

VIDEOSPIEL GESCHICHTEN

Persönliche Geschichten über Videospiele

<https://www.videospielgeschichten.de>



Prepare to qualify! – Vom Pixelauto zum Rennspielsimulator

André Eymann am Montag, dem 27. November 2017

Es ist heute kaum mehr vorstellbar, mit **welch einfachen Mitteln** Autorennspiele in der Frühzeit der Videospiele ein Fahrgefühl vermitteln konnten. Höchste Zeit für einen Blick in den Rückspiegel und auf die Anfänge der Klötzchenrenner.

Ein Gemeinschaftsbeitrag von André Eymann und Thomas Podewils

... from the „Pong“ people



Werbung für Ataris Videospielautomaten Gran Trak 10. (1974)

Mit diesem Slogan hat die Marketing-Abteilung von Atari im Juli 1974 den hauseigenen Videospieleautomaten Gran Trak 10 für die Arkaden beworben. Gran Trak kann als das erste Videorennspiel überhaupt bezeichnet werden. Und bereits hier wurden die Grundregeln des modernen Autorennsports gewürdigt: Rennen fahren ist Männersache – das schwache Geschlecht schaut dem Helden derweil geduldig und erstaunt zu. Beim Rennsport werden schließlich Männerphantasien befriedigt.

Historisch kann Gran Trak 10 als direkter Nachfolger von Pong bezeichnet werden und war das erste ROM-basierte Autorennspiel überhaupt. Schon vor über 33 Jahren definierte es die grundlegende technische Peripherie für Rennvideospiele, die auch heute noch zum Standard gehört: ein echtes Lenkrad, Gaspedal, Bremse und eine 3+1 Gangschaltung. Der Rest hing am Talent des Fahrers. Und vielleicht an der gesteigerten Motivation durch die Anwesenheit weiblicher Zuschauerinnen. Gran Trak 10 war allerdings weit davon entfernt, sich eine Simulation nennen zu können. Das Spiel war aus heutiger Sicht ein Arcade Racer (oder Fun Racer), bei dem eher der Spaß am Wettbewerb als der Realismus im Vordergrund stand.

Dennoch führte es in der Zeit von Weltraumspielen wie Space War oder Space Invaders ein gänzlich neues Spielgenre ein. Es war ebenfalls eines der ersten Sportvideospiele.

Ein neues Genre entsteht



Rennfahrer sind knallharte Kerle. (Artwork zu Pole Position, 1982)

In der Filmwelt war der professionelle Autorennsport bereits populärer und hatte seine festen Regeln gefunden. Kinofilme wie Grand Prix (1966 mit James Garner und Yves Montand) oder Le Mans (1971 mit Steve McQueen) hatten den männlichen Zuschauern aufgezeigt, welche Begehrlichkeiten der Sieger eines Formel-1-Rennens wecken konnte. Knallharte Kerle mit einem unbeugsamen Willen zum Sieg.

Und nun war es an der Zeit, genau dieses Gefühl auch auf die Videospielebildschirme zu übertragen. Mit Gran Trak 10 gab es das erste Spiel dazu – das Genre der Autorennspiele war geboren. Das Ziel von Gran Trak 10 war natürlich, in möglichst kurzer Zeit möglichst viele fehlerfreie Runden zu absolvieren. Gespielt wurde in Schwarz-Weiß und mit einer 2D-Draufsicht. Die gepunkteten Linien dienten als Streckenbegrenzungen. Der Spieler durfte diese Begrenzungen nicht berühren und musste sich zusätzlich vor Ölflecken auf der Straße in Acht nehmen. Beim Nachfolger Gran Trak 20 (August 1974) konnten sogar zwei Spieler gegeneinander antreten.

Für den Zwei-Spieler-Modus wurden die Steuerelemente des Spielautomaten einfach verdoppelt. So hatte jeder Spieler sein eigenes Lenkrad und konnte gegen den anderen

um Punkte kämpfen.



Bildschirmfoto des Videospieldautomaten Gran Trak 10 von Atari. (Arkaden, 1974)

Optische Täuschung

Nur zwei Jahre später, also 1976, ging Atari einen Schritt weiter und präsentierte mit dem Arkaden-Spiel Night Driver das erste 3D-Autorennspiel. Oder sagen wir lieber das erste Autorennspiel mit Egoperspektive. Echtes 3D kam später. Dennoch war ab hier alles anders. Der Spieler musste wie im echten Straßenverkehr auf schnell heraneilende Kurven reagieren und hatte keine Chance, den Streckenverlauf vorherzusehen. Das war natürlich deutlich realistischer als die einfache Draufsicht von Gran Trak.

Das orangefarbene Auto war dabei unter die Glasscheibe des Automatenbildschirms geklebt. Also sucht es nicht im Emulator ... Ansonsten war Night Driver ein Schwarz-Weiß-Spiel. Zu Spielbeginn konnte der Spieler zwischen drei verschiedenen Strecken auswählen. Auch das war neu. Im Gegensatz zu Gran Trak war Night Driver allerdings nur für einen Spieler geeignet. Die Gangschaltung wurde um einen Gang auf eine 4+1 Schaltung erweitert.



Night Driver von Atari. (Arkaden, 1976)



Werbung für den Videospieleautomaten Fonz von Sega. (Arkaden, 1976)

An dieser Stelle sollte kurz erwähnt werden, dass die japanische Firma Sega ebenfalls in 1976 mit den Spielen Fonz und Moto-Cross zwei der ersten Motorradsimulationen in die Arkaden brachte.

Rennsimulationen für Motorräder existieren zwar noch immer, sind aber nicht annähernd so erfolgreich wie Autorennsimulationen. Sie finden sich meist in Spielhallen als so

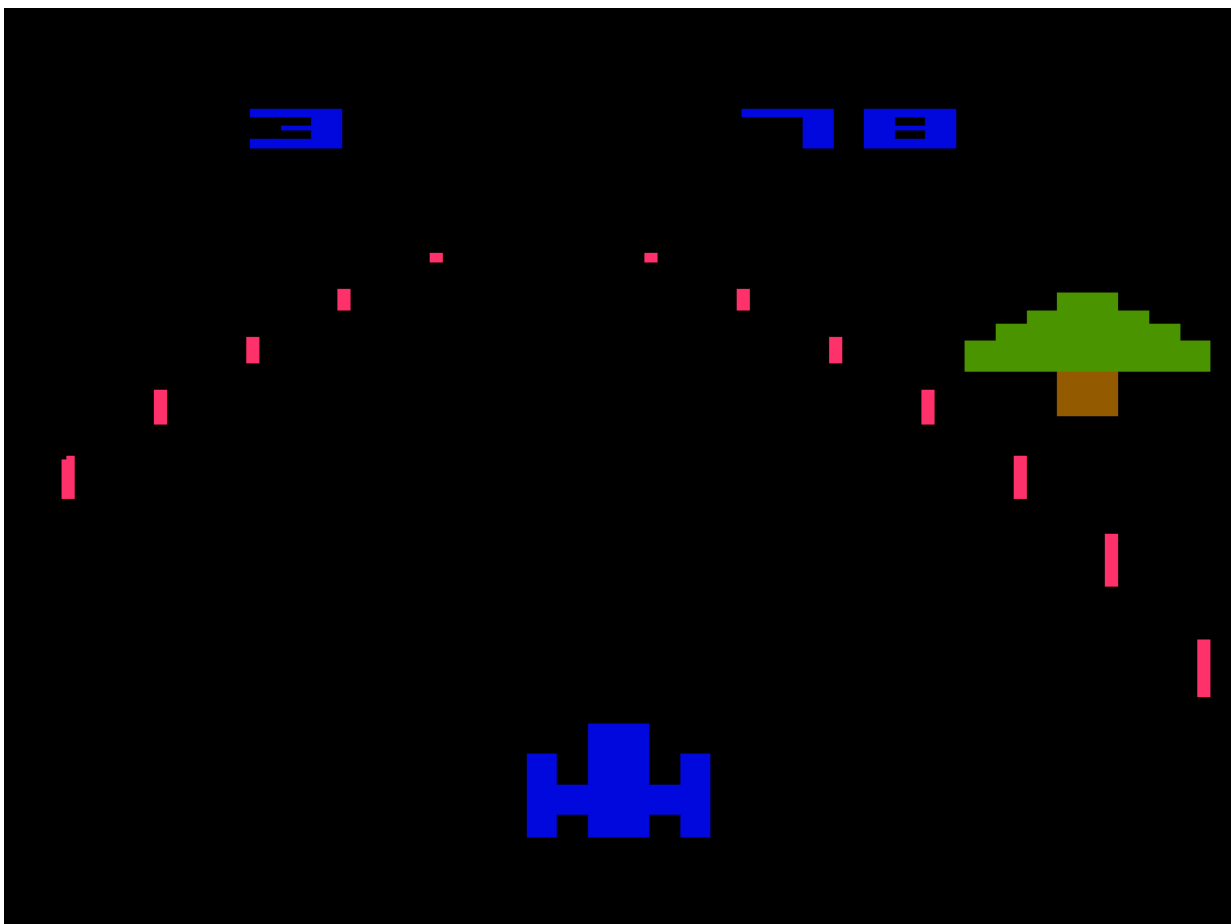
genannte Sit-ins wieder, während sich die Erfolgsgeschichte der Autorennspiele auf den aktuellen Videospielekonsolen und PCs fortgesetzt hat. Technisch wurde auch bei den Motorradsimulationen versucht, alle realen Steuerelemente in das Spiel zu integrieren. Bei einer Kollision mit anderen Motorrädern vibrierte beispielsweise der Lenker des Spielers.

Dies kann aus heutiger Sicht als eine frühe Version des mittlerweile etablierten „Force-Feedback-Effekts“ bezeichnet werden.

Von der Straße ins Wohnzimmer

1980 wurde Night Driver dann auch für das Atari VCS veröffentlicht. Das Spiel wurde dadurch mehrfarbig, hielt aber am Prinzip der Automatenversion fest. Als Steuerelemente kamen Paddles zum Einsatz. Eine Gangschaltung gab es nicht.

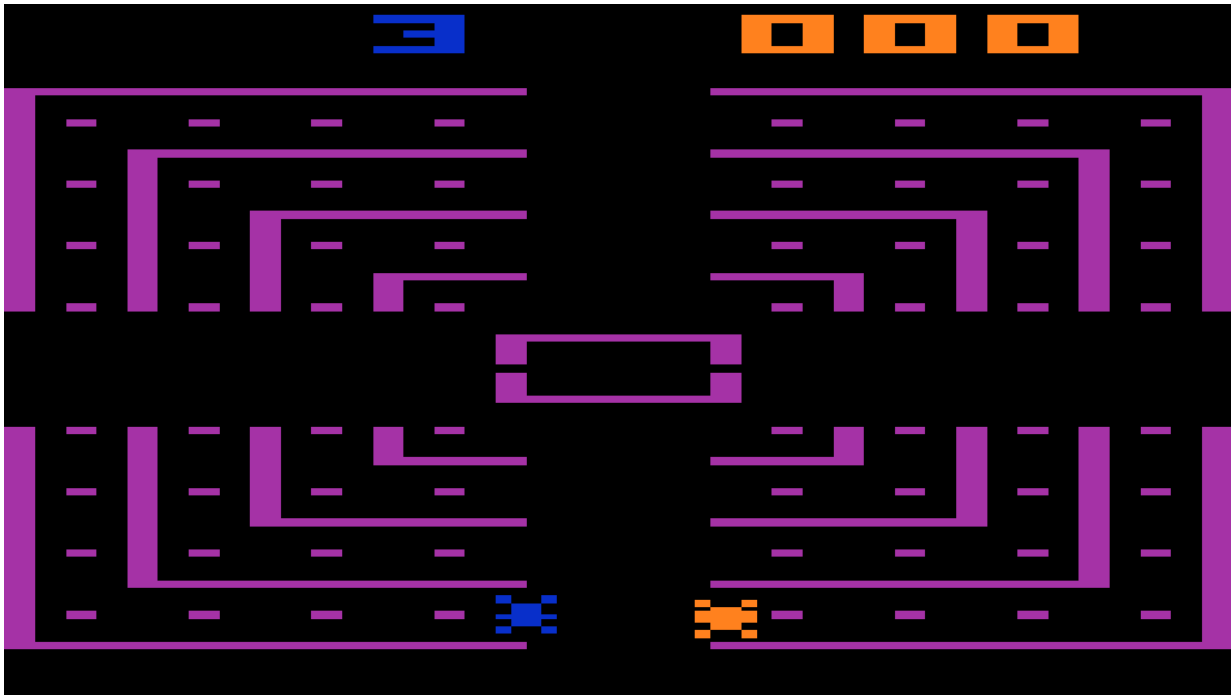
Anders als in den Arkaden gab es in der Heimversion Bäume und Häuser am Straßenrand zu sehen. Aufgrund der technischen Einschränkungen des VCS flackerte die Grafik des Spiels allerdings stark. Dennoch machte das Spiel Spaß und kann als eine der ersten Rennspielsimulationen für Heimkonsolen angesehen werden. Die deutsche Version hieß übrigens Nacht-Fahrer.



Programmkassette Night Driver für das Atari VCS. (1980)

Das 1980 von Atari veröffentlichte Ein- bis Zwei-Spieler Game Dodge'Em war grafisch eigentlich ein Rückschritt. Das simple Spielkonzept wurde von Pac-Man kopiert und bot darüber hinaus nicht viel Neues. Der Fahrer musste alle Punkte einsammeln und dabei eine Kollision mit dem Gegner vermeiden. Es gab zwei Geschwindigkeitsstufen. Dennoch

erfreute sich das Spiel großer Beliebtheit.



Programmkassette Dodge 'Em für das Atari VCS. (1980)

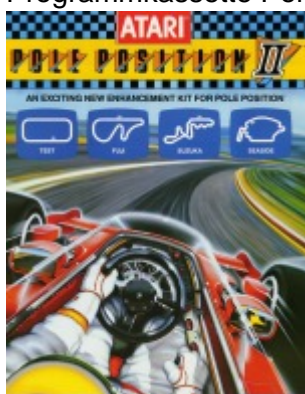
Der tatsächliche Reiz von Dodge 'Em liegt in seiner steigenden Geschwindigkeit, die aus diesem Autorennspiel eigentlich ein Reaktionsspiel macht. Und in dieser Eigenschaft bietet Dodge 'Em auch einen großen Spielspaß.

Erste „echte“ Rennstrecken

Ein weiterer wichtiger Schritt in der Entwicklung der Rennvideospiele wurde 1982 mit Pole Position von Namco gemacht. Hier wurden wesentliche Neuerungen eingeführt. Pole Position war das erste Spiel, das eine realistische Rennmeisterschaft mit anderen Fahrzeugen ermöglichte. Außerdem wurde zum ersten Mal auf einer realen Rennstrecke (Fuji Speedway in Japan) gefahren. Als eines der ersten Videospiele überhaupt enthielt es zudem Werbung, die auf den Plakaten am Straßenrand dargestellt wurde.



Programmkassette Pole Position für das Atari VCS. (1982)

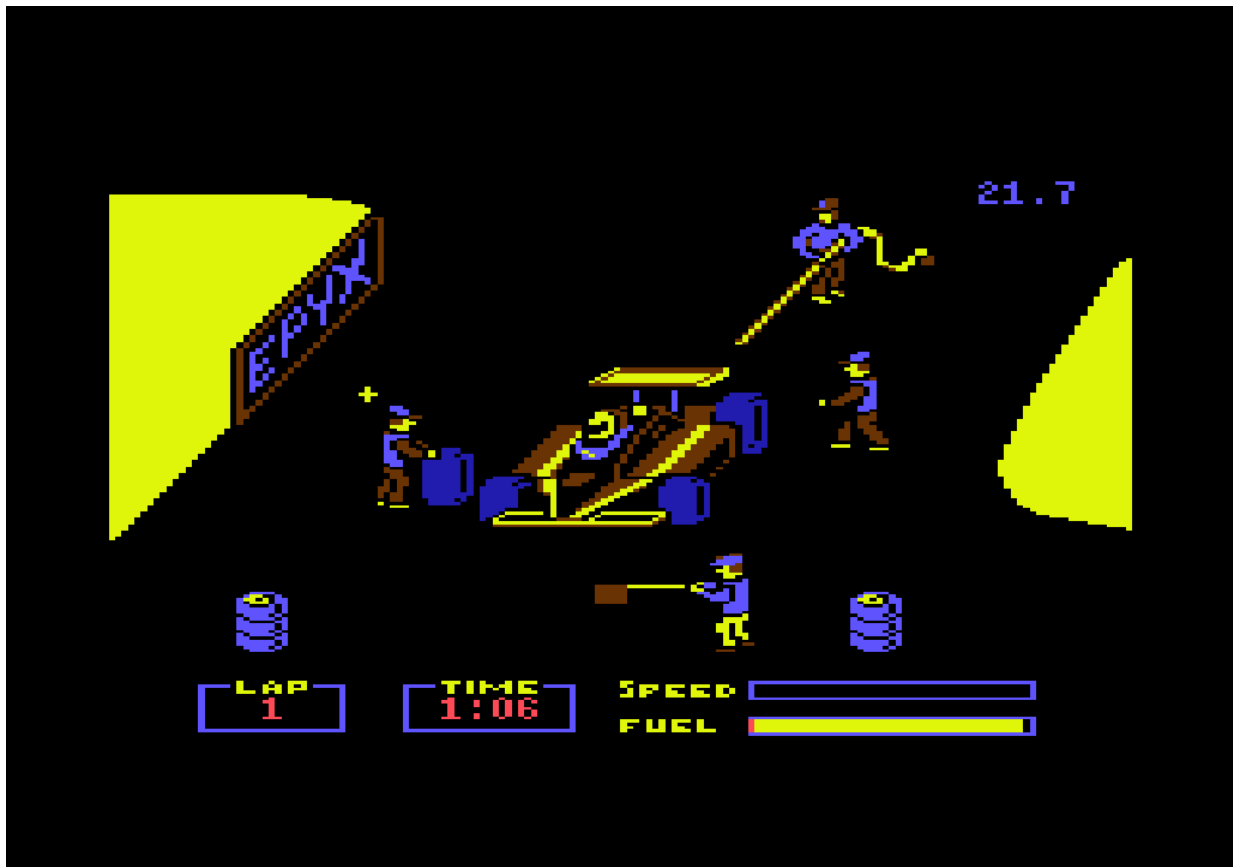


Werbung für Pole Position II von Atari. (1984)

Heute heißt diese Art der Werbung „Product placement“ und findet sich nahezu überall in Filmen oder Videospielen wieder. Die berühmte weibliche Sprachansage „Prepare to Qualify!“ zu Beginn des Rennens war das Erkennungszeichen von Pole Position.

Der enorme Erfolg des Spiels (Videospiel des Jahres 1983) hatte zu Portierungen auf verschiedene Systeme wie dem Atari XL, Commodore 64 oder sogar dem MB Vectrex geführt. Der Nachfolger Pole Position II von 1984 fügte drei weitere Rennstrecken hinzu: Indianapolis, Long Beach und Suzuka. Zusätzlich wurde die Grafik im zweiten Teil optimiert und um einige Verbesserungen wie Torbögen, Berge und Explosionseffekte erweitert. Pole Position warf einen großen Schatten voraus. Neben der seinerzeit unvergleichlich guten Grafik führte es mit seiner Qualifikation für das Hauptrennen einen weiteren realistischen Aspekt aus dem echten Rennfahrerleben in die Videospieldwelt ein.

In Pitstop von Epyx (1983) konnte das Rennen erstmals durch das Einfahren des Fahrers in die Boxengasse (Pit) unterbrochen werden. Der Spieler konnte dort seinen Wagen interaktiv tanken oder sogar die Reifen wechseln lassen. Dieses grundlegende Feature hat sich seit jeher fest in Autorennspielen etabliert.



Pitstop von Epyx für den Commodore 64. (1983)

Als Rennstrecken wurden Monaco, Le Mans und Kyalami sowie einige andere angeboten. Das Rennen gegen die Zeit und das passende Einfahren in die Boxengasse waren der besondere Reiz dieses Spiels, das mit Pitstop II (1984) eine Fortsetzung fand. Übrigens: wenn man zuviel Benzin in den Tank eingefüllt hatte, konnte es sein, dass der Rennwagen explodierte!

Spaß muss sein – Die Fun-Racer kommen!

Bei all der Ernsthaftigkeit die Rennsportspiele so realistisch wie möglich zu gestalten, gab es auch Spiele, die einfach nur Spaß machen sollten. Burnin' Rubber von Colosoftware war ein solcher Kandidat. Auf Knopfdruck sprang das Auto in die Luft und bei der Landung auf einem Gegner kassierte man Punkte. Zusätzlich konnte man andere Fahrzeuge von der Bahn abdrängen.

Die Grafik war sehr einfach gehalten und das Gameplay war mit jeder anderen Version eines durchschnittlichen Basic-Wildwasser-Programms austauschbar. Dennoch eine nette Spielidee, die in ihrem Charme einzigartig blieb.



Burnin' Rubber für den Commodore 64. (1983)

Out Run von Sega (1986) war der direkte Gegenentwurf zu einer realistischen Simulation. Hier ging es um den reinen Spaß am Cruisen. Mit einem Ferrari Testarossa Spider brauste man durch die Landschaft. Als Hindernisse kamen verschiedene andere Automodelle im Spiel vor. So beispielsweise ein Käfer von Volkswagen, eine Corvette oder ein Porsche. Die Grafik und die Musik waren herausragend und machten Out Run zu einem ikonischen Vertreter seines Genres.



Der Fun-Cruiser Out Run von Sega. (Arkaden, 1986)



Mario Kart von Nintendo

Das Spiel wurde sofort ein Hit in den Arkaden. Verschiedene Strecken führten zum finalen Ziel. Während des Rennens wurde man von einer blonden Beifahrerin begleitet. Außerdem unterstützte das Spiel als eines der ersten ein vollständiges Force-Feedback. Die Fangemeinde von Out Run war groß und so wurde das Spiel wie nahezu kein anderes Rennspiel für fast alle Heimcomputersysteme (darunter Amstrad CPC, Sinclair ZX Spectrum und MSX) portiert. In 2006 wurde sogar eine neue Version veröffentlicht: OutRun 2006: Coast to Coast für Xbox, PlayStation 2 und PlayStation Portable.

Beim Thema Fun Racer darf Mario Kart von Nintendo nicht unerwähnt bleiben. Der italienische Klempner und sein Kart sind ein Garant für den Rennspaß auf vier Rädern. Nach seinem Debut auf dem Super Nintendo Entertainment System 1992 war Mario nicht mehr aus dem Fun Racer Motorsport wegzudenken. Die Spiele überzeugen bis heute durch Kreativität und Spielwitz.

Anders als bei Pole Position oder Pitstop entwickelte sich parallel ein neuer Zweig der Autorennspiele zu realismusnahen Rennsimulationen.

Die Wirklichkeit kommt näher – Realismus als Vorlage

Rennsimulationen zeichnen sich durch eine wirklichkeitsgetreue Abbildung der Physik eines Automobils und der Umgebung aus. Hier hat sich auch zuerst in Rennspielen echtes 3D entwickelt. Die Fahrzeuge und die Landschaft bestehen aus einer Vielzahl an Polygonen. Oft werden reale Autos oder Strecken für die Verwendung in den Spielen lizenziert.

Das Fahren dieser Autos setzt wesentlich mehr Erfahrung, Übung und Geduld voraus, als es bei den Arcade-Racern der Fall ist. Dies führt dazu, dass sich die Spieler oft in Gemeinschaften zusammenschließen, um Rennen unter realistischen Bedingungen zu bestreiten. Durch die ständige Weiterentwicklung der Computertechnologie werden hier noch immer Verbesserungen eingeführt.

Die fortwährende Entwicklung der professionellen Rennspielsimulationen spaltet die Videospiele in zwei Lager. Es gibt fortan die Arcade-Racer, die beispielsweise Spiele wie Out Run (Sega, 1986) bevorzugen, oder die Simulations-Racer, die lieber Spiele wie Indianapolis 500: The Simulation (Papyrus, 1989-1991) oder die Grand Prix Serie spielen.

Revs – die Sternstunde der Rennsimulationen

1984 wurde das Spiel Revs von Geoff Crammond für den BBC Micro und den Commodore 64 veröffentlicht.

Revs ist ein realistischer Formel 3-Simulator, der es Einsteigern oder Spontanspielern wirklich nicht leicht macht. Das Spielgeschehen wurde zum ersten Mal vollständig in 3D dargestellt. Außerdem wurde die Panoramasicht eingeführt. Das Feld bestand aus verschiedenen Computerfahrern, von dem jeder unabhängig reagierte und sein eigenes Tempo fahren konnte.



Das Heimcomputerspiel Revs von Geoff Crammond für den BBC Micro. (1984)

Der Nachfolger von Revs hieß Revs Plus (1986). Später entwickelte der Programmierer Geoff Crammond Formula One Grand Prix und setzt die legendäre Grand Prix Serie bis heute fort.

Revs war der Meilenstein, der das Genre Rennsimulation begründete. Dem Spieler wurde hier nichts geschenkt. Es gab keine automatische Schaltung und auch keinen Tachometer. Wie in richtigen Rennwagen war der Drehzahlmesser das zentrale Instrument. Die Aerodynamik des Rennwagens konnte durch Einstellung des Front- und Heckflügels beeinflusst werden. Das Meistern der Steuerung und der ersten Kurve von Silverstone benötigte viele Stunden frustrierenden Trainings; das Auto lief halt nicht mehr auf Schienen, wie man das bislang so gewohnt war. Wer es geschafft hatte, nicht vollständig zu verzweifeln, der wurde mit einem bis dato unerreichten Fahrgefühl belohnt. Das Fahrzeug hatte ein fühlbares Gewicht und das Fahrzeugverhalten war glaubwürdig.

Geoff Crammond legte hier die Grundlage zur später sehr erfolgreichen Formula One Grand Prix Serie.

The Greatest Spectacle in Racing

In den USA wurde 1989 von der Papyrus Design Group der Grundstein für eine Serie ernsthafter amerikanischer Rennsimulationen auf den Markt gebracht. Indianapolis 500: The Simulation simuliert das berühmteste Autorennen der Welt: Die 500 Meilen von Indianapolis. Ausgetragen seit 1911 auf einem 2,5 Meilen Oval mit leicht überhöhten Kurven sind die Indy 500 das größte Einzelsportereignis des Planeten mit geschätzten 300.000 Zuschauern vor Ort.



Indianapolis 500: The Simulation. (Papyrus Design Group, 1989)



Offizielles Indianapolis 500 Logo.

Der mehrfache Sieger und spätere Präsident des Indianapolis Motor Speedway Wilbur Shaw prägte in den 1950er Jahren den berühmten Ausspruch „Gentlemen, start your engines“, der auch heute noch im Rahmen vieler Rennsportveranstaltungen verwendet wird.

Das Computerspiel setzte Standards hinsichtlich des Setups des Spielerfahrzeugs. Parameter wie Chassis, Flügel, Reifensorte, Reifengröße (man fährt hier rechts größere Reifen als links, damit man leichter in die Linkskurven kommt!), Reifendruck, Stoßdämpfer, Reifensturz und Gangabstufung konnten eingestellt werden und wirkten

sich auf die Fahrbarkeit des Fahrzeugs aus.

Das nächste Highlight war der Replay-Modus: die letzten 20 Sekunden des Rennens konnten aus verschiedenen Kameraperspektiven begutachtet werden. Ein gutes Überholmanöver, die Zieldurchfahrt oder ein besonders spektakulärer Crash konnte wieder und wieder begutachtet werden.

Zur Abrundung des realistischen Spielgefühls konnten die Computergegner Unfälle und mechanische Ausfälle haben.

Die Königsklasse, eine ganze Saison Formel 1

Im Jahr 1991 erschien Formula One Grand Prix (kurz F1GP) von Revs-Entwickler Geoff Crammond. In dieser Simulation wurde gleich eine komplette Formel 1-Saison mit 16 Strecken auf der ganzen Welt nachgestellt. F1GP hatte keine offizielle Lizenz der FIA, die ehrenwerten Herren der Motorsportbehörde waren eher irritiert, dass ihr High-Tech-Sport Formel 1 in einem trivialen Computerspiel nachgebildet wurde.



Geoff Crammond beim Signieren von Grand Prix II-Spielen.

Viele technische Grundlagen wie Fahrzeugtuning und Replay-Modus wurden bereits von Indy 500 vorgezeichnet. Der hohe Bekanntheitsgrad der Formel 1 zusammen mit der vollständigen Umsetzung einer ganzen Saison sorgten dafür, dass in der öffentlichen Wahrnehmung hier die Geburt der Rennsimulation erfolgte.

Die 3D-Polygongrafik, mit der die Rennstrecken für damalige Verhältnisse sehr akkurat dargestellt wurden, und die hervorragend umgesetzte Fahrzeugphysik sorgten für echte Rennerfahrung. Gleichzeitig konnte man seine Rennerfahrung bei Formel 1-

Übertragungen nachvollziehen, da eine Wiedererkennbarkeit der Streckenposition im Vergleich zur Simulation absolut gegeben war.



Formula One Grand Prix. (Geoff Crammond, 1991)

In einer Zeit, in der es noch keine Lenkräder zum Anschluss an den PC oder Amiga gab und auch analoge Joysticks eher eine Ausnahme waren, wurde sehr großer Wert auf die Umsetzung der digitalen Eingabe über Joystick und Tastatur gelegt. Durch abschaltbare Fahrhilfen konnten die Spielbarkeit und Spieltiefe von F1GP zwischen Arcade-Racer und purer Simulation sehr gut nivelliert werden. Durch eine zuschaltbare Ideallinie auf der Straße konnte das Anfahren der Kurven optimiert werden.

Gemeinsam Rennen fahren



Szenen eines Rennfahrerlebens. (Artwork zu Pole Position, 1982)

F1GP war eines der ersten Spiele mit einer Online-Community über Dienste wie CompuServe. Es wurde noch nicht direkt online gegeneinander gefahren, sondern es gab Wettbewerbe, in denen die schnellste Rundenzeit (sogenannte Hotlap-Competitions) oder die absolvierte Zeit eines ganzen Rennens gewertet wurden. Es bildeten sich die ersten Rennligen, deren Zeitplan oft an den Kalender der echten Formel 1 angeglichen war. Erste Versuche von Multiplayer Rennen wurden implementiert. Die PC-Version des Spiels

konnte zwei PCs mit Nullmodemkabel vernetzen.

Bei der Amiga-Version spielten die Spieler nacheinander: Nachdem der 1. Spieler ein paar Runden gefahren war, wurde sein Fahrzeug (und zwar mit ähnlichem Fahrverhalten) vom Computer übernommen und dann war der 2. Spieler mit ein paar Runden dran.

Spätestens mit dem Erscheinen von F1GP wurde offensichtlich, dass es einen Markt für realistische Rennsimulationen gab. Im Kontrast zum eher unterhaltungsorientierten Arcade-Racer werden auch vom Spieler ganz neue Qualitäten gefordert. Streckenkenntnisse und die Fähigkeit, ein Fahrzeug auf die Strecke und den eigenen Fahrstil abzustimmen, sind elementare Voraussetzung für den Erfolg bei Rennsimulationen.



F1GP unter Linux. (Rennstrecke: Monza)

Die Spielerfahrung ist eher langfristig orientiert und erfordert neben Geschick und Reaktion methodisches, beinahe wissenschaftliches Arbeiten. Grundlagen der Fahrzeugphysik sind notwendig, um die Arbeit beim Fahrzeugtuning nicht vollständig dem Zufall zu überlassen.

Endlose Testfahrten mit verschiedenen Setups, die Jagd nach der schnellsten Runde, gleichmäßiges Fahren über längere Renndistanzen, das ist die Spielerfahrung, die SimRacer suchen.

Auch in den folgenden Jahren wird der Markt der ernsthaften Rennsimulationen von den Startern der Szene bestimmt. Das europäische Team um Geoff Crammond konzentrierte sich weiterhin auf die Formel 1. Das amerikanische Team der Papyrus Design Group um

David Kammer behandelte mit einer Ausnahme die amerikanischen Motorsportserien. Es sollte die Ausnahme sein, die später die Gemeinschaft der virtuellen Rennfahrer polarisierte, dazu später mehr.

IndyCar Racing und IndyCar Racing II

Im Jahr 1993 erscheint IndyCar Racing (ICR) von Papyrus auf dem Markt. IndyCar Racing war ein lizenziertes Produkt und konnte daher mit originalen Streckennamen, Logos und authentischen Sponsoren glänzen. Die Lizenzierung verstärkt den Realismus der simulierten Rennen, da alle wesentlichen Elemente aus der TV-Übertragung wieder erkennbar sind.



IndyCar Racing. (Papyrus Design Group, 1993)

ICR erschien mit 8 Originalstrecken. 7 weitere Strecken wurden mit einem Trackpack auf den Markt gebracht, das separat erworben werden musste, Das Königsrennen Indy 500 wurde nach erfolgreicher Lizenzierung in einem weiteren Trackpack vermarktet. 1995 wurde die Messlatte erneut angehoben. IndyCar Racing II (ICR2) erschien und wartete mit erheblich verbesserter Fahrphysik auf.



Spielverpackung von IndyCar Racing. (Papyrus Design Group, 1993)

Wo man z. B. beim Vorgänger noch hemmungslos aus einer erhöhten Kurve über den flachen Innenrand fahren konnte wurde man jetzt mit der entsprechend korrekten physischen Reaktion „belohnt“.

Spieler tester bemängelten, dass selbst in der einfachsten Einstellung die Fahrzeuge sehr schwer zu beherrschen wären. Für eine Rennsimulation ist das fast ein Qualitätsbeweis, denn kein Spieltester kann den Zeitaufwand aufbringen eine Rennsimulation wirklich zu testen. Ist es nur schwer zu lernen oder unrealistisch programmiert?

Die Rennsportfans nahmen die IndyCar Simulationen begeistert auf. Was an optischem Realismus trotz der offiziellen Lizenz noch fehlte, wurde von der Community nachgeliefert. Dinge wie Tabak- oder Alkoholwerbung durften nicht im offiziellen Spiel ausgeliefert werden. Talentierte Fans haben die Strecken- und Fahrzeuggrafiken angepasst und für andere verfügbar gemacht. Für die Fahrzeuge erschienen Carsets, die die korrekte Fahrzeugbemalung für jede Saison verfügbar machten.

Der nächste Meilenstein: Grand Prix II

Es war 1996, endlich, nach mehreren Verschiebungen des Verkaufstermins, erschien Grand Prix II. Diesmal bereits ausgestattet mit einer echten FIA-Lizenz wurde die Formel 1 Saison 1994 mit allen Strecken, Autos und Fahrern simuliert.

Der relativ große Abstand zwischen simulierter Saison und Verkaufsstart wurde glücklicherweise durch eine hervorragende Simulation kompensiert. Für viele Simracer ist dieses Spiel bis heute der Höhepunkt der Grand Prix Serie. Hervorzuheben an GP2 war die Renngrafik mit SVGA und 3D-Texturen.



Grand Prix II. (Geoff Crammond, 1996)

Die Fahrphysik und Intelligenz der Computerfahrer, die sich an den Vorbildern aus der echten Formel 1 orientierte, setzte neue Maßstäbe im Genre der Rennsimulationen. Die

Strecken waren sehr detailgetreu nachgebildet und im Rennen gab es spektakuläre Effekte wie brennende Motoren und Rauchschwaden bei Motorenplatzern.

GP2 hatte allerdings auch seine Schattenseiten. Die vorher angekündigten Regenrennen wurden nicht implementiert, es wurde also immer bei schönem Wetter gefahren. Der etwas eigensinnige Geoff Crammond weigerte sich im Bereich der Schwierigkeitsgrade und beim Flaggensystem Anpassungen vorzunehmen. Wurde z. B. eine Kurve zu stark geschnitten, erschien auf dem Bildschirm eine schwarze Flagge und das Fahrzeug wurde für einige Sekunden verzögert ... nicht sehr realistisch für eine Simulation.

Die Stärken von Grand Prix 2 und das damit verbundene hervorragende Spielgefühl setzten sich langfristig durch und es bildete sich in Verbindung mit der Verbreitung des Internets eine sehr starke Fangemeinde.

Das bereits mit den Indy-Car-Simulationen begonnene Modding setzte sich hier fort. Das Format der Rennstrecken wurde gehackt und es entstanden viele neue Rennstrecken, die man in das Spiel einbinden konnte. Für die Fahrzeuge gab es natürlich auch wieder viele Carsets, die verschiedene Jahre der Fahrzeugbemalung nachbildeten.

Neben der Moddingszene bildete sich auch bei GP2 wieder eine sehr große Gemeinschaft von Spielern, die den Vergleich suchten. Viele engagierte Spieler veranstalteten Hotlap-Competitions und Rennligen. Das Internet trug seinen Teil dazu bei, die Ergebnisse zu veröffentlichen und in Kontakt zu bleiben. Leider gab es keine Möglichkeit, online direkt gegeneinander anzutreten.

Es dauerte erneut 4 Jahre, bis im Jahr 2000 Grand Prix III erschien, das konsequenterweise (siehe GP2) die Formel 1-Saison 1998 nachbildete.

GP3 war nicht schlecht, allerdings traten jetzt die inneren Schwächen des Grand-Prix-Spieldesigns hervor. Die Grafik war Pseudo-3D und ignorierte fast vollständig die bereits weit verbreiteten 3D-Grafikkarten. Die Framerate war wie bei GP2 auf 25 festgenagelt, egal wie schnell die Hardware war. Auch beim Sound hatte Geoff Crammond die Zeit verschlafen, es war nur ein Fahrzeug zu hören, 3D-Sound Fehlanzeige.

Die Fahrphysik hatte sich nicht verändert, immerhin war jetzt der bei GP2 fehlende Regenmodus implementiert. Insgesamt hatte man den Eindruck, ein leicht verändertes GP2 zu erwerben, für 4 Jahre Abstand einfach zu wenig. Ein Jahr später erschien Grand Prix 3 2000, das viele der in GP3 identifizierten Schwächen adressierte. Viele Spieler hatten allerdings das schale Gefühl, für einen Update noch einmal den vollen Preis bezahlen zu müssen.



Grand Prix III. (Geoff Crammond, 2000)

Ende 2002 erschien Grand Prix 4. GP4 erschien im Gegensatz zu GP3 als stark überarbeitete Rennsimulation. Das Fahrverhalten bei allen Wetterverhältnissen war weiterhin sehr gut. Technisch blieben weiterhin sehr viele Schwächen und trotz der schlechten Erfahrungen mit GP3 wurde die Simulation mit sehr vielen Bugs ausgeliefert.



Grand Prix IV. (Geoff Crammond, 2001)

Das bei der Konkurrenz seit Jahren etablierte Spiel über das Internet wurde weiterhin nicht angeboten. Weitere Ausgaben der Grand-Prix-Rennserie sind zurzeit nicht absehbar.

Der US-amerikanische Nationalsport

Hier geht es natürlich nicht um American Football, sondern Motorsport. In den Vereinigten Staaten gibt es eine Motorsportserie, die hinsichtlich der Popularität alles andere in den Schatten stellt: Nascar Racing (auch Stockcar Racing genannt).



Offizielles Logo der Nascar. (National Association for Stock Car Auto Racing)

Die Wurzeln von Nascar Racing liegen zwischen den ersten Strandrennen in Daytona und der Prohibition. Zur Zeit der Prohibition fuhren Schwarzhändler mit kleinen schnellen und selbst modifizierten Fahrzeugen, um die Polizei bei Verfolgungsjagden abhängen zu können.

Einmal auf den Geschmack gekommen, setzte sich diese Tuning- und Rennszene auch nach der Prohibition fort. Man fuhr jetzt für Geld, Ruhm und Ehre.

Heute bedeutet Nascar Racing das Fahren mit technisch relativ einfachen hoch motorisierten geschlossenen Fahrzeugen, die PKW in amerikanischen Verkaufsräumen zumindest noch ähneln. Durch diesen Bezug zwischen Rennwagen und Alltag entstand das Sprichwort „Win on Sunday, sell on Monday“. Die Rennen finden fast ausschließlich auf Ovalkurven statt, es gibt nur zwei Strecken, die auch Rechtskurven haben.

Im Jahr 1994 brachte Papyrus die erste Nascar-Simulation mit dem Namen Nascar Racing an den Start. Nascar Racing wurde der Grundstein für eine ganze Reihe von Nascar-Simulationen aus dem Hause Papyrus.



Nascar Racing in SVGA. (Papyrus, 1994)

Was für ein Unterschied! Moderne Technik? Fehlanzeige. Ein V8 5,7 Liter Motor, 4 Gänge, keine Fahrhilfen, das muss reichen. Wenn am Start mit 38 Gegnern der Motor leise donnernd vor sich hin brummelt und beim Tritt aufs Pedal ein tiefes Röhren von sich gibt, hat man ein ganz neues Spielgefühl. Wer es sich leisten konnte, spielte Nascar Racing in SVGA, zum Zeitpunkt des Erscheinens gab es allerdings kaum einen PC, der die volle Grafikpracht mit allen Optionen darstellen konnte.

Nascar Racing bot atmosphärisch einen völlig neuen Eindruck. Hervorzuheben ist auch die Einführung eines Paint-Shops. Jeder konnte sich sein eigenes Autodesign schaffen und in das Spiel integrieren. Zum ersten Mal sahen Autos nicht mehr aus wie Schachteln, sondern hatten vernünftige Texturen und lesbare Startnummern. Fahrtechnisch war wie bei Papyrus üblich alles bestens. Es gab ein realistisches Schadensmodell und die Möglichkeit, das Rennen wie in der Realität mit gelben Flaggen und Neustart bei Unfällen durchzuführen.

Auch ein Spotter durfte nicht fehlen. Der Spotter unterstützt auch in der Realität den Fahrer von der Tribüne aus mit Hinweisen zum Renngeschehen, wie „Unfall voraus, rechts halten“ oder „Fahrzeug innen“, da man bei den schnellen Ovalrennen in einem geschlossenen Fahrzeug nicht immer die volle Übersicht haben kann.



Nascar Racing. (Papyrus, 1994)

Das Netzwerkspiel wurde mit Nascar Racing ebenfalls erweitert. Neben der Möglichkeit, zwei PCs direkt über LAN zu verbinden, bot Papyrus eine eigene Serverlandschaft mit dem Namen Hawaii. Per Einwahl über Modem konnte man dann in einem größeren Teilnehmerfeld fahren und wurde dabei automatisch in Ranglisten statistisch erfasst.

Verkaufsseitig war Nascar Racing aufgrund der großen amerikanischen Fanbasis ein Erfolg mit über einer Million verkauften Kopien. Auch in Europa gab und gibt es Fans dieser Art Rennen zu fahren. Das scheinbar triviale „im Kreis fahren“ ist in Wirklichkeit fahrerisch und taktisch wesentlich anspruchsvoller, als es auf den ersten Blick scheint.

In den folgenden Jahren entwickelte sich die Nascar-Simulation immer weiter. Dauerte es anfangs noch 2-3 Jahre bis zur nächsten Version, so erschienen die letzten Titel im Jahresrhythmus. Die neue Version wurde dabei meist pünktlich zum echten Nascar-Saisonstart im Februar in Daytona präsentiert. Die Fans konnten nach dem Besuch des Rennens auf dem Daytona Superspeedway mit der frischen Nascar-Simulation von Papyrus den Rennfahrern nacheifern.

Die 1996 und 1999 erschienen Versionen Nascar Racing 2 und Nascar Racing 3 waren moderate Evolutionen der ursprünglichen Software. Grafik und Fahrverhalten wurden dem jeweiligen Stand der Technik angepasst und die aktuellen Saisondaten eingepflegt.



Nascar Racing 4. (Papyrus Design Group, 2001)

Mit Nascar Racing 4 im Jahr 2001 folgte ein deutlicherer Schritt in Richtung Realismus. Die Modellierung der Umgebung und der Fahrzeuge erfolgte wesentlich detaillierter als in den Vorgängerversionen. Darüber hinaus konnte das Nascar jetzt die 3. Dimension betreten, nämlich abheben, fliegen und umgekehrt liegen bleiben, das war bis dahin eine wesentliche Einschränkung von Nascar Racing.

Die Summe dieser Veränderungen brachte die Nascar Racing Versionen immer weiter in Richtung eines wirklichen Fahrsimulators.

Nur ein Jahr später folgte mit Nascar Racing 2002 Season eine erhebliche Überarbeitung der Simulation. Nach den Erfahrungen mit dem kommerziell enttäuschenden Grand Prix Legends, das allerdings in der Sim-Racing-Community für das sehr realistische Fahrmodell geliebt wurde, entschloss man sich bei Papyrus, die dort entwickelte neuartige Physik-Engine auf das populäre Nascar zu übertragen.



Nascar Racing 2002 Season. (Papyrus Design Group, 2002)

Mit Erfolg: nach Abschalten aller Fahrhilfen wurde man mit einem sehr anspruchsvollen und sehr realistischen Fahrverhalten belohnt. Echte Nascarfahrer fuhren zu dieser Zeit ebenfalls online mit Nascar Racing 2002 Season auf den von Sierra bereitgestellten Servern gegen Spieler aus aller Welt. Nascar-Neulinge benutzten die Software als Vorbereitung auf die realen Kurse, ein deutliches Zeichen für das Niveau der Simulation.

Im Jahr 2003 erschien die letzte Nascar Simulation des Papyrus Teams: Nascar Racing 2003 Season. Der letzte Titel erhielt die allerletzten fehlenden Details. Die Fahrphysik wurde ein weiteres Mal verbessert und die Grafik wurde mit allerlei Feinheiten versehen. So verschmutzt z. B. die Frontscheibe während des Rennens und wird erst beim Boxenstopp geputzt.

Beim Fahren auf den Rundkursen wird der Sonnenstand im Schattenwurf berücksichtigt und blendet natürlich auf der Scheibe, wenn man gegen die Sonne fährt. Für Sim-Racer mit Benzin im Blut ein absoluter Höhepunkt. Nach dieser Saison wurde die Nascar-Lizenz an die EA-Sports-Serie verkauft, damit war für Papyrus keine Möglichkeit gegeben, die Simulation kommerziell erfolgreich weiterzuentwickeln.



Nascar Racing 2003 Season. (Papyrus Design Group, 2003)

Grand-Prix-Legenden oder das Gefühl, auf Eis zu fahren

Im Jahr 1998 verließ das Papyrus-Team die ausgetretenen Pfade des Indy- und Nascar-Racings und verwirklichte sich damit auch einen eigenen Traum.

Simuliert wurde das Jahr 1967, da es das letzte Jahr war, in dem Formel 1-Rennwagen ohne aerodynamische Hilfsmittel wie Flügel auskamen. Es war die legendäre Zeit der Lotus-Rennwagen, die Rennen fanden auf Strecken ohne künstliche Bremsschikanen oder Auslaufzonen statt. Autorennen pur, es kam im Wesentlichen auf die Fähigkeiten und den Todesmut der Fahrer an. Grand Prix Legends (kurz GPL) hieß der Traum der SimRacer und wartete mit einer einzigartigen Physik-Engine auf.

Konzentriert hatte sich das Design-Team auf eine sehr akkurate Simulation der Reifen und der Fahrzeugaufhängung. Herausgekommen ist dabei eine sehr realistische Fahrzeugsimulation. Die Reaktionen auf das vorab erschienene Demo polarisierten die Spieler. Die einen hielten es schlichtweg für unfahrbar, für die anderen war es die Erfüllung eines Traums.



Grand Prix Legends. (Papyrus Design Group, 1998)

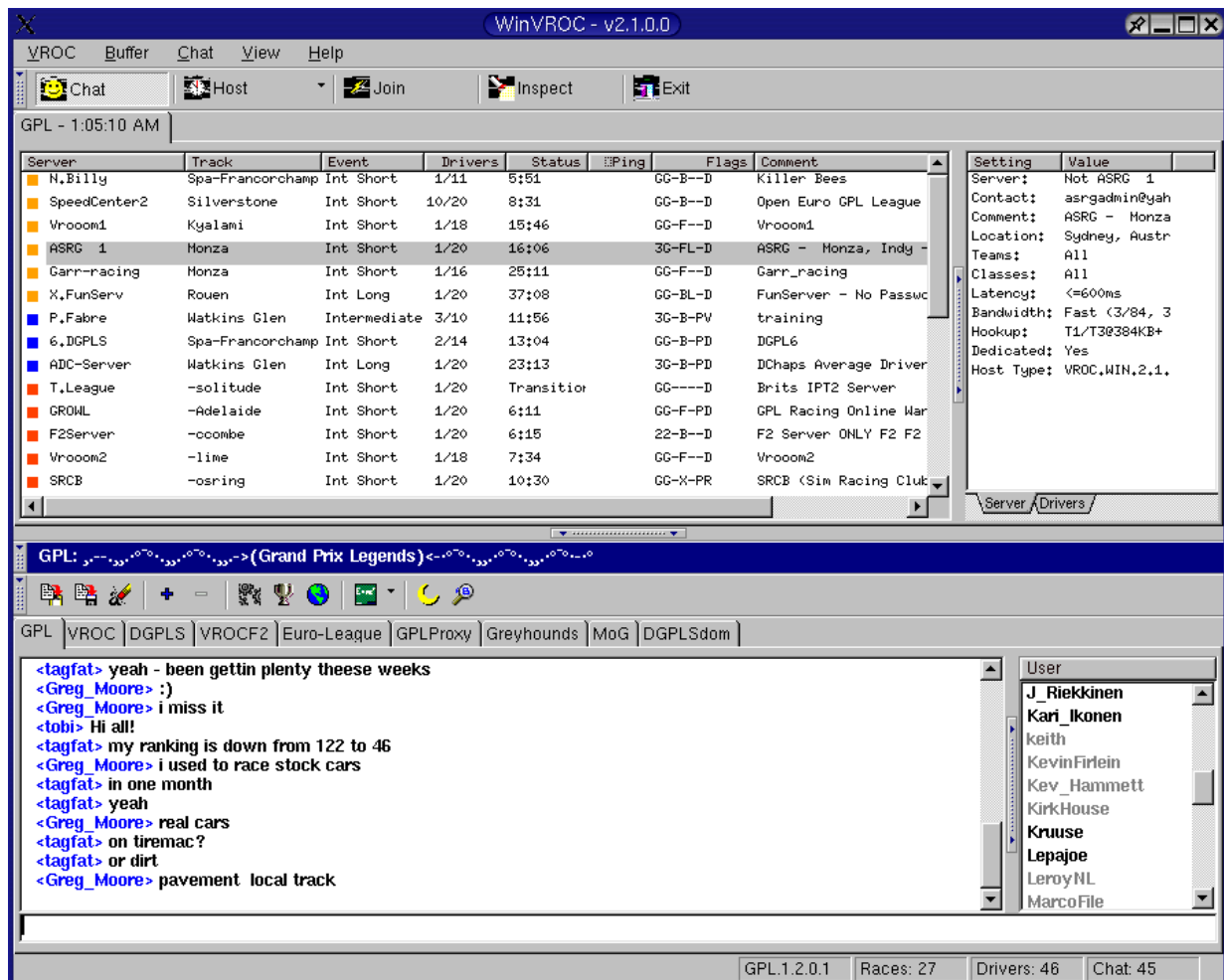
Wie erst später bekannt wurde, hatte das Fahrzeug in der Demo eine katastrophale Fahrwerksabstimmung, die das Fahren noch schwerer machte, als es in Wirklichkeit war. GPL hatte daher schnell den Ruf, das Fahren auf Eis zu simulieren.

Die Schwierigkeit, das Auto zu meistern, war Fluch und Segen zugleich. Kommerziell mit 200.000 verkauften Einheiten bis 2004 (davon bereits viele Low-Budget-Verkäufe) ein Misserfolg, gilt GPL bis heute als eine, wenn nicht die realistischste Autorennsimulation aller Zeiten.

Die Fans, die sich auf das GPL-Erlebnis einließen, wurden zeitgleich mit dem Internet-Boom zu einer weltweiten Gemeinschaft. Papyrus hatte einen exzellenten Netzwerkmodus integriert, der das Fahren im LAN und auch online mit bis zu 20 Fahrern ermöglichte.

Online-Rennen mit WinVROC

Kurz nach Erscheinen wurden Server-IPs in Foren angekündigt und man traf sich zum zwanglosen Rennen. Später wurde mit der Community-Software WinVROC (VROC = Virtual Racers Online Community) ein Werkzeug geschaffen, das den Treffpunkt aller GPL Fahrer darstellte.



Die Community-Software WinVROC unter Linux.

Es gab einen Chat und eine Übersicht aller Rennen, die gerade angeboten wurden. So konnte jeder auf einem einfachen Weg Rennen und Freunde finden. Der harte Kern der weltweiten SimRacer waren wenige 100 Spieler, die eine Gemeinschaft bildeten, die über Jahre hinweg unzählige Rennveranstaltungen und Rennligen mit regelmäßigen Wertungsrennen veranstaltete.

Die Fahrzeug-Physik von Grand Prix Legends wurde später in den Nascar-Simulationen weiterverwendet und verfeinert. Der Traum einer Fortsetzung von GPL wurde leider nie erfüllt und das Auslaufen der Nascar-Lizenz im Jahr 2003 bedeutete das vorläufige Ende des Papyrus Design-Teams.

Im Laufe der Zeit wurden Rennspiele immer umfangreicher, nicht aber unbedingt besser. Weitere Strecken, weitere Autos, Tuning-Möglichkeiten, dynamische Wetterverhältnisse sowie Netzwerkfähigkeiten waren dabei nur einige Aspekte. Was außerdem zu einer Vertiefung des Genres geführt hat, war die Einführung des Karrieremodus.

Was lag näher, als den männlichen Trieb nach mehr PS, mehr Pokalen und mehr Pit-Babes durch einen motivierenden Karrieremodus zu unterstützen? Eigentlich verwunderlich, dass die Entwickler erst relativ spät auf dieses Feature kamen. War doch der Aufbau einer Karriere etwas, dass den Spieler langfristig an das Spiel bindet. ToCA Race Driver aus 2002 war so ein Spiel mit einem Karrieremodus. Hier muss man sich durch Fahrerschick und das Erwerben von Lizenzen nach oben arbeiten.



Filmszene aus ToCA Race Driver. (Codemasters, 2002)

Das durch gewonnene Meisterschaften eingefahrene Geld konnte in neue Autos investiert werden. So konnte man mehrere Saisons in Wettbewerben fahren und dabei das Fahrvermögen durch verschiedene Fahrzeuge ständig verbessern. Innerhalb der Rennen wurde oft eine Off-Stimme eingesetzt, die das Fahrverhalten kommentierte oder dem Spieler Tipps gab.

ToCA Race Driver heißt in Deutschland übrigens DTM Racer Driver. Das erste Spiel dieser Serie wurde 1997 als TOCA Touring Car Championship veröffentlicht. Weitere Rennspiele, die einen Karrieremodus enthalten, sind Need for Speed IV – High Stakes (1999), EA Sports F1 Series (2000-2003), DTM Race Driver 2 (2004) oder GT Legends (2005).

Ausblick

Heute, über 30 Jahre nach Gran Trak 10, kann man auf eine lange Entwicklungsgeschichte zurückblicken. Wenn man sich die grafischen Darstellungen aktueller Racer anschaut, kann man wirklich kaum mehr unterscheiden, ob es sich um ein Spiel oder die Realität handelt. Die spielerische Qualität eines Rennspiels, sei es Arcade oder Simulation, liegt allerdings nach wie vor in den Händen seines Erschaffers.



Werbung für das Spiel Turbo von Sega für das Colecovision. (1981)

Und gerade hier gibt es auch heute noch große Unterschiede. Die ständig steigende Rechenleistung aktueller Systeme wird weitere Verfeinerungen im Bereich der Fahrphysik und Darstellung auch kleinster Details auf und neben der Strecke bringen.

Ein Rennspiel muss jedoch neben aller technischen Perfektion den richtigen Kick liefern, um den Spieler längerfristig zu binden. Sehr wichtig ist die Möglichkeit gegeneinander anzutreten, denn das macht ja auch die Faszination des Motorsports im richtigen Rennfahrerleben aus. Die sich ständig verbessernde KI der Computerfahrer kann (noch) keine Rennerfahrung mit menschlichen Gegnern ausgleichen.

Die grundlegende Faszination des Videomotorsports hat dennoch bis heute Bestand: die röhrenden Motoren, das Adrenalin im Tank und der Geschwindigkeitsrausch. Diese Faszination wird Rennspiele auch weiterhin zu einem interessanten Videospiegelgenre machen. Schließlich geht es hier um persönlichen Ehrgeiz.

Und das ist der Schlüssel zu allem: nur einer kann gewinnen ... So wird es auch weiterhin heißen: „Prepare to qualify!“ und „Gentlemen, start your engines!“.



Werbung von Pole Position. (Atari, 1982)

Impressionen verschiedener Autorennspiele

Zum Abschluss möchten wir euch noch verschiedene Impressionen aus der Entwicklung der Autorennspiele mit auf den Weg geben. Natürlich ist diese Übersicht (wie auch im gesamten Beitrag) nicht vollständig, sondern basiert auf unserer subjektiven Auswahl.



Cruisin' USA. (Midway Games, 1994)



Virtua Racing. (Sega, 1992)



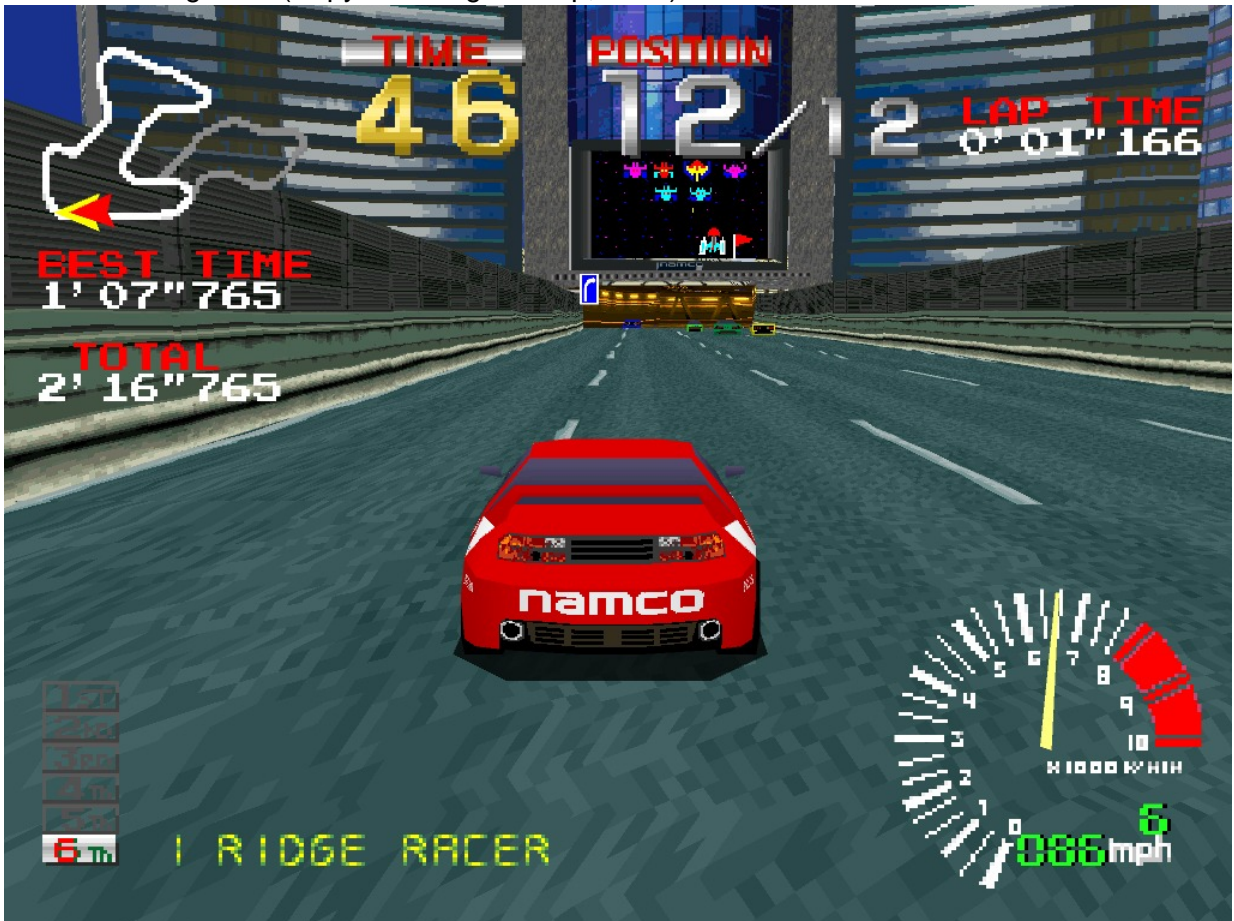
Test Drive. (Accolade, 1989)



Enduro. (Activision, 1983)



Grand Prix Legends. (Papyrus Design Group, 1998)



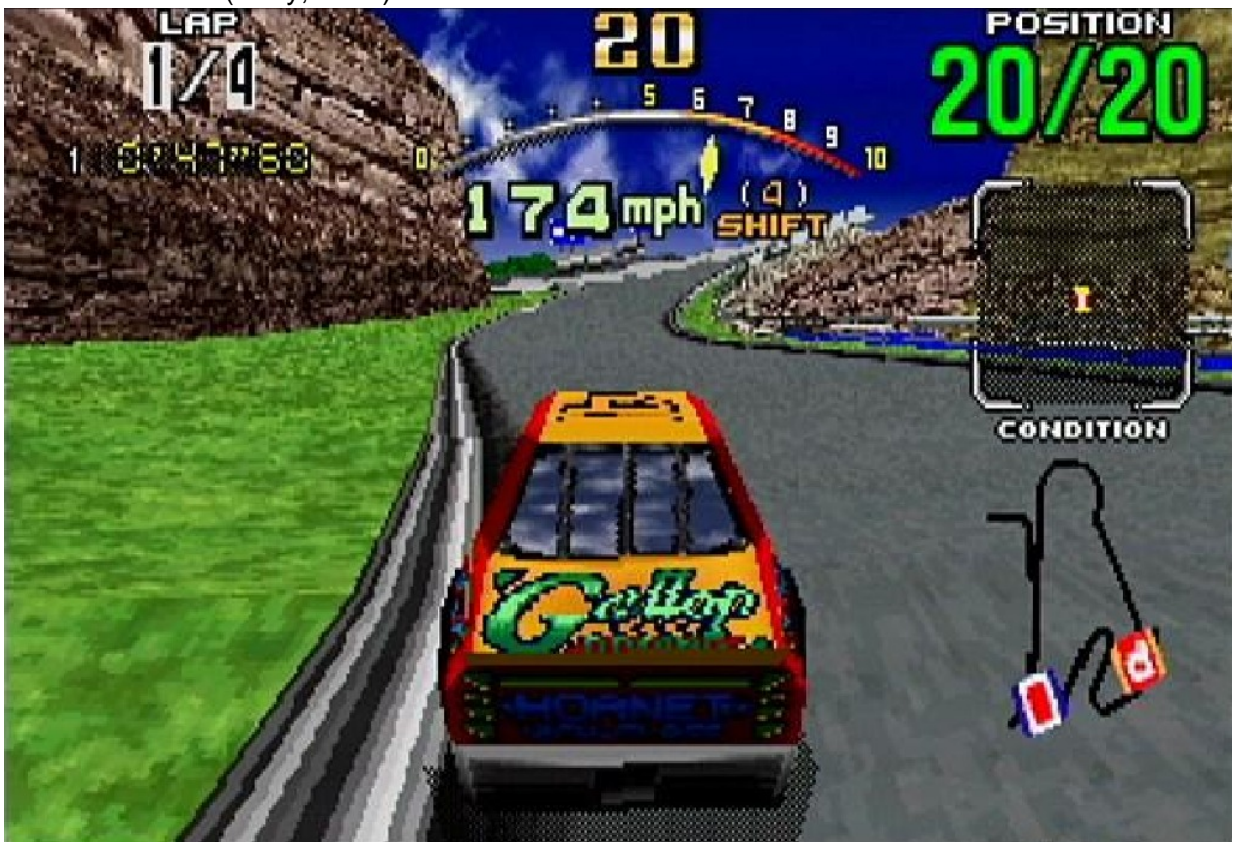
Ridge Racer. (Namco, 1993)



Final Lap. (Namco, 1987)



Gran Turismo 4. (Sony, 2005)



Daytona USA. (Sega, 1995)



Formula One Grand Prix. (Microprose, 1992)



Hard Drivin'. (Atari, 1989)



Gran Turismo HD. (Sony, 2006)

ATARI®



© 1984 Atari, Inc. All rights reserved.

*TX-1 is manufactured by Atari, Inc. under license from Namco. TM and © Namco 1983.

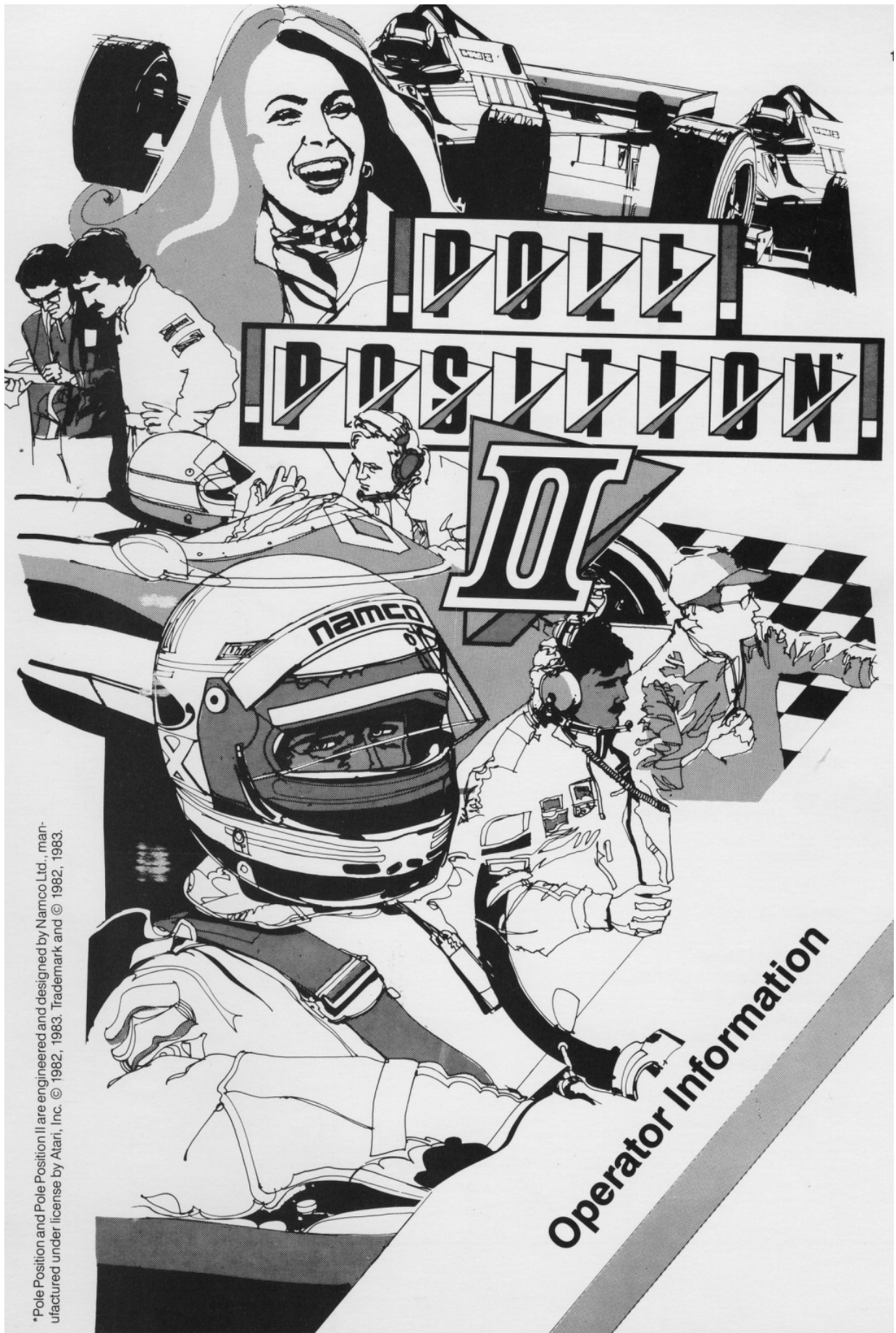
Werbung für TX-1. (Atari, 1984)

SPRINT 2™

1 or 2 players
can select one of
12 tracks
New 4-speed "N" shift
23 inch monitor
Operator adjustable
extended play
High replay appeal
New hidden power
switch accessible from
outside front

KEE GAMES™
a wholly
owned subsidiary
of Atan, Inc.

Werbung für Sprint II. (Kee Games, 1976)



Werbung von Pole Position. (Atari, 1983)

Überarbeitete Originalfassung aus dem Dezember 2007.

Dieser Beitrag wurde publiziert am Montag, dem 27. November 2017 um 13:42 Uhr in der Kategorie: [Spielebesprechungen](#). Kommentare können über den [Kommentar \(RSS\)](#) Feed verfolgt werden. Du kannst zum Ende springen und ein Kommentar abgeben. Pingen ist momentan nicht erlaubt.



Über Videospiegelgeschichten

Videospiegelgeschichten ist eine offene Plattform für Hobbyautoren und Journalisten. Die Webseite wurde 2009 gegründet, um es jedem Menschen, unabhängig von seiner Profession, zu ermöglichen, persönlich, authentisch und unabhängig über Videospiele zu schreiben

<https://www.videospiegelgeschichten.de>