



Dossier

TEST DRIVE

15. Februar 2015

TEST DRIVE

SERIENGESCHICHTE

Bis heute sind insgesamt elf Spiele in der Hauptserie erschienen, vier Spiele im Ableger „Off-Road“, und ein paar Spin-offs.

Die Marke „Test Drive“ gehört bis 1999 **Accolade**. Accolade verantwortet **neun Spiele** in der Serie in zwei Wellen: 1987-1990 die ersten drei Test Drives, dann nach einer siebenjährigen Pause 1997-1999 im Jahrestakt sowohl die Teile 4-6 als auch die ersten drei Teile des Spin-offs Test Drive Off-Road.

1999 fallen die Rechte an Test Drive an **Infogrames** durch den Kauf von Accolade. Test Drive 6 und Off-Road 3 erscheinen bereits bei Infogrames (sind aber noch von Accolade intern entwickelt). Unter Infogrames (später Atari) wird die Serie erst in Richtung Konsolen geführt (Overdrive, Eve of Destruction, Off-Road Wide Open), dann mit Test Drive Unlimited in Richtung MMO.

Das bis heute letzte Test Drive, „Ferrari Racing Legends“, war dann wieder ein normales Arcade-Rennspiel.

Jahr	Titel	Publisher	Entwickler	Wertung
1987	Test Drive	Accolade	Distinctive Software	
1989	Test Drive 2: The Duel	Accolade	Distinctive Software	
1990	Test Drive 3: The Passion	Accolade	Accolade (internal)	
1997	Test Drive 4	Accolade	The Pitbull Syndicate	73 (GS)
1997	<i>Test Drive Off-Road</i>	Accolade	Elite Systems	60 (PCP)
1998	Test Drive 5	Accolade	The Pitbull Syndicate	58 (GS)
1998	<i>Test Drive Off-Road 2 / 4x4</i>	Accolade	Accolade (internal)	37 (GS)
1999	Test Drive 6	Infogrames / Cryo	The Pitbull Syndicate	48 (GS)
1999	<i>Test Drive Off-Road 3 / 4x4 World Trophy</i>	Infogrames	Accolade (internal)	
2001	<i>Test Drive Off-Road Wide Open</i>	Atari	Angel Studios	70 (MC)
2002	Test Drive Overdrive	Infogrames	Pitbull Syndicate	
2004	Test Drive: Eve of Destruction	Atari	Monster Games	73 (MC)
2006	Test Drive Unlimited	Atari	Eden Games	83 (GS)
2011	Test Drive Unlimited 2	Atari	Eden Games	68 (GS)
2012	Test Drive: Ferrari Racing Legends	Atari	Slightly Mad Studios	61 (MC)

Daneben gab es ein paar Spiele, die auf manchen Plattformen / Ländern den Namen „Test Drive“ trugen, aber nicht zur Hauptserie gerechnet werden, z.B. Test Drive: Le Mans.

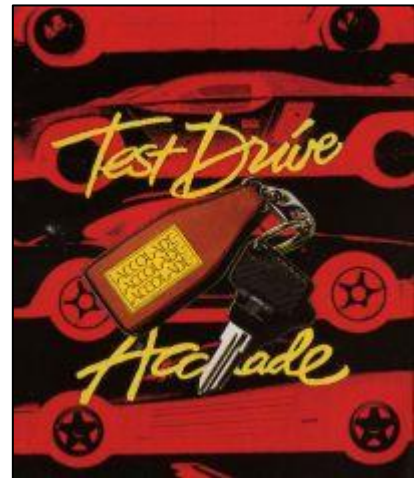
Test Drive 1

ENTWICKLER

Test Drive stammt von Distinctive Software (DSI). **Es ist insofern der direkte Vorläufer von Need for Speed**, da Distinctive 1991 von Electronic Arts gekauft und in EA Canada umbenannt wird. 1994 produziert EA Canada das erste Need for Speed.

Highlights aus der Firmengeschichte:

1982	<i>Gegründet in Vancouver, Canada</i>
.	
.	<i>Hauptsächlich Portierungen, u.a. Hardball</i>
.	
1987	Test Drive (erstes oder zweites eigenes Spiel)
1988	Grand Prix Circuit
1989	The Cycles
1989	Test Drive 2
1990	Stunts / 4D Sports Driving
1991	Bill Elliott's NASCAR Challenge
1991	<i>Gekauft von Electronic Arts für 11 Millionen Dollar</i>



Mitgründer von Distinctive Software und Co-Designer von Test Drive ist kein geringerer als Don „Xbox 360“ Matrick, seit 2013 CEO von Zynga.

GESCHICHTLICHE EINORDNUNG

Die Innovationen im Rennspiel-Genre finden in den 80ern in der Spielhalle statt. Flüssige Sprite-Skalierung gibt's nur auf teuren Custom-Chips in den Automaten, die Heimcomputer sind dafür zu schwach; hier ruckelt's oder sieht grässlich aus. In den 70ern und frühen 80ern werden Rennspiele noch überwiegend aus der Vogelperspektive dargestellt, mit Segas „Turbo“ (1981) und vor allem mit „Pole Position“ (1982) wird's dann zur Verfolgeransicht.

1982 Das wichtigste Rennspiel der 80er ist **Pole Position** (1982, Namco, Arcade-Automat). Realistisches Thema, flüssiger 3D-Effekt durch Bitmap-Scaling, hervorragendes Geschwindigkeitsgefühl, guter Sound. Gegnerische Fahrer auf der Strecke, denen man ausweichen muss. Zu seiner Zeit einer der populärsten Automaten, setzt den Maßstab für alle folgenden Rennspiele. Ports für alle wichtigen Heimcomputer zwischen 1983 und 1984.

<https://www.youtube.com/watch?v=sojfa9vMOyw>

1984 Das auf Jahre hinaus wichtigste Rennspiel abseits der Spielhalle ist Geoff Crammonds **REVS**, eine Formel-3-Simulation auf dem BBC Micro. Neben der technisch beeindruckenden polygonalen 3D-Grafik ist es eine der ersten echten Rennsimulationen, in der Aerodynamik und Fahreigenschaften eine Rolle spielen und die Gegner eine rudimentäre KI haben. Außerdem hat das Spiel eine Cockpit-Ansicht mit funktionierenden Instrumenten.

1986 Aufbauend auf der Spielmechanik von Pole Position landet Sega mit **Outrun** den zweiten großen Rennspiel-Hit der 1980er. Wichtigste Änderung ist der Weggang vom Rennsport hin zu

Rennen auf öffentlichen Straßen mit einem Sportwagen – das Vorbild auch für Test Drive. Zwar gibt's hier nur einen Wagen, aber die butterweich zoomende Strecke verändert sich je nach Abschnitt und ist dreidimensional – es geht auch nach oben und nach unten. Bestverkaufter Automat des Jahres.

1987 Und dann kommt schon **Test Drive**.

BESONDERHEITEN

Obwohl technisch nicht beeindruckend und spielmechanisch bestenfalls mittelmäßig, enthält Test Drive mehrere wesentliche Innovationen, die seinen Erfolg begründen und Grundsteine für spätere Action-Rennspiele bilden, von Need for Speed bis Gran Turismo, Forza, Burnout etc.

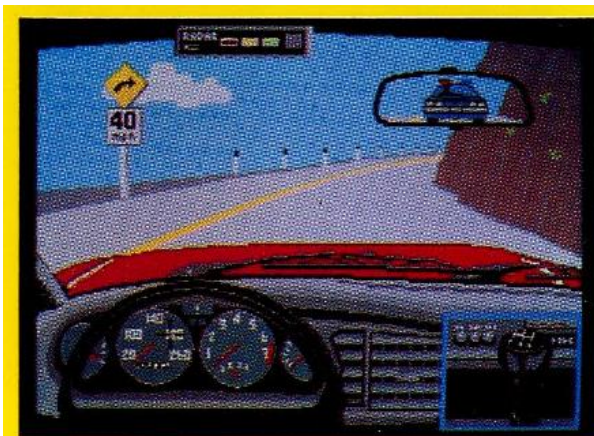
- **Illusion der Simulation** – Im Gegensatz zu Arcade-Racern verspricht Test Drive eine realitätsnahe Simulation des Fahrverhaltens (was es nicht einhält, aber nun)
- **Lizenzierte Autos** – echte Sportwagen, die im Spiel effektiv in Szene gesetzt werden (inkl. Armaturenbrettern)
- **Wahl des Wagens** – statt einem vorgegebenen Fahrzeug wie in Pole Position, Outrun etc. kann man unter mehreren wählen
- **Polizeiverfolgung** – bei Geschwindigkeitsüberschreitung muss man die Polizei abschütteln
- **Gegenverkehr** – im Gegensatz zu Outrun schlängelt man sich nicht nur durch den mitfahrenden Verkehr, sondern weicht auch entgegenkommenden Fahrzeugen aus
- **Rückspiegel** – Die Strecke wird nicht nur nach vorn, sondern im Rückspiegel auch nach hinten dargestellt

METAPHER

Test Drive ist das Autobahn Raser der späten 80er: Die Kombination aus starkem Namen, motivierender Kern-Fantasie („Sportwagen ausfahren!“) und Realitätsbezug (hier: echte Autos, „echte“ Straße mit Verkehr) machen ein mittelmäßiges Spiel zum Kassenschlager.

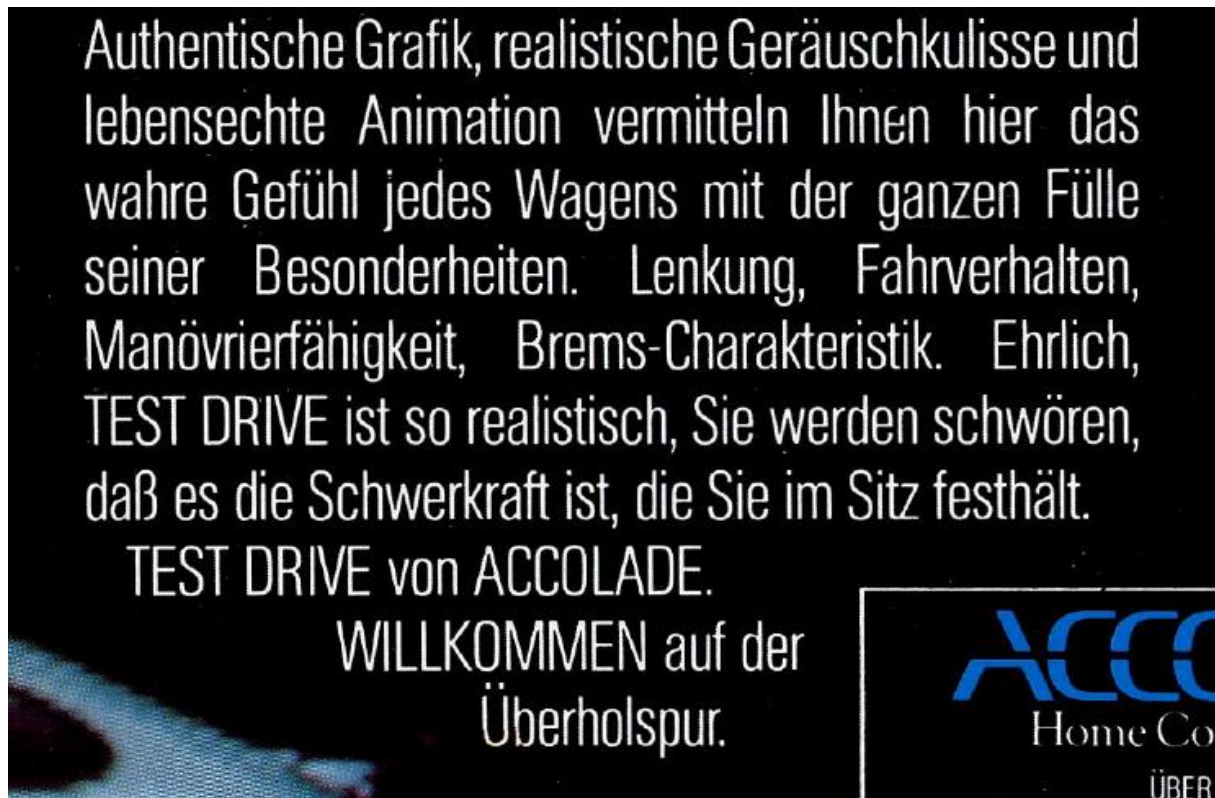
Das Spiel selbst hat nicht sonderlich viel mit seiner Metapher zu tun – weder ist es eine überzeugende Simulation von Sportwagen, noch kann man hier richtig rasen, weil es auf der Gebirgsstrecke von Kurve zu Kurve geht.

Aber Accolade verkauft die Fantasie aggressiv und fern der Realität auf der Packung und in Anzeigen:



Die Verkehrsschilder sausen nur so vorbei. Die sanfte Animation von TEST DRIVE sorgt für ein absolut realistisches Fahrerlebnis. Das Armaturenbrett des 911 ist eine wahre Augenweide. Die Grafiken in TEST DRIVE kreieren die totale Illusion. Der Geruch des Leders wird Ihnen in die Nase steigen. Sie steuern den 911 in die Kurve, merken, wie er die Straße wie ein Vakuum ansaugt, der Radar-detektor ist in Ordnung... aber auf den Tacho müssen Sie schon mal einen Blick werfen. Sonst gibt's Ärger mit den Polypen.

(Packungsrückseite)



(Packungsinseite)

Und die Illusion der „Sportwagen-Simulation“ wird geschluckt – die englisch-amerikanische Zeitschrift „Amiga Computing“ lässt (in ihrer allerersten Ausgabe) [Test Drive von einem Autojournalisten](#) auf Authentizität testen. Fazit: Der Lotus fährt sich „wie in echt“, der Rest eher nicht.

Zum Erfolg mag eine gewisse Popkultur-Faszination mit Sportwagen in den 80ern beigetragen haben – im Kino laufen '81 und '84 erfolgreich die Cannonball-Filme, im Fernsehen Magnum mit Ferrari, Knight Rider mit TransAm, Hardcastle and McCormick mit (fiktionalem) Coyote X.

STORY / ZIEL

Aus dem Handbuch: „Schon immer wollten Sie einen ganz tollen, exotischen Sportwagen fahren. Jetzt endlich ist der große Tag gekommen. Durch den Verkauf Ihres Softwarehauses haben Sie die erste Million gemacht. Schon sind Sie auf dem Weg zum Autohändler. Der Verkäufer wittert ein gutes Geschäft und offeriert Ihnen großzügig, sämtliche Wagen zu testen, nach denen Ihnen der Sinn steht.“

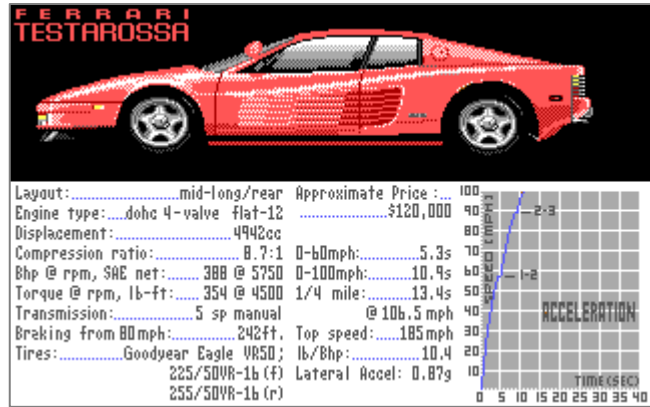
Ziel ist es, das Auto durch fünf Streckenabschnitte auf der Gebirgsstrecke „The Rock“ zu bringen und zum Händler zurückzukehren. Man fährt dabei nur gegen die Zeit. Je schneller, desto mehr Punkte pro Abschnitt für die abschließende Highscore-Liste.

Das ist insgesamt nicht besonders schwer. Es gibt kein Zeitlimit, nur die Leben-Begrenzung, die bei vorsichtigem Fahren locker ausreicht. Man kommt nach zwei, drei Versuchen zum Ende durch. Eigentliche Herausforderung ist es, die eigenen Zeiten und Highscores zu schlagen.

AUTOS

Test Drive enthält fünf Sportwagen:

- Lamborghini Countach 130.000
- Lotus Turbo Esprit
- Porsche 911 Turbo
- Ferrari Testarossa
- Chevy Corvette



Zu jedem Auto liefert das Spiel ein recht detailliertes Datenblatt mit Angaben u.a. zum Motortyp, Hubraum, Kompressor, Reifensatz, Beschleunigungskurve etc. – und auch den Verkaufspreis (von \$35.000 für die Corvette bis \$130.000 für den Lamborghini).

Wichtig sind vor allem Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit. Ansonsten fahren sich alle mehr oder weniger identisch.

STRECKE

In Test Drive befährt man eine zweispurige öffentliche Straße in den Bergen – links Abgrund, rechts Steilwand, unten Straße, oben Himmel.

Die Strecke heißt „The Rock“ und besteht aus fünf Abschnitten – optisch sind die identisch, aber haben jeweils einen anderen Streckenverlauf. Der erste Abschnitt ist noch eine Speed-Strecke ohne viel Bremsen (nur abschließende Haarnadelkurven vor Tankstelle), danach werden die Strecken zunehmend kurviger; vor allem Abschnitt 4; Abschnitt 5 beginnt wieder temporeicher, ist dann aber gegen Ende fies geschlängelt. Außerdem hat er mehr Verkehr.



Die Strecke ist andeutungsweise dreidimensional, kurvt also nicht nur nach links und rechts, sondern auch nach oben und unten – aber nur marginal, eher als Bodenwellen. Immerhin können die Gegenverkehr verdecken.

Das Spiel entwickelt Geschwindigkeitsgefühl durch Bitmap-Zoom von Leitplanken links, Bergwand (Felskanten und Gras) rechts, Mittelstreifen in der Mitte (C64, PC: Punkte). Schilder am Straßenrand sind hilfreich – sie warnen vor Kurven und zeigen die Geschwindigkeitsbegrenzung.

Auf der Straße erscheinen außer dem Verkehr noch andere Dinge: Schotterflächen, Schlaglöcher, Dreckhaufen. Theoretisch sind das Hindernisse, die Tempo kosten; in der Praxis merkt man die Auswirkungen praktisch nicht.

VERKEHR

Zu den Hindernissen auf der Straße gehört Verkehr, sowohl vorausfahrend als auch entgegenkommend. Der Verkehr ist nicht sonderlich dicht, nur sporadisch tauchen Autos auf.

Der Verkehr, vor allem der Gegenverkehr, sorgt für die intensivsten Momente der Spielerfahrung. Insbesondere dann, wenn vor einem ein Auto fährt und gleichzeitig eines entgegen kommt – das braucht gute Abschätzung der Distanzen und Geschwindigkeitsanpassung, um sich durchzuschlängeln.

Man muss zwangsläufig Kurven schneiden, um auf Tempo zu bleiben. Das ist riskant wegen dem Gegenverkehr, vor allem bei engen Kurven, in denen man den Verkehr nicht mehr sieht. Das führt regelmäßig zu haarscharfen „Near Miss“- Situationen, wenn man aus der Kurve heraus panisch wieder auf seine Spur rüberzieht, während ein Auto auf einen zurauscht. Cool!

Es gibt diverse Autotypen im Verkehr – Lastwagen, Limousine, Sportwagen. Andere Autos erscheinen mitunter in Kolonnen von bis zu vier Wagen hintereinander.

POLIZEI

Die Polizei – in der deutschen Anleitung wahlweise „Bullen“ oder „Polypen“ – verfolgt in Test Drive Temposünder.

Ein Radarwarner im Cockpit blinkt und tütet bei naher Radarfalle. Man hat dann rund fünf Sekunden Zeit, runterzubremsen, falls man das will. Ansonsten erscheint im Rückspiegel ein Polizeiwagen und nimmt die Verfolgung auf.

Bei hoher Geschwindigkeit ist die Polizei leicht abzuhängen. Bei niedriger Geschwindigkeit (<100 mph) klebt sie einem am Heck, selbst im kurvigsten Gelände, und zieht irgendwann auf jeden Fall vorbei – einzige Chance ist, vorher ein Auto zu überholen.

Wenn die Polizei einen überholt hat, muss man abbremsen und anhalten. Ansonsten kracht man der Polizei ins Heck -> Leben weg.

Dann gibt's einen Strafzettel. Das kostet einfach nur Zeit.

ZEIT

Test Drive hat kein Zeitlimit, aber nimmt auf jedem Streckenabschnitt die Zeit und bemisst danach die Punkte für die Highscore-Tabelle.

Man hat fünf Leben. Die werden durch Crashes verbraucht. Jeder Crash kostet ein Leben und 30 Sekunden. Sind alle fünf Leben weg, ist die Partie verloren.

Strafzettel oder Crashes kosten Zeit – vor allem, weil man wieder beschleunigen muss, und es dauert auf kurviger Strecke einige Zeit, bis man wieder auf voller Geschwindigkeit ist.

TANKSTELLEN

Jeder Abschnitt endet mit einer Tankstelle, insgesamt vier. Die heißen alle anders und sehen leicht anders aus (erkennbar am Schild über der Tür). Man hält dort automatisch an (anders als in Teil 2, wo man eigenständig abbremsen muss).

Tankstellen sind Checkpoints, an denen die Zeit für den Abschnitt genommen wird.

Man erfährt hier seine Zeit, die daraus

resultierende Punktzahl und die Durchschnittsgeschwindigkeit auf dem Streckenabschnitt.



Je nach der Zeit gibt's außerdem einen Kommentar vom Tankwart, von "You drive like my grandmother" und "Still learning to shift, are you?" über "Sportscars aren't for sightseeing" bis zu "Pass any low flying planes?"

STEUERUNG

Geschaltet wird grundsätzlich manuell.

Auf C64 / Amiga: Gang schalten = Joystickknopf gedrückt halten, dann hoch oder runter.

Auf PC: Tasten für Gang rauf / runter (A, Y -> Z). Die PC-Steuerung ist vermurkst – man kann nicht gleichzeitig lenken und gasgeben, was das Beschleunigen auf kurvigen Strecken extrem mühsam macht. Bei Test Drive 2 haben sie's dann hingekriegt.

Heute: Stand des Analog-Stick ist Stand des Lenkrads, geht automatisch auf Null zurück, man steuert quasi das Auto.

Damals: Stick-Bewegung bewegt das Lenkrad nach links oder rechts, man steuert quasi das Lenkrad; man muss in die Gegenrichtung drücken, um das Auto wieder gerade fahren zu lassen.

PRÄSENTATION

Das Spiel wurde damals von der Presse für seine herausragende Grafik gefeiert. Aus heutiger Sicht schwer zu verstehen – die Streckengrafik ist graubraun, der Gegenverkehr klobig und skaliert nicht flüssig, sondern sprunghaft in vier Stufen.

Aber: Die Autos im Menü sind schön und detailliert gezeichnet; das Gleiche gilt für die Tankstellen-Zwischenstopps.

Und vor allem: Jedes Auto hat ein originalgetreues Armaturenbrett, das im Spiel eingeblendet ist – der Chevi hat digitale Armaturen, im Lotus ist der Drehzahlenmesser links statt rechts. Die Instrumente (Tacho und Drehzahlmesser) funktionieren. Sogar der Schaltknüppel, der beim Schalten kurz eingeblendet wird, entspricht dem Original.

Hübscher Gag: Wenn man sich im Menü für ein Auto entscheidet, mit dem man fahren will, fährt der Fahrer das Fenster herunter, grinst einen an und düst dann aus dem Bild. Nur beim Lamborghini Countach öffnet er nicht das Fenster, sondern die Scherentür!

Die C64- und Amiga-Version hatten gesampelte Sprachausgabe! Im Logo-Screen von Accolage sagt ein Sprecher: „Accolade presents“. Außerdem gibt's ein Sample vom anspringenden Motor. Bei der PC-Version fehlt beides, die hat nur diese Speaker-Musik.

RÜCKSPIEGEL

Jedes Auto besitzt einen Rückspiegel. Dessen einziger Sinn ist, der Polizei bei der Verfolgung zu sehen. Die Reflektion gibt aber die Strecke und den Verkehr getreu wieder, man sieht also überholte Autos nach hinten verschwinden – das ist cool und trägt zum Realitätsgrad bei.

SPIELENDEN

Am Ende des fünften Streckenabschnitts wartet statt einer Tankstelle der Parkplatz des Autohändlers. Dort steht ein großes Schild: „Look in the glove box“. Darin liegt ein Zettel: „Nice job. Keep the car. Go home.“

Danach darf man seinen Namen in die Highscore-Liste eintragen (wenn die Punktzahl hoch genug dafür war).

Die Highscore-Liste enthält neben Name und Punktestand auch eine Heckansicht des jeweiligen Autos, mit dem der Score erfahren wurde – nett!

WERTUNGEN

Happy Computer 1/88: „Am Anfang ist man regelrecht begeistert, aber wenn man die Strecke einmal ganz geschafft hat, beginnt das große Gähnen.“ (Heinrich Lenhardt) – 49 Punkte

PowerPlay 2/88: „Die Amiga-Version macht grafisch zunächst einen grandiosen Eindruck, doch nach den tollen Bildern der Autos folgt die Ernüchterung. Die 3D-Grafik der Strecke ist hier nicht schneller als bei der C64-Version. Wo bleibt da die sagenhafte 16-Bit-Power? Spielerisch sind beide Versionen von Test Drive eine herbe Enttäuschung.“ (Heinrich Lenhardt) – 4 von 10

ASM 12/87: „Das Spiel ist mit keinem anderen Programm dieser Gattung zu vergleichen, da hier ein bisher nie dagewesener Realismusgrad erreicht wird. Dieses Spiel darf auf keinen Fall in Ihrer Programmsammlung fehlen, es sei denn, Sie besitzen einen der Wagen!!!“ (Autor unbekannt) - 10 von 12

ZZAP64 3/88: „A noble attempt, but I can't recommend Test Drive simply because I don't think you'll be playing it past the end of the first week of purchase.“ / “The control method is poor, and the difference between cars is hardly noticeable.“ – 46%

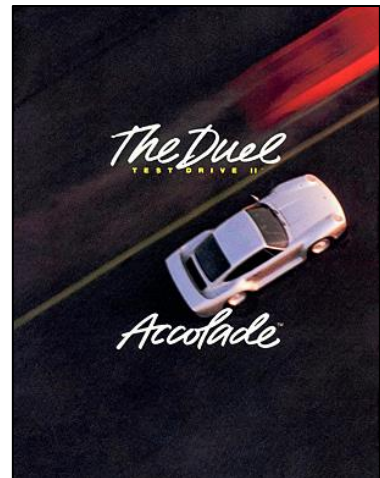
Amiga Computing 6/88: “A great idea, well researched. But lacks programming sparkle and substance.“ – 60%

The Duel: Test Drive 2

Nachdem Accolade und Distinctive Software die Test-Drive-Engine im Anschluss für Grand Prix Circuit und The Cycles wiederverwendet hatten, recyceln sie sie 1989 gleich noch ein drittes Mal für den Nachfolger Test Drive 2.

Gleiches Technikgerüst, gleiches Spielprinzip. Es gibt keine Verbesserung bei Grafik oder Fahrmodell.

STORY Diesmal geht es um die Rivalität mit einem anderen Sportwagenfahrer, der die Frechheit besaß, an einem vorbeizuziehen, während man mit 200 Sachen durch die Gegend bügelte. Am Ende des Spiels wird man zwangsläufig von einer drallen blonden Polizeibeamtin verhaftet und für 30 Jahre hinter Gitter gesteckt.



STRECKENDESIGN Größte Neuerung ist das Streckendesign: Die Abschnitte unterscheiden sich jetzt optisch, es gibt drei Regionen (Wüste, Grünland und die bekannte Gebirgslandschaft), die man je zweimal befährt. Die Straßen werden nun teils dreispurig (können sich also erweitern und verzüngen), in der Bergregion gibt es Tunnels. Steine und Schlaglöcher auf der Straße wirken sich nun merklich aus. Die Polizei sieht man nun am Straßenrand stehen, teils auf der Lauer, teils mit einem anderen Wagen, den sie angehalten hat.

DUELL-MODUS Zweite Neuerung ist der Spielmodus: Neben dem Rennen auf Zeit wie im ersten Spiel gibt es nun auch den namensgebenden „Duel“-Modus. Da ist ein zweiter, KI-gesteuerter Fahrer auf der Strecke, der (je nach Schwierigkeitsgrad und Wagen) eine Herausforderung sein kann, zumal wenn er einem vor der Nase sitzt und man auf eine Lücke im Verkehr lauert, um ihn zu überholen.

AUTOMATIKSCHALTUNG Dritte Neuerung ist der Schwierigkeitsgrad, der sich nun mehrstufig einstellen lässt; auf den unteren Stufen muss man nicht mehr selbst schalten, sondern fährt Automatik. Auf der hohen Stufe sieht man den Gegner nur noch am Horizont verschwinden.

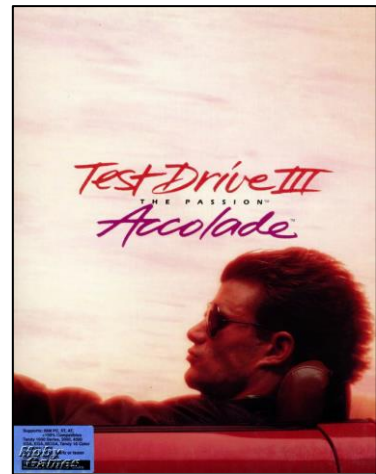
HAT JEMAND „DLC“ GESAGT? Frech: Standardgemäß gibt's nur noch zwei Fahrzeuge – Ferrari F40 und Porsche 959. Den Rest verkauft Accolade scheinbarweise als Addons. Zu Test Drive 2 erscheinen vier Addons:

- The Supercars (5 Autos – vier davon sind die bekannten Autos aus Test Drive 1)
- The Muscle Cars (5 neue Autos)
- California Challenge (7 neue Strecken)
- European Challenge (6 neue Strecken, darunter eine deutsche Autobahn)

Test Drive 3: The Passion

Nach Test Drive 2 trennen sich Accolade und Distinctive Software im Streit: Distinctive portiert für SEGA Out Run auf den PC (unter dem Namen Unlimited Software) und verwendet dabei Teile des Codes von Test Drive 1 und 2. Als Accolade das spitzkriegt, verklagen sie DSI, da die alleinigen Nutzungsrechte an Test Drive inklusive Sourcecode bei Accolade lägen. Vor Gericht gewinnt DSI; Accolade wird das Recht am Spielkonzept und -design zugesprochen, nicht aber am Quellcode.

Test Drive 3 entsteht bei Accolade intern und erscheint **1990**. Dieser Teil ist – vielleicht mit Ausnahme von Test Drive Unlimited 16 Jahre später – der ambitionierteste, wegweisendste der Serie – und verkörpert bis kurz vor die Unspielbarkeit.



SANDBOX Die Strecken in Test Drive 3 sind keine linearen Schläuche, sondern komplett durchgestaltete, offene 3D-Welten. Das gab's ein Jahr vorher schon in Spectrum Holobytes „Vette“, und auch „Stunts“ von Distinctive Software hat 1990 eine offene Spielwelt, aber in Test Drive 3 ist sie detaillierter und abwechslungsreicher, hat sehr viel mehr Relief und wirkt lebendiger. In den Levels von Test Drive 3 kann man jederzeit umdrehen und in die Gegenrichtung fahren, von der Strecke abweichen und über Land rumpeln. Es gibt auf jeder Karte mindestens zwei offizielle Routen zum Ziel, aber auch Abkürzungen und Schleichwege, die man nur entdeckt, wenn man von den Hauptstraßen abweicht. Konsequenterweise ist eine der Neuerungen im Interface ein Kompass. Mit dieser Wegfindungs-Freiheit nimmt Test Drive 3 die Spielwelten von Midtown Madness, Driver, Need for Speed: Most Wanted etc. vorweg.

LEBENDIGKEIT Test Drive hat nicht nur eine offene Welt, sondern eine inszenierte Welt – in dem Sinn, dass sich dem Spieler während der Fahrt interessante Szenen bieten sollen. Dazu gehört einerseits die Architektur der Landschaft, von Flachland über Hügel, Küstenstreifen und Seen zu Feldern und Canyons – die Strecken laufen durch Tunnel und über Brücken, unter Stromtrassen hindurch, entlang an Bahngleisen, Farmen, durch Dörfer. Andererseits bewegte Elemente in der Welt selbst: An der Küste blinken die Drehlichter der Leuchttürme, am Horizont startet ein Flugzeug, über die Straße rennen Hühner, und auf den Bahngleisen dreht ein Zug seine Runden – abgesehen natürlich vom Verkehr auf der Straße. Das greift den Fun-Racern der 90er wie Need for Speed und Bleifuß vor, die ihre Strecken mit Attraktionen abwechslungsreich inszenieren.

WETTER Obendrauf kommen Witterungseinflüsse; am Wasser und in Canyons gibt es Nebelbänke, unvermittelt kann Regen losbrechen. Dann muss man mit einem Tastendruck die Scheibenwischer anschalten, sonst nehmen die Tropfen auf der Scheibe die Sicht. Außerdem ändert sich die Tageszeit je nach Karte, mal fährt man im Sonnenschein, mal bei Dämmerung, mal in der Nacht (was keinen großen Unterschied macht, die Sichtweite wird davon nicht beeinflusst – aber die anderen Autos haben dann ihre Scheinwerfer an und werfen Lichtkegel).

3D-GRAFIK Nicht nur die Spielwelt, auch fast alle Objekte darin (bis auf die Bäume) sind in 3D – sogar die Kühe am Straßenrand! Vor allem gilt das für die Autos auf den Straßen. Das hat seinen Preis – es gibt davon nicht allzu viele, wesentlich weniger als in den Vorgängern.

FAHRVERHALTEN AUS DER HÖLLE So beeindruckend die Technik des Spiels, so schlimm das Fahrmodell. Die Steuerung ist nichts weniger als eine Katastrophe, total verbockt. Man schlingert wild über die Straße, jeder Tastendruck reißt das Auto nach links oder rechts, feines austarieren der Lenkung ist unmöglich. Weder kommt ein Geschwindigkeitsgefühl auf, noch hat man jemals die Kontrolle über sein Fahrzeug. Vor allem das Ausweichen von Verkehr und Polizei wird dadurch zum Glücksspiel. Test Drive 3 sieht beeindruckend aus, aber macht keine Sekunde lang Spaß.

Zum Spiel gibt's ein Addon mit zwei weiteren Autos (zusätzlich zu den dreien im Hauptspiel) und einem neuen Rennen über mehrere Strecken.

Test Drive 4-6

Nach sieben Jahren Pause bring Accolade Test Drive im Jahr 1997 zurück. Die Entwicklung übernimmt das englische Studio The Pitbull Syndicate, die Folgen kommen nun wieder im Jahrestakt. Es ist die Zeit nach Ridge Racer (Namco), Daytona USA (Sega), Need for Speed, Bleifuß – der poppigen, fetzig inszenierten Fun-Racer. Dem schließt sich Test Drive in den Episoden 4-6 an, es wird zu einem **Checkpoint-Rennspiel** á la Outrun. Ab Teil 5 dürfen Spieler auch in die Rolle der Polizei schlüpfen.

Leider ist das Spiel im Vergleich zur Konkurrenz eher 08/15, mäßig zu steuern und wird von Folge zu Folge immer schlechter – GameStar-Wertung 73, 58, 48.

Test Drive 4 ist 1997 Accolades bestverkauftes Spiel, was vermutlich die schnell produzierten Nachfolger erklärt. Trotzdem spielt die Serie historisch gesehen zu dieser Zeit keine Rolle, sie ist ein „Me too“-Produkt ohne nennenswerte Leistung. Test Drive 5 entpuppt sich zudem als Bug-Desaster.

Trivia: Jeweils eine der Strecken in Teil 4 und 5 führt durch München (was leider nicht als München zu erkennen ist).

Test Drive Off-Road

Test Drive Off-Road ist ein (auch technologisch) eigenständiger Ableger, der ab 1997 parallel zur Hauptserie erscheint und es auf vier Ausgaben bringt. Entwickelt wird das Spiel erst vom altherwürdigen englischen Studio Elite Systems, ab Teil 2 dann von Accolade intern.

Teil 2 und 3 erscheinen in Europa unter dem Namen „Test Drive 4x4“.

Gefahren wird auf Off-Road-Strecken mit Geländefahrzeugen durch Dreck, Schnee, Kies etc. Das ist thematisch cool, technisch mäßig, und die schwammige Steuerung nimmt mal wieder einen großen Teil des Spaßes. Auch hier gehen die Wertungen in den Keller; Teil 1 bekommt von der PC Player 60 Punkte, Teil 2 von GS 37, und Teil drei wird gar nicht mehr getestet.

Test Drive Unlimited

Nach den Ur-Folgen der 80er, den gurkigen Fun-Racern der 90er und frühen 2000er beginnt 2006 unter Atari die dritte Epoche von Test Drive. Die Reinkarnation der Serie soll als MMO mit offener, persistenter, realistischer Insel-Spielwelt (Oahu) gelingen, in der Spieler jederzeit gegeneinander antreten, inklusive Gildensystem („Clubs“) und Spieler-zu-Spieler-Handel von gebrauchten Fahrzeugen.

Mit 90 lizenzierten Fahrzeugen, zeitgemäßer Grafik und Konsolen-Release tritt das Spiel 2006 auf Augenhöhe gegen Gran Turismo, Burnout & Co an, macht auch eine ordentliche Figur, hat aber Server-Probleme. Die Presse gibt wohlwollende Kritiken, die Spielerschaft bleibt dagegen bei ihren bewährten Rennspielen.

Atari und Eden Games wagen fünf Jahre später einen zweiten Anlauf, aber Test Drive Unlimited 2 von 2011 ist kaum mehr als ein Aufguss des ersten Teils und deshalb technisch, grafisch und inhaltlich hoffnungslos veraltet. Entsprechend säuft es ab und beendet damit das MMO-Abenteuer der Serie.

Und heute?

Das letzte Test Drive von Atari erschien 2012 – Ferrari Racing Legends ist ein solider, aber nicht über das Mittelmaß hinausreichender Konsolen-Racer.

Im Januar 2013 meldet Atari (sowohl die US-Dependance Atari Inc. als auch das französische Mutterhaus, ehemals Infogrames) Insolvenz an; im Juli werden die Marken des Unternehmens versteigert.

Die Firma besitzt die Rechte an Serien wie Master of Orion, Battlezone, Total Annihilation; nach Rollercoaster Tycoon ist Test Drive die wertvollste Marke. Als Mindestgebot werden 1,5 Millionen Dollar aufgerufen.

Bei der Versteigerung gehen alle Rechte weg, bis auf die beiden teuersten, Rollercoaster Tycoon und Test Drive. Die will niemand haben. Eine geplante Folgeauktion hat niemals stattgefunden.

Damit liegen die Rechte an Test Drive weiterhin bei Atari. Aus Rollercoaster Tycoon hat Atari 2014 ein vielgehasstes Free-to-Play-Mobile-Spiel gemacht. Da sich die Rumpffirma nach der Insolvenz auf Mobile- und Casino-Spiele konzentrieren will, ist erst mal nicht zu erwarten, dass es ein vollwertiges neues Test Drive geben wird. Es sei denn auf dem Handy.