

DiRT 4

EIN SPITZEN-RACER ZWISCHEN DEN STÜHLEN



Genre: **Rennspiel** Publisher: **Codemasters** Entwickler: **Codemasters** Termin: **9.6.2017** Sprache: **Deutsch, Englisch**
USK: **ab 6 Jahren** Spieldauer: **25 Stunden** Preis: **50 Euro** DRM: **ja (Steam)**

DiRT 4 erweist sich im Test sowohl als würdiger Nachfolger des Spaßraser DiRT 3 als auch des Simulationsbretts DiRT Rally. Beim Kompromiss aus zwei Rennspiel-Gegenpartnern ist allerdings etwas Wichtiges verloren gegangen.

Von Tobias Veltin und Heiko Klinge

Mit DiRT Rally hat sich Codemasters zurück in die Herzen der anspruchsvollen PC-Racer gefahren. Endlich wieder ein knallharter Kampf gegen die Uhr ohne Casual-Kompromisse und Funsport-Schnickschnack! Dazu eine vorbildliche Early-Access-Phase mit einer stabilen und spielerisch ausgereiften Grundversion, die mit ebenso regelmäßigen wie sinnvollen Updates sukzessive zur vollwertigen Rennsimulation ausgebaut wurde. Der verdiente Lohn: zwei zweite Plätze bei den GameStars-Wahlen 2015 in den Kategorien Sport-/Rennspiel (hinter Rocket League) sowie Early-Access-Spiel (hinter Ark).

Warum wir so viel über den Quasi-Vorgänger von DiRT 4 reden? Weil das neue Codemasters-Rennspiel nun insbesondere auf dem PC einen schwierigen Spagat hinbe-



Auf den spanischen Asphaltkursen müssen wir gelegentlich auch durch enge Dorfstraßen driften. Die ... ähem ... künstlerisch wertvolle Lackierung unseres Subarus haben wir selbst gestaltet.

kommen muss. Einerseits soll es all diejenigen ansprechen, denen das exzellente DiRT Rally zu unerbittlich war, und mit einer gehörigen Spaßkomponente in die Fußstapfen des direkten Vorgängers DiRT 3 von 2011 treten. Andererseits will Entwickler Codemasters aber trotzdem das Simulationsniveau von DiRT Rally halten. Deshalb stellt uns DiRT 4 anfangs vor die Wahl zwischen zwei unterschiedlichen Handling-Modellen. »Gamer« ist für Einsteiger und Gelegenheits-Ra-

cer gedacht, »Simulation« dagegen für off-road-gestählte Rallye-Veteranen.

Einsteiger- und profifreundlich

Keine Sorge, diese Entscheidung lässt sich später jederzeit verändern und in etlichen Parametern feinjustieren, die Einstellungsvielfalt bei DiRT 4 ist vorbildlich umfangreich und diesbezüglich auf Augenhöhe mit Genre-Primus Forza Horizon 3. Anfänger aktivieren beispielsweise Fahrhilfen wie ABS und Bremsassistenten und freuen sich über die im Vergleich zu DiRT Rally deutlich und sinnvoll erweiterte Fahrschule (DiRT-Akademie). Darin gibt es nicht mehr nur selbst ablaufende

Online-Modus

DiRT 4 bietet auch diverse Online-Funktionen wie Ranglisten und Multiplayer-Matches, das Ganze funktioniert über das bewährte Racenet. Zum Zeitpunkt unseres Tests waren die Server des Spiels allerdings noch nicht freigeschaltet.





Spannungsfaktor beim Rallycross: Jeder Fahrer muss einmal pro Rennen einen Umweg durch eine Schikane machen. Weil wir im staubigen Pulk festhängen, wäre jetzt ein guter Zeitpunkt.

Filmchen, sondern insgesamt 27 selbst spielbare Lektionen, in denen man zum Beispiel lernt, wie man ein Fahrzeug durch Pendelmanöver schnell über einen Parcours lenkt oder manuell startet. Eine Rückspulfunktion fehlt dagegen. Und ja, Simulationpuristen dürfen bei dem Begriff ruhig die Nase rümpfen. Aber wenn man am Ende einer langen Etappe die letzte Kurve versemelt und deswegen vor einem Baum klebend Bestzeit und Platz 1 verpasst, kann es für Rennspieleinsteiger ganz schön frustig sein, wenn man nur die (je nach Schwierigkeitsgrad begrenzte) Möglichkeit eines kompletten Neustarts hat. Profis freuen sich hingegen, dass sie jedes Tuning- und Steuerungsdetail feinjustieren dürfen. Von der Bremskraft bis zur Bodenfreiheit, von der Lenkungsättigung bis zur Kupplungs-Nullzone. Die optionale Kalibrierungshilfe

leistet ebenfalls ausgezeichnete Arbeit, sodass wir in Rekordzeit unsere Lenkrad-Wunscheinstellung finden und die herrlich knackigen Force-Feedback-Effekte genießen können. Aber auch mit dem Gamepad und selbst per Tastatur lassen sich Bestzeiten erzielen, der automatische Geräte- und Eingabeerkennung sei Dank. Hier dürfen sich viele Rennspiele gern eine Bremsscheibe abschneiden.

Umfangstechnisch kann man DiRT 4 ebenfalls keinen Vorwurf machen, es gibt insgesamt über 50 Rallye- und Offroad-Fahrzeuge sowie theoretisch unendlich viele Rallyekurse dank des neuen »Your-Stage« Streckengenerators. Hier legen wir mit zwei Reglern Komplexität und Länge der Piste fest und bekommen kurz danach einen zufällig erstellten Kurs ausgespuckt. Das funktioniert sehr schnell und absolut problemlos, aller-



Heiko Klinge
@HeikosKlinge



So viel Spaß ich mit DiRT Rally hatte und habe, viel länger als 30 Minuten am Stück spiele ich's eigentlich selten. Von DiRT 4 konnte ich mich am Wochenende hingegen kaum losreißen, obwohl der Quasi-Vorgänger unter dem Strich das bessere Rennspiel ist. Aber ich bin einfach total empfänglich, was Freischaltgedöns in Karrieremodi angeht. Und hier zieht DiRT 4 sämtliche Motivationsregister: Auf dem Weg zum Superrennstall bekomme ich mit jeder gefahrenen Etappe eine kleine Belohnung, und die nächste große scheint stets in Reichweite. Und ich kann doch nicht aufhören, wenn ich nur noch ein Meisterschaftspreisgeld bis zum Garagenausbau brauche! DiRT 4 hat definitiv den bislang besten Karrieremodus der Seriengeschichte. Das soll aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass es an anderer Stelle hapert. Fünf Rallye-Austragungsorte sind eindeutig zu wenig, das kann auch kein Strecken-Zufallsgenerator kaschieren. Die anderen Rennmodi protzen ebenfalls nicht gerade mit Vielfalt und sind zumindest innerhalb der Karriere an einem intensiven Rennwochenende durchgerast. Und so spiele ich DiRT 4 zwar intensiver als DiRT Rally, werde es dafür aber mit ziemlicher Sicherheit auch schneller wieder beiseitelegen. Wer bei einem Rennspiel aber vor allem Wert auf einen motivierenden Karrieremodus legt, sollte sich den neuen Codemasters-Racer auf keinen Fall entgehen lassen.



Der Landrush ist die einzige neue Rennvariante gegenüber DiRT Rally, die Duelle auf sandigen Rundkursen machen aber enorm viel Laune.



Solange nur die Karosserie zerbeult ist, müssen wir keine Auswirkungen auf das Fahrverhalten des Autos befürchten.



Nettes atmosphärisches Detail: Je länger wir durch den Dreck brettern, desto mehr verschmutzen Anzug und Helm unseres Fahrers.

dings wirken die Strecken generatorbedingt etwas generisch. Schade zudem: Es gibt lediglich fünf Settings (Australien, Spanien, Schweden, USA und Wales), und der Streckengenerator lässt sich ausschließlich für den Kampf gegen die Uhr und nicht für die anderen Renndisziplinen einsetzen.

Wenig fahrerische Variation

Apropos: Von denen sind wir ein klein wenig enttäuscht, genauer gesagt von der Auswahl der Disziplinen. Denn hier kommt im Vergleich zu DiRT Rally gerade mal eine mickrige neue Rennvariante (Landrush) zu den bekannten Rallycross- und Etappen-Rallyes hinzu. Sicher, alle Disziplinen spielen sich unterschiedlich und dementsprechend abwechslungsreich – vor allem das Gebolze mit den Landrush-Buggies und -Trucks auf Staub- und Schlammpisten ist ein Heiden Spaß. In Sachen Variation hatte aber schon der mittlerweile sechs Jahre alte direkte Vorgänger DiRT 3 mit Gymkhana, Head-to-Head und Trailblazer deutlich mehr zu bieten. Auf-

lockerung in Form von kleinen Geschicklichkeitsaufgaben gibt es zwar abseits der Karriere im »Spritztour«-Modus, hier werden allerdings lediglich zwei Disziplinen (»Zerstöre möglichst viele Schilder« oder »Komme möglichst schnell über einen Parcours«) viel zu sehr ausgereizt, variiert lediglich durch Kursdesign und Fahrzeugauswahl.

Traumhafte Spielbarkeit

Beim Fahrgefühl lassen die Entwickler dagegen nichts anbrennen, DiRT 4 spielt sich unabhängig vom Eingabegerät hervorragend. Das Gamer-Handlingsmodell verzeiht deutlich mehr, über ausbrechende Karosserien etwa muss man sich bei dieser Einstellung weniger Sorgen machen, während die Simulations-Einstellung auch Veteranen die Schweißperlen auf die Stirn treibt. Insbesondere die KI setzt uns immer wieder unter Druck, macht aber auch Fehler – sehr schön.

Generell ist es wieder einmal faszinierend, wie gut beispielsweise die Eigenheiten der einzelnen Fahrzeugklassen simuliert

werden, man den Unterschied zwischen Front-, Heck- oder Allradfahrzeugen spürt und die unterschiedlichen Bodenbeläge (Asphalt, Schnee, Sand etc.) Einfluss auf das Fahrverhalten haben. Das Schadensmodell hätte optisch zwar etwas detaillierter ausfallen können, dafür ist es aber sehr gut »fühlbar«, denn technische Wehwechen wie verzogene Achsen oder ein geplatzter Reifen wirken sich spürbar aufs Fahrverhalten aus. Hier ähnelt DiRT 4 durchaus DiRT Rally, Letzteres fühlt sich im direkten Vergleich aber noch ein bisschen konsequenter an.

Eine Karriere, die motiviert

Der integrierte Karrieremodus gefällt uns ausgesprochen gut, und das obwohl wir eigentlich nur ganz generisch einzelne Events und Meisterschaften abklappern, im »Ruf«-Rang steigen und so wiederum neue Rennen und verfügbare Fahrzeuge freischalten. Ein Großteil der Motivation liegt überraschenderweise abseits der Piste, denn wir müssen uns auch um unser Rennteam kümmern,

So funktioniert die Rennstall-Karriere



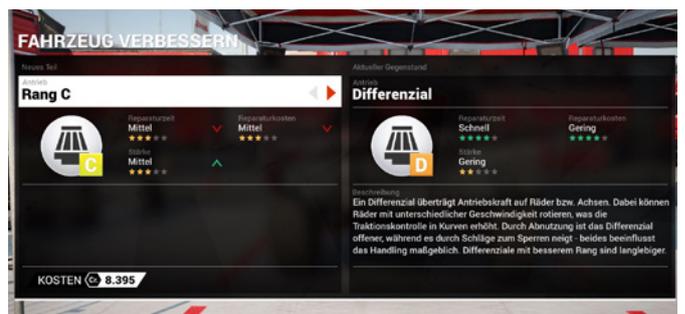
Durch Siege verdienen wir uns Credits für unseren Eigenbau-Rennstall. Je fähiger unser Team, desto größer die Lohnabzüge.



Verdiente Preisgelder investieren wir in den Ausbau unseres Rennstalls und schalten so etwa zusätzliche Mitarbeiter- oder Garagenplätze frei.



Jeder Angestellte verfügt über drei Charakterwerte, die sich auf seinen Arbeitsbereich auswirken, etwa aufs Tuning oder die Reparaturdauer.



Je besser unsere Werkstatt, desto fortschrittlichere Teile können wir in unsere Autos einbauen. Das erhöht allerdings auch die Wartungskosten.

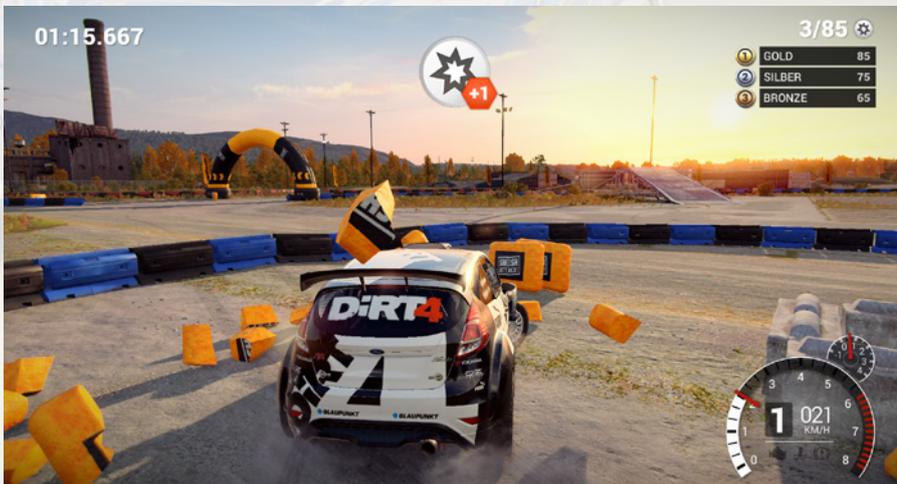


Tobias Veltin
@FrischerVeltin



Mit DiRT 4 beweisen die Rennspiel-Profis von Codemasters, dass sich Zugänglichkeit und ein gewisser Simulationsanspruch nicht zwangsläufig ausschließen müssen. Sowohl für Einsteiger wie auch für Profis wird hier in Sachen Abwechslung eine Menge geboten. Gerade Anfänger freuen sich dank DiRT Academy und der Integration des Gamer-Handlingsmodells über eine deutlich flachere Lernkurve. Auch das Fahrgefühl gefällt mir wie bei den Vorgängern herausragend gut, die Karriere ist enorm motivierender, wenn auch etwas öde präsentiert. Nichtsdestotrotz fehlt mir im Vergleich zu den beiden Vorgängern (DiRT 3 und DiRT Rally) das gewisse Etwas, eine eigene Identität. Ja, viele haben sich über den Neon-Look und die Gymkhana-Events bei DiRT 3 aufgeregt, aber das machte das Spiel für mich eben unverkennbar. DiRT Rally beeindruckte dagegen mit seiner Konsequenz und dem knallharten Fokus und ist schon jetzt ein Klassiker für Simulationscracks. DiRT 4 sitzt eher zwischen den Stühlen und will es jedem recht machen – vergisst aber dabei, ein eigenes Alleinstellungsmerkmal anzubieten. Deshalb empfehle ich das Spiel vor allem Rallye-Einsteigern, die ihre Fahrkünste kontinuierlich verbessern wollen.

Personal wie Chefmechaniker und Techniker einstellen und mit gekauften Anlagen und Gebäuden die Grundlagen schaffen, um zum Beispiel bessere Teile in unseren Flitzer schrauben zu können oder die Reparaturzeit bei Fahrzeugschäden zu reduzieren. Hinzu kommen Verhandlungen mit Sponsoren, die uns für die einzelnen Rennevents sogar Bonusziele geben, etwa eine Etappe komplett unfallfrei zu bewältigen. Dieses Mikromanagement macht überraschend viel Spaß, die Präsentation der Karriere dagegen weniger, denn die fällt ziemlich öde aus. Ein Sieg



Die beiden Spaßmodi, in denen wir entweder Ziele zerstören oder eine bestimmte Zeit unterbieten müssen, lockern das Spielgeschehen etwas auf, variieren allerdings zu wenig.



Wer nachts in der Cockpitperspektive über den Schotter Australiens brettet, sollte besser darauf achten, dass kein Scheinwerfer lädiert wird – sonst wird es dunkel.

bei einer Meisterschaft wird zum Beispiel nur unspektakulär mit ein wenig Konfetti und jubelnden Zuschauern gefeiert, Zwischensequenzen oder ähnliche atmosphärische Elemente sucht man vergebens, genauso übrigens wie die WRC-Lizenz, die immer noch bei BigBen Interactive (WRC 6) liegt.

Mehr Rally 1,5 als DiRT 4

Technisch bewegt sich DiRT 4 ungefähr auf dem Niveau von DiRT Rally und teilt dementsprechend nicht nur dessen Hardware-Anforderungen, sondern auch dessen Stärken und Schwächen. Die Fahrzeugmodelle sehen beispielsweise toll aus, die Framerate bleibt konstant und die Soundkulisse mit den wunderbar knatternden und röhrenden Motorengeräuschen macht mächtig Laune. Positiv sind uns auch einige kleine, aber feine Details aufgefallen, zum Beispiel über die Strecke flitzende Hasen in Schweden oder aufgewirbelter Staub hinter den Fahrzeugen, der uns teilweise sogar komplett die Sicht nimmt und sich insbesondere beim Landrush auch auf die Ideallinie auswirkt. Weniger schön ist dagegen, dass Objekte am Streckenrand wie Zuschauer, Bäume und Häuser vergleichsweise grob sind und die Strecken generell recht statisch wirken. Und so wirkt DiRT 4 unter dem Strich

eher wie ein DiRT Rally 1,5, das ein paar Einsteigerhilfen, eine zusätzliche Rennvariante sowie einen umfangreicheren Karrieremodus spendiert bekommen hat. Es ist weder ein neuer Meilenstein in Sachen Offroad-Spaßraser noch eine konsequente Fortführung des Erfolgskonzepts von DiRT Rally. Sondern ein Kompromiss, der sowohl Racing-Einsteiger als auch -Profis viele unterhaltsame Stunden beschern wird, ohne jetzt ein großes Alleinstellungsmerkmal zu haben. Fürs bislang beste PC-Rennspiel des Jahres reicht's aber allemal. ★

DIRT 4

SYSTEMANFORDERUNGEN

MINIMUM

Core 2 Duo 2,4 GHz / AMD X2 2,4 GHz
GeForce GT 430 / Radeon HD 5450
4 GB RAM, 50 GB Festplatte

EMPFOHLEN

Core i5-4670K / AMD FX-8150
GeForce GTX 780 / Radeon R9 290
8 GB RAM, 50 GB Festplatte

PRÄSENTATION



- schicke Fahrzeugmodelle
- schöne Details wie Staub
- satte Motorengeräusche
- teils grobe Streckentexturen
- wenig erinnerungswürdige Kurs-Highlights

SPIELDESIGN



- Fahrgefühl
- motivierende Karriere
- sowohl mit Lenkrad als auch Controller exzellent spielbar
- fühlbares Schadensmodell und Bodenbeläge
- weniger Abwechslung als im Vorgänger

BALANCE



- zwei grundsätzliche Handling-Modelle
- viele (abschaltbare) Fahrhilfen
- Feinabstimmung für Profis
- gute und variable KI
- DiRT-Akademie-Fahrschule

ATMOSPHÄRE / STORY



- tolles Geschwindigkeitsgefühl
- Team-Management im Karrieremodus
- Rallycross-Lizenz
- keine WRC-Lizenz
- öde präsentierte Karriere

UMFANG



- über 50 Fahrzeuge
- Streckengenerator
- drei abwechslungsreiche Renndisziplinen
- Online-Bestenlisten
- nur fünf Rallye-Settings

FAZIT

Sowohl für Einsteiger als auch für Profis toller Offroad-Renner, dem im Vergleich zu den Vorgängern das Alleinstellungsmerkmal fehlt.

