

## „Es gibt nichts Besseres“

Isidor Frey im Altmühltal hat den direkten Vergleich: Ein Transit mit Durashift und ein Sprinter mit Sprintshift laufen parallel in dem kleinen Familienunternehmen. Erfahrungen.



Franz-Josef Frey (37) zeichnet mit seinem Zwillingenbruder Reinhard (nicht im Bild) für die Technik verantwortlich, Mutter Hermine Frey ist die Seele der Firma, Isidor Frey (39) erledigt neben Fahren auch das Kaufmännische.

Jederzeit wieder!“ ist sich Franz-Josef Frey sicher. Zusammen mit seinem Zwillingenbruder Reinhard ist der 37-Jährige zuständig für die Fahrzeugtechnik im Unternehmen Frey. Aus seinem kurzen Kommentar spricht Begeisterung. Begeisterung für eine Technik, die langsam auch im Omnibus Anwendung findet. Es geht um das automatisierte Schaltgetriebe, kurz ASG.

Bei Frey in Eichstätt hat man damit Erfahrung. Zum einen mit dem hauseigenen Sprinter 20-Sitzer mit Sprintshift, zum anderen mit einem „Vorführer“ von Ford. Dieser ist mit dem von Ford entwickelten Durashift-Getriebe ausgestattet. Das automatisierte Fünfgang-Getriebe gibt es bei Ford nur für die Versionen mit Heckantrieb, und auch nur für den 90-PS-Direkteinspritzer Turbo. Während

Mercedes das Sprintshift-Getriebe vom 80- bis zum 156-PS-Motor anbieten kann, ist Ford hier auf das maximale Eingangsdrehmoment der 90-PS-Maschine beschränkt.

Ein Jahr lang hatte Frey den Transit mit Durashift im Einsatz, insgesamt über 43.000 Kilometer. Isidor Frey: „Wir fahren hauptsächlich Linie mit Schulkindern, aber auch ein wenig Reise.“ Verbrauchstechnisch sah die Sache dann so aus: 9,5 Liter/100 km auf der Langstrecke mit hohem Autobahnanteil, 10 bis 12 Liter auf der Linie. „Bei uns im Altmühltal haben wir ziemlich bergige Topographie“, erklärt Isidor Frey (39) die Verbrauchszahlen, „und mit der 90-PS-Maschine sind wir hier oft am Limit ...“

Bei der Beurteilung der beiden Getriebe gehen die Meinungen nicht weit aus-

einander. Es herrscht allgemeine Zustimmung, was den Nutzeffekt betrifft. Weniger Schaltarbeit, gleichzeitig mehr Aufmerksamkeit für die Straße, Schonung des Antriebsstranges – das sind die vordergründigsten Vorteile des ASG.

Sogar Mutter Hermine Frey, die sich anfangs schlichtweg weigerte, den Automatik-Transit zu fahren, ist am Ende der einjährigen Testperiode von den Vorteilen der Durashift überzeugt: „Auf der Linie ist die Automatik eine Riesen-Arbeits erleichterung. Der Ford erfordert wegen der Bedienung über Tasten dabei etwas mehr Konzentration als der Sprinter. Die Drucktasten waren für mich gewöhnungsbedürftiger als der schaltknüppelartige Joystick des Sprinter.“

Hermine Frey bewegt täglich die verschiedensten Busse – vom Schubgelenk bis zum dreiachsigen Reisebus ist alles dabei. Die Schaltung des Transit fordert ihr insofern Aufmerksamkeit ab, als sie anfangs eine ordentliche Motorbrems-



Das Durashift-Getriebe von Ford wird über Tasten im Armaturenbrett geschaltet. Im Ford zeigt das Display auch im Automatik-Modus den gerade angezeigten Gang an. Mit den Tasten im Lenkrad ist der manuelle Eingriff möglich.



Das Sprintshift wird über einen Ganghebelartigen Joystick bedient. Für Hermine Frey ist diese Art der Bedienung intuitiver. Im Automatikmodus zeigt das Display nur „A“ und nicht den eingelegten Gang.

wirkung des Motors vermisste. Und weil man die nur durch ordentlich hohe Drehzahl im Schubtrieb bekommt, freunde sie sich ganz schnell mit den Schalt-Ta-

## In dritter Generation

Reisen und Omnibus mit Frey, Eichstätt, gibt es bereits in der dritten Generation. Großvater Isidor Frey gründete das Unternehmen 1925. Isidor Junior (39), der heute die kaufmännische Leitung innehat, übernahm das Geschäft nach dem Tode des Vaters vor einigen Jahren. Der Vater, als

humoriges Original weit über die Grenzen des beschaulichen Altmühltal-Städtchens bekannt, hieß selbstverständlich auch Isidor – wie übrigens schon der Urgroßvater des Clans. Die bodenständige Familie Frey hielt den Betrieb bewusst überschaubar klein: Schullinien und Reise werden derzeit mit drei Kleinbussen, fünf Linienbussen und vier modernen Hochdecker-Reisebussen bedient.

sten im Lenkrad an. „Zwei mal Minus gedrückt, und schon bremst der Motor wunderbar, das spart Beläge ...“ Und Sohn Franz-Josef ergänzt: „Alles eine Sache der Abstimmung. Die Sprintshift schaltet etwas früher herunter, dafür später rauf.“ In der Tat. Es fällt auf, dass die Ford-Automatik feiner auf Schaltwünsche reagiert, die der Fahrer per Gasfuß einsteuert.

Um ein frühes Heraufschalten zu provozieren, genügt beim Ford einfach frühe Gaswegnahme. Beim Sprinter werden solche Schaltungen offenbar erst in etwas höheren Drehzahlregionen freigegeben, ansonsten funktioniert das „Schalten per Gaspedal“ genauso wie beim Transit.

So ganz der Automatik die Regie zu überlassen, ist im Hause Frey nicht ➤

# Ihre nächste Haltestelle ist in Düren !

**Alles aus einer Hand**

**Wir reparieren auch Ihren  
Unfallschaden einschließlich  
KFZ und Elektrik mit  
Fachbetriebsgarantie**

- Unfallreparaturen mit Garantie
- Generalüberholungen
- Toiletteneinbau Chemie und Wasser
- Scheibeneinbau – 24-Stunden-Service
- Fahrwerksvermessung
- Gerippeschweißungen



**CHR.SCHMITZ**  
**Karosseriebau/Lackiererei**

**Ihr Omnibus-Spezialist!**

Rurbenden 34 · 52382 Niederzier  
Telefon (02428) 4035 · Fax (02428) 5983  
[www.Karosseriebau-Schmitz.de](http://www.Karosseriebau-Schmitz.de)  
[Info@Karosseriebau-Schmitz.de](mailto:Info@Karosseriebau-Schmitz.de)



**SETRA**  
**ServicePartner**



## Schiebetür reicht nicht

„Durashift ja, Schiebetür nein ...“ Diese Einschätzung lässt schon ahnen, wo sich die Hauptkritik der Familie Frey am Transit-13-Sitzer festmacht. Einhellige Meinung über die seitliche Schiebetür: „Für die Linie nicht geeignet.“ Senioren und Kinder wüssten oft nicht, wie man die Türe öffnet, geschweige denn wieder richtig schließt. Die Lärmbelastigung der schlagenden Tür sei für den Fahrer auf Dauer ebenfalls eine Zumutung. Weitere Nachteil: Der Fahrer muss zur Einstiegskontrolle den Kopf ständig nach rechts hinten drehen. Der Einstieg vorne mit elektrisch betriebener Schwenktüre sei dagegen ideal: Der Fahrer hat die absolute Kontrolle über die Tür. Zudem ergibt sich dort, wo normalerweise die Schiebetür öffnet, ein weiterer Sitzplatz. Mittlerweile ist der Transit-Bus mit vorderer Schwenktür bei einigen Karosserien erhältlich.

Ein weiterer Kritikpunkt betrifft die fehlende Standheizung. Kalte Füße im Winter sind da über die ersten 20 Kilometer garantiert, zumal der Transit nicht wie andere Direkteinspritzer über einen Startheizer verfügt.



**Die Schiebetür ist für die Linie untauglich. Zu schwierig ist das Schließen und Öffnen für den Fahrgast, der Fahrer erlebt erhöhte Lärmbelastigung durch die ständig knallende Tür.**



**Isidor Frey hofft auf weniger Verschleiß und Kosteneinsparungen durch das ASG.**

sierten Getriebe weniger kaputt machen kann und sogar ganz passable Verbrauchswerte erfahren kann. Wie es um die Standzeiten der Getriebe und ihrer Kupplungen bestellt ist, können sie dagegen nur vermuten. Isidor Frey: „Logisch wäre, dass die Kupplungen länger halten, weil die Automatik auch kitschige Anfahrvorgänge sehr schonend erledigt. Ein Quälen der Kupplung ist hier nie nötig und auch gar nicht möglich.“

Wenn es eine Analogie zu den Erfahrungen mit dem ASG bei schweren LKW gibt, wird zutreffen, was Isidor Frey be-

üblich. Alle sind sich einig: „Man muss schon mitdenken, um das automatisierte Getriebe optimal zu nutzen.“ Das hält die Sinne wach. Bei beiden Schaltboxen muss man zum Beispiel manuell wieder den Automatik-Modus anwählen, wenn zuvor ein manueller Eingriff erfolgte. Beim Sprinter, indem man den Schalthebel ein-

mal seitlich nach „A“ bewegt, beim Transit durch einmaliges Drücken der Taste „D“ (Drive).

Obwohl Franz-Josef und Reinhard Frey wissen, dass nur ein Fahrer mit etwas Gefühl für die Technik eine ASG optimal nutzen wird, wissen beide auch, dass ein schlechter Fahrer mit einem automati-



**Die Lenkradtasten beim Ford sind praktisch bei Geradeausfahrt, in Kurven tut man sich schwer. (links)**

**Mit den Tasten im Transit ist man schnell vertraut: Für den Rückwärtsgang ist zweimal drücken erforderlich, ein Druck auf D setzt den Anfahrang oder wechselt von manuell wieder in den automatischen Betrieb. (rechts)**



**Franz-Josef Frey fasziniert die Schaltlogik und die Einbindung des Tempomats beim Sprinter.**

züglich der Kupplung vermutet. Iveco zum Beispiel würde niemals die Verdoppelung der Kupplungs-Standzeit durch ein ASG propagieren, wenn man nicht sicher wüsste, dass dem auch so ist.

Eine Rollsperr für Anfahren wie beim Sprinter vorhanden, haben die Freys beim Transit nicht vermisst. Profis sind am Werk: Hier wird am Berg nach alter Schule mit Handbremse und viel Gefühl angefahren.

Die unterschiedlichen Schaltphilosophien der beiden ASG werden bei Frey gerne diskutiert. Mercedes wählte bei der

Sprintshift das „adaptive“, also ein sich dem Fahrstil des Fahrers selbständig anpassendes Programm. Wer ruhig und gelassen fährt, bekommt frühe Schaltpunkte von der Automatik. Wer „räubert“, bei dem liegen die Schaltpunkte etwas sportlicher (aber auch auch verbrauchs- und verschleißfördernd) bei höheren Drehzahlen. Bei Fords Durashift kann der Fahrer über Drucktasten drei verschiedene Fahrprogramme wählen: „E“ für Economy schaltet früh hoch, bevorzugt eine niedertourige Fahrweise. Die „Winter“-Taste ermöglicht sanfte Anfahrvorgänge im zweiten Gang, die Taste „Hochlast“ dreht die Gänge höher aus. Ein Lob an Ford, dass man hier nicht die verfängliche Bezeichnung „Sport“ gewählt hat.

Für Reinhard Frey hat die sich anpassende Automatik von Mercedes – neben allen Vorteilen – auch einen durchaus zwiespältigen Aspekt. Er gibt zu bedenken: „Wenn ich einen Fahrer habe, der räubern will, dann erlaubt ihm der Computer dies – ohne, dass ich das verhindern könnte. Sicherlich in den Grenzen, in denen noch nichts kaputt gehen kann. Aber ein Schalter, mit dem ich quasi das Programm in Stellung „ökonomisch“ blockieren könnte, wäre mir manchmal schon recht.“

Grundsätzlich fördern automatisierte Getriebe jedoch eine gelassene, drehzahlarmer Fahrweise, da ist man sich bei Frey einig. Reinhard Frey: „Ich wünschte, wir hätten das ASG längst im großen Bus – es gibt nichts Besseres.“

ROBERT DOMINA



**Kupplung Ade: Weniger Arbeit für den linken Fuß ist einer der Hauptvorteile des ASG.**



**Omnibus Trading**

## Unser Minibusprogramm



**SUNDANCER MB1223L Atego Midi**  
26 – 40 Plätze und 4500 ltr. Stauraum



**FORD TRANSIT 350L BAMBINO**  
16 Plätze und 2500 ltr. Stauraum



**SUNSET MB416CDI/VWLT46**  
16 – 19 Plätze und 2500 ltr. Stauraum



**SUNRISE XXL MB416CDI/VWLT46**  
24 Plätze



**CITY BIRD MB416CDI/VWLT46**  
Niederflur 24 Plätze

Starten Sie jetzt mit einer Vorführung bei Herrn Hans Seger (Tel. 01 71/6 02 93 38)  
Oder besuchen Sie uns im Internet unter [www.omnibustrading.com](http://www.omnibustrading.com)