

Colin McRae: DiRT

PORADNIK DO GRY



Nieoficjalny poradnik GRY-OnLine do gry

Colin McRae DiRT

autor: Paweł „PaZur’76” Surowiec

GRYOnline.pl

Copyright © wydawnictwo GRY-OnLine S.A. Wszelkie prawa zastrzeżone.

www.gry-online.pl

Prawa do użytych w tej publikacji tytułów, nazw własnych, zdjęć, znaków towarowych i handlowych, itp.
należą do ich prawowitych właścicieli.

SPIS TREŚCI

Wprowadzenie	3
Garść porad	4
Konfiguracja rajdówki	7
Współpraca z pilotem	13
Stan techniczny pojazdu	14
Samochody rajdowe	16
Klasa „Class 1 Buggy”	16
Klasa „Classic”	17
Klasa „CORR Pro 4”	18
Klasa „CORR Super Buggy”	19
Klasa „FWD”	20
Klasa „Hill Climb Big Rig”	21
Klasa „Rally Raid T4”	22
Klasa „Rallycross Modified”	23
Klasa „Rally Raid T1”	24
Klasa „Rallycross Supercars”	26
Klasa „RWD”	27
Klasa „Hill Climb Unlimited”	29
Klasa „FWD”	31
Klasa „4WD”	33
Trasy	35
CORR & Rally Raid & Rallycross	36
Japonia	37
Hiszpania	38
Niemcy	39
Włochy	40
Wielka Brytania	41
Australia	42

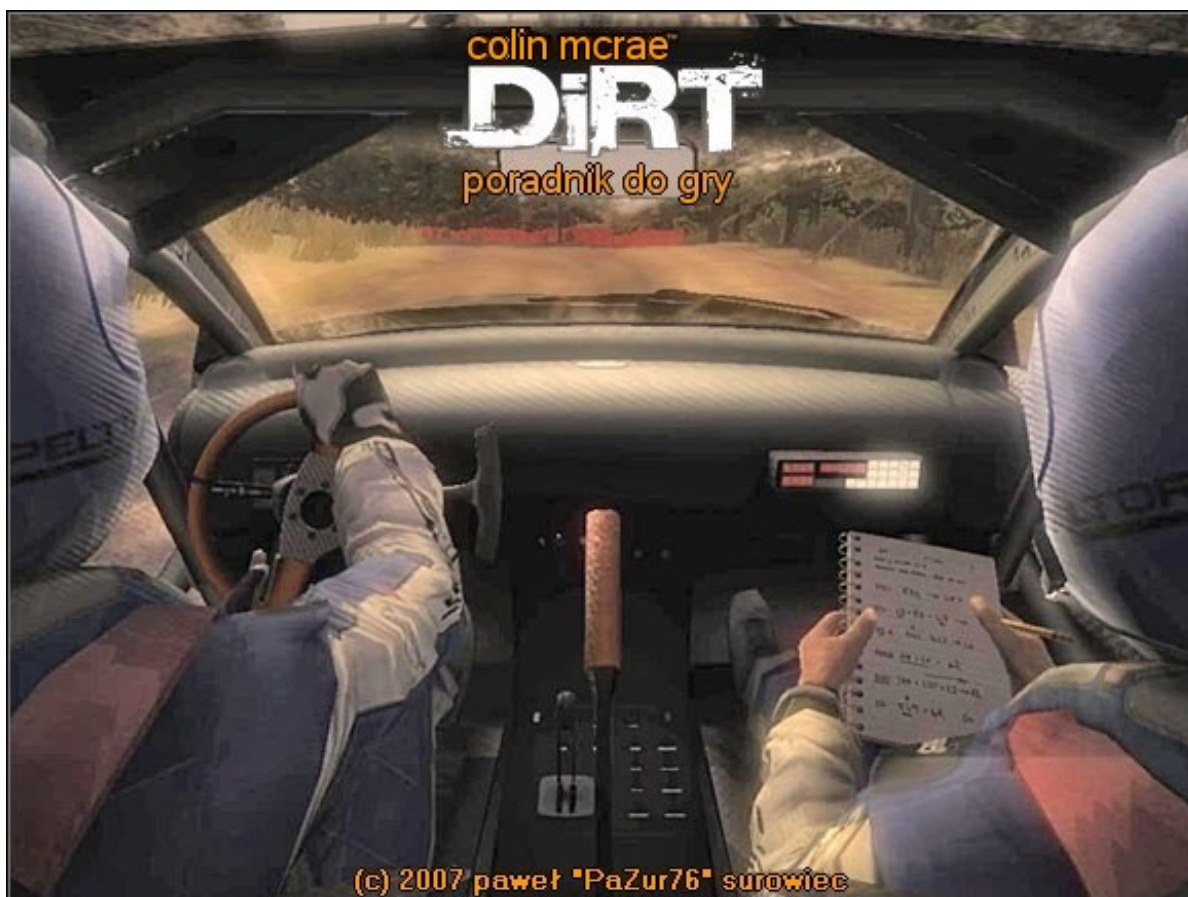
Copyright © wydawnictwo GRY-OnLine S.A. Wszelkie prawa zastrzeżone.

Nieautoryzowane rozpowszechnianie całości lub fragmentu niniejszej publikacji w jakiegokolwiek postaci jest zabronione bez pisemnego zezwolenia GRY-OnLine S.A. Ilustracja na okładce - wykorzystana za zgodą © Shutterstock Images LLC. Wszelkie prawa zastrzeżone. Zgoda na wykorzystanie wizerunku podpisana z Shutterstock, Inc.

Dodatkowe informacje na temat opisywanej w tej publikacji gry znajdziecie na stronach serwisu GRY-OnLine.

www.gry-online.pl

Wprowadzenie



A pamiętasz, Zdzichu, jak w zeszłym roku na rajdzie w tym miejscu była blokada i jak takiego jednego pociągnęliśmy spoilerem za krawat w paski dobre pół Osa? Ech, się bidulek wytarł w tym błocie, że jak Mulat potem wyglądał...

Witam w poradniku do *Colin McRae: DiRT*. Bez zbędnych ceregieli zapraszam do lektury oraz oglądania dołączonych filmików. Na początek jeden, który jest tylko małym żartem (chciałem się pochwalić co lepszymi crashami ;-). Tak dla zbudowania właściwego klimatu, powiedzmy...

Paweł „PaZur76” Surowiec



Garść porad

Grafika i dźwięk

- Po zainstalowaniu gry (zajmuje ponad 10 GB na HD!) warto zdefragmentować sobie „twardziela” by przyspieszyć czasy ładowania się poszczególnych Odcinków Specjalnych/wychodzenia do menuów, etc.
- W „ścigałkach” ważna jest przede wszystkim płynność gry. Należy tak ustawić opcje graficzne i dźwiękowe by wyciągać min. 25 klatek/sekundę w grze – więcej na dobrą sprawę nie trzeba gdyż już przy tej wartości ludzkie oko postrzega ruchomy obraz płynnie. Przede wszystkim warto obniżyć detale cieni, lub wręcz całkiem owe cienie wyłączyć (jako najbardziej „zasobożerne”), edytując plik konfiguracyjny gry (o nazwie: hardware_settings_config), który znajdziemy w (domyślnym) katalogu: C:\Documents and Settings\All Users\Dokumenty\Codemasters\DiRT\hardwaresettings. Otwieramy ten plik z pomocą Wordpada, odnajdujemy w nim linijkę: shadows enabled="true" size="1024" maskQuality="1" i zamieniamy "true" na "false" a "1" na "0" (zero). Zapisujemy zmiany i odpalamy grę: cienie powinny zniknąć a my powinniśmy się cieszyć sporym wzrostem wydajności. Można także spróbować pobawić się (na własną odpowiedzialność!) tym programikiem: <http://www.cmr-dirt.de/downloads.php?view=detail&id=13> by wyłączyć z jego pomocą efekty realistycznego oświetlenia HDR (High Dynamic Range) – paradoksalnie gra wygląda po tym zabiegu bardziej... realistycznie (ostrzej, kolory mniej jaskrawe) i dodatkowo również powinniśmy doświadczyć skoku wydajnościowego. Pamiętajcie też, iż rozdzielczość ekranu jest jednym z najskuteczniejszych morderców framerate: ostatecznie można ścigać się w rozdzielce 800x600 a gra nadal wygląda ładnie. Proponuję także wyłączyć w opcjach grafiki rozmycie (blur), które może utrudniać dostrzeganie tego co czai się w oddali na trasie (poprzez właśnie owo rozmywanie szczegółów): obraz powinien zyskać na ostrości. Warto zredukować także liczbę widzów na trasie bo do niczego nie są nam oni potrzebni. Można również wyłączyć lusterka bo zwykle podczas pokonywania oesa nie ma się na co oglądać, nikt nas przecież nie ściga, a w ten sposób zwolnimy grę od „przerabiania” tego obrazu, który „generuje” lusterko wsteczne. Podczas ścigania się z innymi rajdowcami na tym samym torze również można pozbyć się lusterek, a za siebie oglądać się tylko czasami, korzystając z odpowiedniego klawisza.
- Wygląda na to, iż *DiRT* do sobie tylko znanych celów potrzebuje mieć aktywne (włączone) na czas rozgrywki połączenie internetowe. Ja osobiście po odkryciu tego faktu

doświadczyłem potężnego kopa wydajnościowego w grze: to dziwne ale NAPRAWDĘ nic tak nie pomogło jak to. Mam tylko nadzieję, że gra nie wysłała w tym czasie do Mistrzów Kodu numerów naszych kont bankowych ;-)... Spróbujcie tej opcji, jeżeli macie kłopoty z grafiką, a nuż wam to też pomoże. Wyłączenie „wygładzania krawędzi” (antialiasing) i filtrowania anizotropowego oraz przesunięcie wydajności z „jakości” na „(wysoką) wydajność” w ustawieniach karty graficznej (by gra nie używała ich wg własnego „widzimisię”) również może sporo dać.

- Jest jeszcze jeden element nad którym popracowanie może nam poprawić płynność gry: kamera. Primo: jeżeli zależy nam na naprawdę dobrych czasach przejazdu powinniśmy się ścigać używając widoku znad maski samochodu. Kamera jest wówczas dosyć nisko zawieszona ale generalnie przegląd trasy (tego co na niej przed nami) jest dobry. Sekundo: komputer powinien być również wówczas zwolniony z przeliczania wszystkich efektów odbłasków, uszkodzeń, itp. „pierdótek” – powinniśmy zyskać na płynności gry. Opcjonalnie można jeździć na kamerze zawieszanej niżej, przed maską. Nie polecam korzystania z kamer usytuowanych za samochodem: mimo, iż zawieszona najwyżej i z tej racji nieźle prezentujące „zasadki” tuż przed nami, to „skracają” widok, to raz, a dwa – komputer musi wizualizować wszystkie refleksy na karoserii rajdówki, jej uszkodzenia, a to może się negatywnie odbić na płynności gry. Pośrednim rozwiązaniem jest kamera z kabiny samochodu (zza „kółka”), realistyczna i klimatyczna, ale jej również nie polecam: mało widać bo tworzywo/szkło szyby wpływa na jakość obrazu, a jeśli szyba jeszcze popęka w wyniku np. „dzwonu” to już bardzo niewiele będziemy zza niej widzieć. W takiej sytuacji (pęknięcie) polecam całkowicie ją zbić przy pierwszej lepszej nadarzającej się okazji. Ba, można ją – jeśli upieramy się jeździć na kamerze zza „kółka” - stuknąć nawet zaraz na początku rajdu by wyostrzyć sobie obraz: naprawdę nie zauważyłem aby strumień powietrza wpadającego do środka mknącej rajdówki powodował efekt „dmuchanej torebki” i generował dodatkowy opór.
- Jeżeli chodzi o dźwięk powinniśmy przede wszystkim podkręcić na maksa głos pilota (kosztem pozostałych odgłosów) bo to od niego zależy też w dużym stopniu to, czy przejedziemy OSa bezwypadkowo. Jednak w jednej sytuacji robimy wyjątek: gdy jeździmy z ręczną skrzynią biegów dźwięk pracy silnika również musi być wyraźnie słyszalny byśmy mogli należycie operować wajchą zmiany biegów (tzn. nie przerzucać ich zbyt wcześnie, przy niskich obrotach/za późno). Podczas ścigania się z innymi kierowcami odgłos pracy silnika (gdy używamy ręcznej skrzyni biegów) musi być wręcz podkręcony do maksimum by słyszeć obroty „serca” naszej maszyny w ogólnym wyciu pozostałych samochodów.

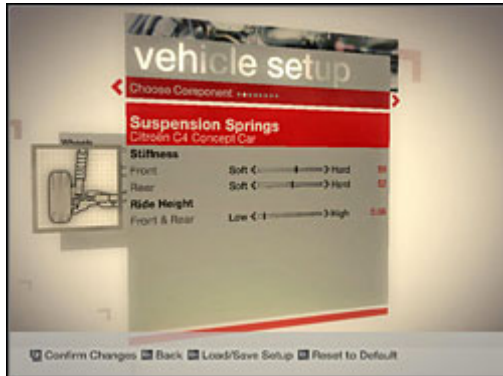
Niedzielna szkółka jazdy wujka PaZura

- Staramy się unikać wszelkiego ślizgania się, buksowania kołami/palenia gumy, nawet dryftów. Szczególnie na wilgotnych i śliskich nawierzchniach/nawrotach asfaltowych. Może to i jest efektowne ale zabiera cenne ułamki sekund. W takiej np. Australii już można jeździć slajdami.
- Doskonale technikę przejeżdżając oesy najslabszymi wózkami z danej kategorii. Nie jest trudno najszybciej przejechać odcinek najmocniejszą furą ale zadowolony z siebie spocznieś wówczas na laurach, a techniki wcale nie musiałeś mieć przecież takiej doskonałej podczas tego przejazdu.
- Wielu graczy uważa, że *Colin* to taka ścigałka, w której wystarczy położyć cegłę na pedale gazu (czyt. docisnąć go do oporu) i mknąć do przodu ile fabryka dała, często na granicy życia i śmierci (wirtualnej na szczęście). Otóż nie do końca. Czasami warto zdjąć nogę z gazu by nie zaliczyć wielokrotnie już przeze mnie wspomnianego „dzwonu” (kończącego się często, szczególnie na wyższych poziomach trudności, „terminalem”, czyli uszkodzeniem bryki uniemożliwiającym kontynuowanie jazdy). Często puszczenie gazu podczas pokonywania „hopki” jest wyrazem rozważań – zawieszenie wozu może bowiem nie znieść zbyt ostrego traktowania (czyt. zbyt twardego lądowania). Tak samo jeśli pogubiłeś się w

podpowiedziach pilota i nie wiesz co cię za chwilę czeka na trasie – zwolnij, lub przynajmniej zdejmij na chwilę stopę z pedału gazu.

- Skrzynia biegów: automatyczna czy ręczna? Szczerze napiszę, że z mojego doświadczenia wynika, że na automatycznej można w tej grze jeździć z dobrymi wynikami do poziomu pro-am włącznie. Poza tym automat pozwala skoncentrować się tylko na trasie lub podpowiedziach pilota, przy ręcznej trzeba zaś wsłuchiwać się dodatkowo w obroty silnika co może odciągać uwagę. Jednak ręczna skrzynia biegów ma też kilka zalet. O korzyściach czasowych wynikających z używania „manuala” nawet chyba nie warto dużo się rozpisywać: komputer zbyt wcześnie lub za późno zmienia biegi, zwykle nie wyciskając z maszyny ostatnich potów. Przyspieszenie na „manualu” jest więc zauważalnie większe, a to oczywiście przekłada się na sekundy zysku na trasie i lepsze czasy przejazdów. Poza tym daje nam ona możliwość hamowania biegami (poprzez ich redukcję), co w wielu przypadkach pozwala nam uniknąć poślizgu do jakiego by doszło gdybyśmy użyli hamulca ręcznego. Redukcja biegu miast pociągnięcia za ów hamulec w wielu sytuacjach może nas uchronić przed „dzwonem” w przydrożne drzewo podczas zbyt szybkiego pokonywania łuku (gdy siła odśrodkowa wyrzuca nas na zewnątrz), gdy hamulec w tej sytuacji spowodowałby wypadnięcie z trasy lub, w najlepszym przypadku, zarzucenie samochodem (wyprowadzenie go z toru jazdy) i stratę cennych ułamków czasu. Oczywiście nie wolno nadużywać hamowania redukowaniem biegów, w przeciwnym razie po kilku ostrych zakrętach w ten sposób pokonanych „zarzniemy” skrzynię! Jednak tą zaletę ręcznej skrzyni biegów (hamowanie redukcją przełożenia) niweluje w dosyć dużym stopniu hamulec nożny (patrz niżej). Dodatkowo ręczna skrzynia biegów ma też jedną ale dosyć poważną wadę: gdy już zaliczyliśmy „dzwona” (porządne uderzenie w przeszkodę) wycofanie i ponowny powrót na trasę zabiera sporo czasu - konkretnie samo zrzucenie biegów do wstecznego.
- Hamulec: nożny czy ręczny? Zdecydowanie nożny. W DiRT ten hamulec jest ultrasilny (wręcz przesadnie), na wielu bardzo szybkich prostych kończących się niespodziewanie ostrymi nawrotami czy łukami może uchronić przed kraksą. Dodatkowo prawie w ogóle nie powoduje poślizgów. Należy tylko ostrożnie nim operować, ledwie muskać klawisz hamulca, przyciskać na ułamki sekund. Często można hamować dosłownie w ostatniej chwili.
- Generalna zasada pokonywania zakrętów: zbliżamy się do nich po zewnętrznej, pokonujemy wewnętrzną, wychodzimy z zakrętu znowu po zewnętrznej by jak najszybciej nabrać prędkości. Oczywiście grając na klawiaturze nie jest łatwo trzymać się tej zasady, człowiek wystarczająco się szamocze próbując się utrzymać nawet na prostym odcinku drogi ;-).
- Pilota dobrze jest słuchać, a jeszcze lepiej jest nauczyć się tras na pamięć.
- Należy oglądać i uczyć się na powtórkach, najlepiej obserwując samochód przy ustawieniu kamery za nim. Zdziwisz się gdy zauważysz, że koło tej ściany, przy której w widoku zza kółka świsnęłaś mało o nią nie zahaczając – jak ci się wydawało – można przejechać jeszcze bliżej.

Konfiguracja rajdówki

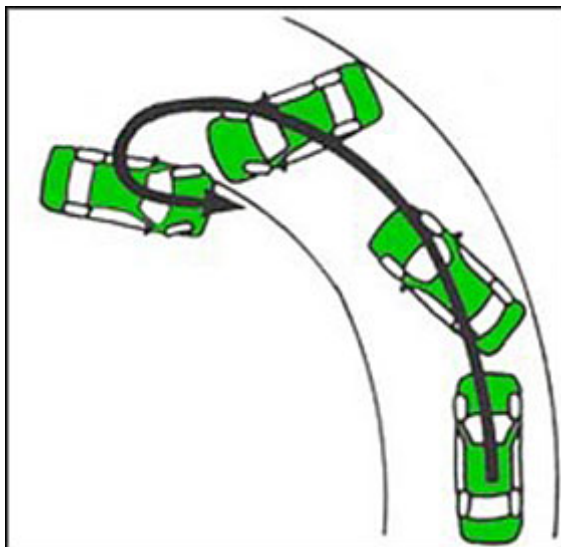


Część aplikowanych ustawień zależy od trasy, część od własnych preferencji (czyt. stylu jazdy), reszta od samochodu. Niektóre są podstawowe, inne bardziej zaawansowane i raczej nie powinniśmy w nich grzebać jeśli nie mamy pojęcia co robimy.

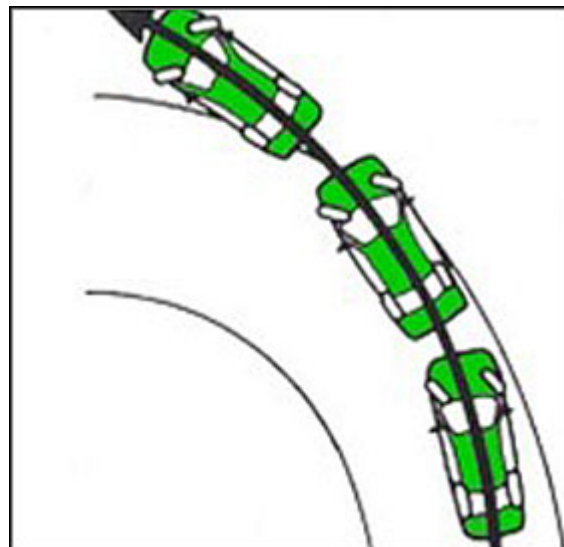
Ustawienia samochodu można zapisać na ekranie ustawień (bodajże klawisz **Ctrl**) by komputer zapamiętał je na stałe, co nam ułatwi życie gdy wracamy do gry po dłuższej przerwie (nie musimy wówczas znowu eksperymentować z konfiguracją wózka).

Zanim jednak przejdziemy do ustawień samochodu należy sobie chyba wyjaśnić dwa ważne pojęcia: nadsterowności i podsterowności. Pojęciami tymi określa się zachowanie samochodu na drodze.

Nadsterowność jest to tendencja samochodu do zacieśniania łuku zakrętu. W momencie, gdy samochód zacznie skręcać w lewo, jego przód wchodzi w zakręt mocniej niż tył. Innymi słowy, tył zaczyna wyprzedzać przód samochodu, powodując obrót auta wokół własnej osi i spychając samochód do rowu po tej stronie drogi, w którą skręca auto.



Nadsterowność



Podsterowność

Podsterowność jest to dokładnie przeciwstawne określenie do nadsterowności. Samochód podsterowny ma tendencję do poszerzania zakrętu. Auto na łuku jest wynoszone na zewnątrz drogi, czyli reaguje z opóźnieniem na skręt kierownicy.