellig! Nach dem zweiten Drittel der Kurve erreicht man den inneren Kerb.

### TURN 8

Auch in dieser Kurve sollte man etwa nach dem zweiten Drittel ganz innen sein.

### TURN 9

Dieser Ecke kommt eine besondere Bedeutung zu, hier kann man Meter gutmachen. Dazu sollte man so viel Schwung wie möglich auf die darauf folgende kurze Gerade mitnehmen.

### TURN 10



## BARTH LINES MOST/C

### TURN 8

Auch in dieser Kurve sollte man etwa nach dem zweiten Drittel ganz innen sein.

### TURN 9

Dieser Ecke kommt eine besondere Bedeutung zu, hier kann man Meter gutmachen. Dazu sollte man so viel Schwung wie möglich auf die darauf folgende kurze Gerade mitnehmen.

### TURN 10

Von möglichst weit außen kommend bremst man hart an, um am Scheitelpunkt innen zu sein. Danach richtet man das Bike früh wieder auf, um noch einmal kurz und kräftig auf Turn 11 beschleunigen zu können.



## **BARTH LINES MOST/C**

### **TURN 9**

Dieser Ecke kommt eine besondere Bedeutung zu, hier kann man Meter gutmachen. Dazu sollte man so viel Schwung wie möglich auf die darauf folgende kurze Gerade mitnehmen.

### **TURN 10**

Von möglichst weit außen kommend bremst man hart an, um am Scheitelpunkt innen zu sein. Danach richtet man das Bike früh wieder auf, um noch einmal kurz und kräftig auf Turn 11 beschleunigen zu können.

### **TURN 11**

Nach dem zweiten Drittel der Kurve erreicht man rechts den Innenkerb. Auch hier gilt: früh aufrichten, hart ans Gas. So kann man optimal



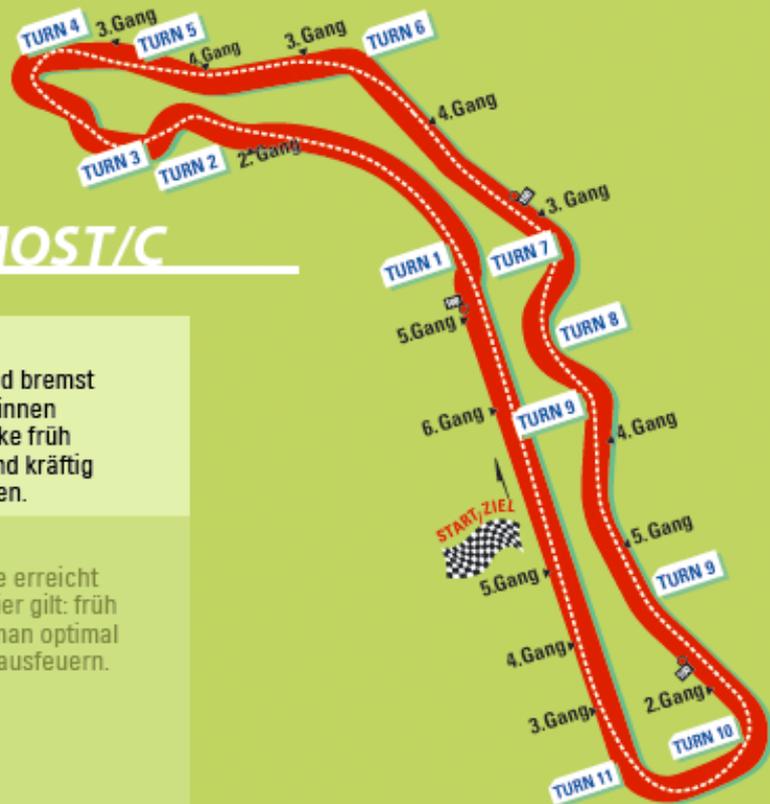
## BARTH LINES MOST/C

### TURN 10

Von möglichst weit außen kommend bremsst man hart an, um am Scheitelpunkt innen zu sein. Danach richtet man das Bike früh wieder auf, um noch einmal kurz und kräftig auf Turn 11 beschleunigen zu können.

### TURN 11

Nach dem zweiten Drittel der Kurve erreicht man rechts den Innenkerb. Auch hier gilt: früh aufrichten, hart ans Gas. So kann man optimal auf die lange Start/Ziel-Gerade hinausfeuern.



## BARTH LINES MOST/C

### TURN 11

Nach dem zweiten Drittel der Kurve erreicht man rechts den Innenkerb. Auch hier gilt: früh aufrichten, hart ans Gas. So kann man optimal auf die lange Start/Ziel-Gerade hinausfeuern.

