

Auf halber Strecke liegen geblieben

Runderneuert oder müdes Update? Im Test zu F1 2015 zeigt sich, ob die großen Versprechungen von Codemasters eingehalten werden können. Von Tobias Veltin

Genre: **Rennspiel** Publisher: **Bandai Namco** Entwickler: **Codemasters** Termin: **10.7.2015** Sprache: **Deutsch**
USK: **ohne Altersbeschränkung** Spieldauer: **20 Stunden** Preis: **60 Euro** DRM: **ja (Steam)**

Neue Saison, neues Glück. Nur knapp neun Monate nach dem soliden F1 2014 liefert Codemasters schon den Nachfolger F1 2015. Der soll sich weniger nach Update, sondern vielmehr nach komplett verbessertem Spiel anfühlen. Die Zutaten dafür: eine neue Engine und etliche Detailverbesserungen. Nach etlichen Testrunden können wir unser Urteil fällen – so richtig zufrieden sind wir aber nicht.

Alles echt

Doch der Reihe nach: Wer Wert auf Authentizität legt, kommt auch in diesem Jahr nicht um F1 2015 herum. Dank offizieller Lizenz gibt's wie gewohnt sämtliche Teams, Strecken und Regeln. Das Manor Marussia Team wurde mittlerweile nachgereicht, außerdem kehrt der große Preis von Mexiko auf dem Autódromo Hermanos Rodríguez in den Formel-1-Zirkus zurück. Die Parc-Fermé-Regeln sind ebenfalls an Bord, genau wie die aus dem letzten Jahr bekannten V6-Motoren. Netter Bonus: Codemasters hat zusätzlich die letzte Saison eingebaut, wer mag, kann also noch einmal mit Sebastian Vettel im Red Bull losdüsen und mit dem Heppenheimer auf die Jagd nach dessen fünftem WM-Titel gehen.



Dank des DRS-Systems gelingen am Ende von Geraden teilweise spannende Überholmanöver.

Keine Karriere

Bei den Spielmodi zeigen sich die Entwickler dagegen weniger großzügig. Mit Meisterschaft, Einzelrennen, Zeitfahren und Multiplayer gibt es lediglich Standardkost. Der beliebte Karrieremodus, in dem man einen aufstrebenden F1-Piloten nach und nach zum Champion aufbaut, wurde ebenso gestrichen wie die Coop-Meisterschaft im Multiplayer-Modus. Neu hinzu kommt le-

diglich der Profisaison-Modus, der vor allem für besonders anspruchsvolle Spieler interessant sein dürfte. Hier wird stets die volle Renndistanz gefahren, die Cockpitperspektive ist festgelegt, alle Fahrhilfen und HUD-Elemente sind ausgeschaltet. Eine nette Idee, die man aber mit ein paar Einstellungen in der Meisterschaft auch selbst schnell erledigen kann – ob dafür ein eigener Modus notwendig gewesen wäre, ist fraglich.



In der Cockpitperspektive kommt das ohnehin schon sehr gute Geschwindigkeitsgefühl noch einmal besser rüber.



Das verbesserte Zusammenspiel mit dem Mechanikerteam ist ein echter Pluspunkt, auch vollanimierte Boxenstopps sind wieder an Bord.



Die Präsentation wurde erheblich verbessert. Nach einem Rennen sehen wir die Fahrer beispielsweise bei der Siegerehrung.



Im Profisaison-Modus werden wir nicht nur zur Cockpitperspektive, sondern auch zu manueller Schaltung gezwungen.

Grundsätzlich stößt die zusammengestrichene Modiauswahl im Vergleich zu Vorgänger ziemlich sauer auf.

Mehr Flexibilität, bitte!

Die Meisterschaft bleibt nach dem Wegfall der Karriere der umfangreichste Modus und lässt uns zu Beginn die Wahl, ob wir kurze, mittlere oder lange Rennwochenenden fahren wollen. Blöd nur, dass die Einstellungen hier recht unflexibel sind – wer zum Beispiel ein komplettes Qualifying fahren will, muss zwangsläufig die letzte Option wählen, dann aber auch die volle Renndistanz fahren. Hier hätten wir uns mehr Möglichkeiten zur Individualisierung gewünscht. Wie so etwas funktionieren kann, hat jüngst erst Project Cars mit der anpassbaren Karriere gezeigt. Sehr umfangreich ist dagegen

die Auswahl der einzelnen Fahrhilfen, denn ABS, Traktionskontrolle und Co. sind traditionell an- und abschaltbar und dürften so für jede Erfahrungsstufe das richtige bieten. Auch die Rückspulfunktion ist wieder dabei und lässt sich auf Wunsch sogar unendlich oft einsetzen – Puristen rümpfen an dieser Stelle natürlich verächtlich die Nase und schalten das Hilfsmittel einfach ab.

Fahrgefühl stark, Feedback schwach

Auf der Strecke selbst zeigt sich F1 2015 gewohnt stark, eine echte Revolution im Vergleich zu den Vorgängern bleibt aber aus. Durchaus angetan sind wir vom optimierten Fahrgefühl, das sich nach wie vor zwischen Arcade und Simulation bewegt – eine knallharte Simulation im Stile von rFactor oder iRacing ist F1 2015 auch mit der rund-

erneuerten Fahrphysik nicht. Die Boliden fühlen sich nun etwas massiger an, lassen sich aber sanft und sehr direkt über die Kurse manövrieren. Lediglich an die nervösen Hecks bei Kurvenausfahrten müssen wir uns zunächst gewöhnen, wer hier zu viel Gas gibt, riskiert schnell einen Dreher – vor allem, wenn die Strecke nach einem Regenguss in ein Aquaplaning-Paradies verwandelt worden ist. Gut gelungen ist auch das Ansprechverhalten des Motors, selbst mit dem Gamepad bekommen wir schnell ein gutes Gefühl für das Fahrzeug. Toll ist auch die Unterstützung der Xbox One-Impulstrigger, die ein tolles Feedback geben. Mit dem Lenkrad spielt sich F1 2015 erwartungsgemäß am besten, weil Lenkbewegungen noch präziser durchgeführt werden können und es zudem mehr Einstellungsmöglich-



**START YOUR CAREER,
BE PART OF
THE TEAM!**

MEET US @ GAMESCOM,
HALLE 10.2, STAND E14/F15



CORPORATE.GAMEFORCE.COM/JOBS



Tobias Veltin
@Frischer_Veltin



Ich hatte von F1 2015 einiges erwartet – und bleibe etwas enttäuscht zurück. Ja, es ist – auch mangels Alternativen – immer noch das beste F1-Spiel auf dem Markt und die Rennen machen nicht zuletzt dank der tollen Fahrphysik und den meist gut agierenden Computergegnern eine Menge Spaß. Dennoch habe ich den Eindruck, dass gerade nach dem »Füller« F1 2014 viel mehr möglich gewesen wäre. Die zusammengedampfte Modusauswahl verstehe ich ebenso wenig wie das gestrichene Safety-Car – das riecht doch wieder nach Update-Titeln in den nächsten Jahren!

Und das teilweise schon frustige Strafen-system ist so inkonsequent umgesetzt, dass es mir beim Test das ein oder andere graue Haar beschert hat. Immerhin ist die technische Entwicklung dank der neuen Engine ein Schritt in die richtige Richtung, auf die Codemasters aufbauen kann – und wohl auch wird. Ein gutes Rennspiel ist F1 2015 also in jedem Fall, die erhoffte Serienervolution ist es aber definitiv nicht geworden.

keiten gibt als beim Controller. Bei unserem G27-Lenkrad von Logitech war allerdings der Force-Feedback-Effekt selbst nach Anpassung enttäuschend schwach, gerade die Rückmeldung bei Curbs ist fast nicht vorhanden. Andere Rennspiele kriegen das deutlich besser hin.

Warum ich?

Die KI trägt ihren Teil zu den meist spannenden Rennen bei, verteidigt verbissen die Position, hängt sich clever in unseren Windschatten und wagt riskante Überholmanöver, die dieses Mal auch dank des Einsatzes von DSR wieder enormen Spaß machen. Allerdings verkommen die Burschen gerade am Anfang eines Rennens zu Ideallinien-Robotern und verhalten sich generell zu aggressiv. Selbst auf der Ideallinie rauschen

uns regelmäßig Konkurrenten ins Heck oder die Seite und offenbaren dadurch zwei weitere Schwächen von F1 2015. Zum einen das unausgeglichene Strafen-system, zum anderen das halb-gare Schadenmodell. Erstes ist oft nicht nachvollziehbar, werden wir zum Beispiel gerammt, bekommen wir anstelle des Sünders eine Zeitstrafe; schneiden wir Kurven, wird das oft nicht geahndet. Ein Safety-Car fehlt unverständlicherweise sogar komplett. Die Hoffnungen auf ein verbessertes Schadenmodell erfüllen sich ebenfalls nicht. Die Einstellungsmöglichkeiten sind nämlich mit lediglich drei Optionen immer noch sehr gering, außerdem wirken die Schäden in vielen Situationen nicht wirklich glaubwürdig. Wir können zwar Teile verlieren, allerdings ist das nicht immer nachvollziehbar, etwa wenn wir mit 250 Sachen gegen eine Wand fahren und sich lediglich der Frontflügel verabschiedet. Totalschäden lassen sich mit destruktiver Fahrweise aber trotzdem erreichen.

Motivationsgarant Mechaniker

Dass die Rennen dennoch Spaß machen liegt auch an der überarbeiteten Kommunikation mit der Box und dem Mechanikerteam. Das gibt uns jetzt vor einem Rennen noch mehr Tipps für Fahrzeugsetup und Reifenmischung, außerdem können wir gegnerische Fahrer über Monitore beim Warm-Up beobachten, das ist eine nette Idee. Auf der Piste hält uns das Team ständig auf dem Laufenden und checkt unsere aktuelle Fahrweise. Das ist aber auch notwendig, da sich die Reifenabnutzung nun nicht mehr deaktivieren lässt und wir mit einer Tankfüllung ins Ziel kommen müssen. Vor allem letzteres ist einigermaßen realistisch umgesetzt, und es motiviert tatsächlich, durch den Wechsel des Fahrstils und der dreistufigen Motorleistung mit dem Sprit haushalten zu müssen. Auf der Konsole können wir per PlayStation Kamera oder Xbox Kinect sogar mit Sprachbefehlen Fahrzeugstatus, Wetteraussichten oder ähnliches anfragen. Beim Test funktionierte das bis auf wenige Ausnahmen klasse, auf dem PC wird dieses Feature hoffentlich noch nachgereicht.



Das dynamische Wettersystem ist klasse und zwingt uns oft, nicht nur die Reifen, sondern die gesamte Rennstrategie zu ändern. Wem das zu kompliziert ist, fragt sein Team.

Neue Engine ist nicht alles

Das Umsatteln auf die neue EGO-Engine 4.0 macht sich optisch bezahlt, ohne uns aber in Begeisterungstürme ausbrechen zu lassen. Lobenswert ist auf jeden Fall die flüssige Bildrate von 60 Bildern in der Sekunde, das trägt enorm zum tollen Geschwindigkeitsgefühl bei, das vor allem in den gut gelungenen Cockpitperspektiven noch einmal intensiver rüberkommt. Die Fahrzeugmodelle sehen gut aus, die Strecken realistisch-detailliert und hier und da erfreuen zudem kleine Effekte wie das schicke Hitzeflimmern hinter den Boliden oder Funkenflug das Auge. Dennoch wirkt die Optik von F1 2015 auch etwas leblos, fast schon steril – klar, das ist realistisch, aber dennoch nicht so richtig befriedigend, genauso wie das zeitweise auftretende Tearing. Bei der Präsentation hat Codemasters dagegen endlich nachgelegt, vor einem Rennen erhalten wir zum Beispiel einen Blick in die Box, nach einem Rennen feiern die siegreichen Fahrer auf dem Treppchen mit Champagner. Von einem echten Mittendrinnen-Gefühl ist das zwar noch weit entfernt, für Atmosphäre sorgt es aber allemal. Gerne würden wir das auch über die beiden Kommentatoren Heiko Wasser und Stefan Römer sagen. Die unterhalten sich aber vor einem Rennen zwar über den aktuellen Stand, wirken dafür aber wie auf Baldrian und fast schon unangenehm schnarchig. **TV**

F1 2015

SYSTEMANFORDERUNGEN

MINIMUM

3.0 GHz QuadCore / Phenom II
GeForce GTX450 / Radeon HD5770
4 GB RAM, 20 GB Festplatte

EMPFOHLEN

Core i7 4770 / AMD FX 9370
GeForce GTX 970 / Radeon R9 290
8 GB RAM, 20 GB Festplatte

PRÄSENTATION



- stabile Bildrate mit 60 fps
- schicke Automodelle und Strecken
- gute Effekte wie Funkenflug und Hitzeflimmern
- ordentlich animierte Siegerehrungen
- schwache Motorensounds

SPIELDESIGN



- präzises, direktes Fahrgefühl
- gute Steuerung mit Controller und Lenkrad
- Zusammenspiel mit der Box
- wenig Flexibilität bei Spielmodi
- halb-gares Schadenmodell

BALANCE



- meist gut agierende Gegner-KI
- etliche an- und abschaltbare Fahrhilfen
- angenehme Lernkurve
- für Sim-Fans nach wie vor zu anspruchlos
- unausgeglichenes Strafen-system

ATMOSPHERE/STORY



- komplette F1-Lizenz
- tolles Geschwindigkeitsgefühl
- verbesserte Präsentation
- kein Safety-Car
- gelangweilte Kommentatoren

UMFANG



- Meisterschaft, Einzelrennen, Zeitfahren
- Multiplayer-Modi für 16 Spieler
- kein Karrieremodus
- keine Koop-Karriere oder Splitscreen-Rennen
- Profisaison-Modus ist Mogelpackung

FAZIT

Gutes F1-Rennspiel, das mit deutlichen Schwächen bei Umfang, Strafen-system und Schadenmodell aber eine Menge Potenzial verschenkt.

