



# FRISCHER FRANKE

Nach Brose bringt mit Metz ein weiteres fränkisches Traditionsunternehmen einen Mittelmotor auf den Markt. Wie schlägt sich der Neue im MYBIKE-Test?

TEXT Uli Frieß FOTOS Daniel Simon

**M**etz mecherd ich aa – selbstbewusst fränkisch bewarbt der Traditionshersteller Metz aus Fürth einst Unterhaltungselektronik und Foto-Blitzgeräte aus eigener Fertigung. Das historische Unternehmen gibt es heute

nicht mehr, doch die Marke lebt in der Metz Mobility GmbH weiter. Neben einem Elektroroller produziert Metz in Eigenregie ein kompaktes Lasten-Pedelec. Das Packr (siehe Test Seite 30) ist ein Kleintransporter für kurze Strecken und kleinere Transport-

aufgaben, dient jedoch in erster Linie der Produkteinführung des hauseigenen Mittelmotors Metz G8. Der Antrieb ist eine 100-prozentige Eigenentwicklung, auch die Sensorik und die Software zur Motorsteuerung stammen von Metz. Gefertigt werden

die Motoren in Nürnberg, die Akkus stammen von der BMZ-Group aus Karlstein. Während der Fahrttests hat uns die sensible Regelung des G8 gefallen. Seine Leistungsabgabe lässt sich fein und exakt über den Druck aufs Pedal steuern. Beim Anfahren

unterstützt er mit promptem und weichem Anlaufverhalten; hört man auf, zu treten, schaltet er sofort ab. Trotz des Stirnradgetriebes – Antriebsriemen werden im Aluminium-Motorgehäuse nicht eingesetzt – ist die Laufruhe hoch. Die Maximalleistung reicht zwar nicht an potente High-End-Motoren, beispielsweise Boschs Performance CX oder Broxes Drive S, heran, sie ist aber deutlich höher als die aktueller Low-Assist-Antriebe. Damit empfiehlt sich der Motor für den Einsatz an Alltags- und Trekking-Pedelecs, die nicht das letzte Quäntchen Leistung brauchen.

Display und Bedientaster zur Motorsteuerung hat Metz in einem Kombi-Instrument am linken Lenkerende vereint. Ein Drucktaster erweckt den Antrieb zum Leben, die Tasten zur Anwahl der vier Unterstützungsstufen sind ausreichend groß und auch mit

Handschuhen gut bedienbar. Das farbige TFT-Display informiert außer über Akkuladestand und gewählte Unterstützungsstufe über Geschwindigkeit und die wichtigsten Fahrdaten. Per Mikro-USB-Anschluss lassen sich mobile Geräte zur Stromversorgung mit der Bedieneinheit verbinden. Eine integrierte USB-Schnittstelle ermöglicht es, kompatible Herzfrequenzmesser zu koppeln und den Puls auf dem Display anzuzeigen. Wer auf dem Smartphone mittels Komoot-App navigiert, kann Navigationshinweise per Bluetooth auf das Display spiegeln. **Fazit:** Das Metz-G8-System ist eine gelungene Bereicherung des Mittelmotor-Angebots. Der Antrieb könnte sich bald an Pedelecs einiger etablierter Radhersteller finden. Verbessern würde den Metz-Erstling noch ein abnehmbares Display für besseren Diebstahlschutz.

## FAHRTEST

Nicht alles, was ein Antrieb kann, lässt sich auf einem Prüfstand abbilden und messen. Wie sensibel ein Motor auf den Pedaldruck reagiert und wie stark er beschleunigt, erfährt man nur während einer Testfahrt. Das gilt auch fürs Ansprech- und Abschaltverhalten.

Der Antrieb muss beherrschbar einsetzen und beim Anfahren am Berg möglichst sofort anlaufen. Wenn man aufhört, zu treten, sollte der Motor sofort abschalten und nicht nachschieben.

## PRÜFSTANDTEST

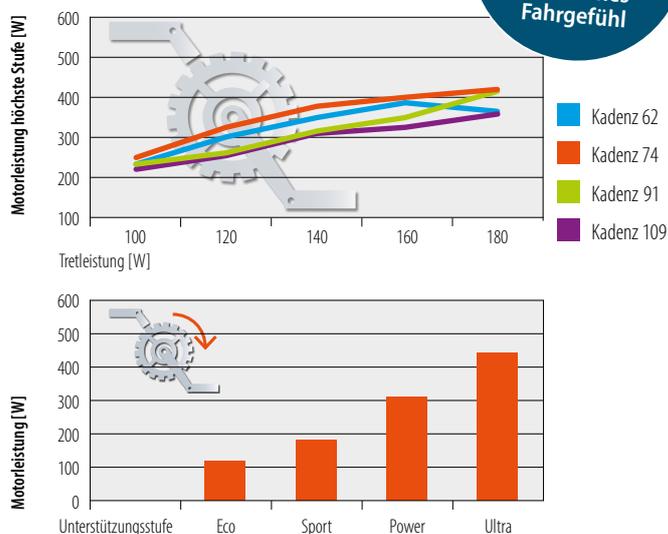
Auf unserem Rollenprüfstand haben wir die maximale Dauerleistung der Motoren gemessen. Die Leistungsabgabe differiert, abhängig von der Trittfrequenz (Kadenz), bei den Motoren mehr oder weniger stark. Gemessen wurde bei 20 km/h und, je nach Gangabstufung, mit Kadenzen nahe 60, 70, 90 und 100 Umdrehungen pro Minute. Die Tretleistung des Fahrers haben wir mit 100, 120, 140 und 160 Watt simuliert. Aus den Leistungskurven lässt sich neben dem charakteristischen Leistungsanstieg auch ablesen, bei welcher Kadenz und Tretleistung der Motor den Fahrer maximal unterstützt. Die maximale Motorleistung in jeder Unterstützungsstufe haben wir bei 70 Kurbelumdrehungen pro Minute gemessen.

## METZ G8

In Abmessungen und Gewicht (2,8 Kilo) setzt der Metz G8 keine neuen Standards, unterscheidet sich aber auch nicht wesentlich von anderen marktüblichen Mittelmotoren. Leistung und Drehmoment liegen nur knapp unter den Werten der High-End-Modelle bekannter Wettbewerber. Motorsteuerung und -regelung arbeiten sensibel und gut aufeinander abgestimmt, auch hier gibt sich der G8 keine Blöße. Die über einen Sensor im Schaltzug angesteuerte Schaltunterbrechung funktioniert effektiv, damit wechseln auch Getriebebenen die Gänge prompt und ohne die Pedale entlasten zu müssen. Die vier Unterstützungsstufen sind spürbar differenziert, die Stufe „Sport“ entspricht in etwa einer Verdoppelung der Tretkraft.

**Nennleistung** 250 Watt  
**max. Drehmoment** 75 Nm

Sensibel gesteuert, homogener Leistungsverlauf, natürliches Fahrgefühl



Die Leistungskurven des Metz G8 zeigen einen homogenen, stetig mit der Tretkraft ansteigenden Verlauf. Je stärker der Fahrer in die Pedale tritt, desto mehr Leistung steuert der Antrieb dazu. Das kommt eher sportlich orientierten Fahrern entgegen, die ein möglichst fahradähnliches Verhalten bevorzugen. Am meisten Leistung bekommt, wer mit niedrigen bis mittelhohen Trittfrequenzen (60 bis etwa 80 Umdrehungen pro Minute) pedaliert. Wer dem Motor Höchstleistungen entlocken will, muss kräftig in die Pedale treten. Damit unterstützt der Metz G8 kraftvolle Antritte besonders intensiv, beim entspannten Pedalieren schiebt er sanft und energiesparend.



## METZ PACKR

Preis 2.998 Euro // Info [www.metz-mobility.de](http://www.metz-mobility.de) // Rahmen Alu // Motor/ Akku Metz G8/500 Wh // Schaltung Shimano Alfine 8 // Gewicht 31,4 Kilo