



Leichter als zwei Pfund Butter und dennoch kein bisschen labberig? Mit ihren hohlen Carbonarmen und ihrer extrem leichten 30mm Aluminiumwelle ist die RaceFace Next SL die so ziemlich leichteste in Serie gefertigte Kurbel für den MTB Cross-Country Einsatz. Zudem ist sie vielfach kompatibel und umrüstbar. Mehr in unserem Langzeittest...

Features der Kurbel:

Selbstbewusst wird die Kurbel als leichteste MTB Serienkurbel angepriesen und beim Release hängen die Canadier sie sogar an einen Luftballon, um ihr grandios leichtes Gewicht zu präsentieren. Die edle Verpackung der Kurbel zielt zudem der Schriftzug „A crank above all others“.



Direkt ist klar, diese Kurbel soll den Markt erobern. Die Features könnten beinahe zu einem Sportwagen gehören. Hohle Carbonachsen, ultraleichtes Aluminium, das 20% gegenüber dem herkömmlichen 7050 einspart, neuartige Cinch Verschraubungen und Lager, sowie eine große Auswahl an Direct Mount Kettenblättern und Kurbelsternen.



Das Ergebnis ist eine Kurbel, die mit hoher Steifigkeit bestehen soll und zudem in so ziemlich jeden Rahmen passt. Mit dem Cinch System ist die Kurbel für alle Lagerstandards bereit und kann 3-fach Spider, 2-fach oder auch Direct Mount Kettenblätter für den 1-fach Betrieb aufnehmen. Letztere besitzen für einen besseren Halt der Kette ein narrow-wide Profil, das in die unterschiedlich breiten Laschen der Kettenglieder greift. Erhältlich ist es neben dem üblichen schwarz in blau, rot, grün, orange und purple.



Wir testeten die Kurbel mit einem 34er und einem 32er Direct Mount Kettenblatt, sowie PF30 Lagerschalen. Auch bei diesen gibt es wieder etwas besonderes zu vermerken. Die eigentlichen Industrielager sitzen außerhalb des Rahmens. Der Kontaktpunkt zwischen Kurbel und Lager ist somit weiter außen, was die Steifigkeit und Langlebigkeit der Lager erhöhen soll.

Zum Schutz der Edel-Kurbel befindet sich auf jedem Kurbelarm eine dicke Schutzfolie gegen Kratzer des Radschuhes, sowie Gummi-Crankboots am Kurbelarmende gegen Aufsetzer.

Beim Gewichts-Check ergaben sich folgende Werte:

- Kurbelarme mit 34er Kettenblatt: 447g
- Crankboots zum Schutz der Arme: 16g
- PF30 Innenlager: 113g
- Optionales 32er Direct Mount Kettenblatt: 61g

Mit einem Gesamtgewicht von 576g spielt die RaceFace Next SL somit fast in einer eigenen Liga der Serienkurbeln. Vergleicht man die nackten Kurbelarme mit der nicht viel günstigeren SRAM XX1 (UVP rund 500€, online viel günstiger), so spart die RaceFace nochmal rund 100g! Das können sonst nur die deutlich teureren Tune BlackFoot und THM Kurbeln:

- RaceFace Next SL Kurbelarme mit Kettenblatt: ca. 447g, 519€
- Tune Black Foot Kurbelarme mit Kettenblatt: ca. 380g, 829€
- THM Clavicula M3 Kurbelarme mit Spider: ca. 395g, 848€

Die nackten Werte der RaceFace Next SL sind demnach durchaus überzeugend und der Preis im Konkurrenzvergleich gut und gerechtfertigt.



Montage:



Anders als bei den meisten Kurbeln ist die Achse fest mit dem linken und nicht mit dem rechten Kurbelarm verbunden. RaceFace hat diese Variante gewählt, um den Umbau von Spidern oder Kettenblättern zu erleichtern.

Nach der Lagermontage steckt man die Achse hindurch, fügt eventuell je nach Rahmebreite Spacer hinzu und schraubt den rechten Kurbelarm samt Blatt von außen fest. Das axiale Spiel wird mit einem kleinen Plastikring handfest an der linken Kurbelseite eingestellt. Eine kleine Aluminiumschraube fixiert diesen letztendlich.

Insgesamt geht der Einbau sehr leicht von der Hand und auch der Wechsel des Kettenblatts ist gut gelöst. Mit einem herkömmlichen Innenlager Werkzeug (Vielzahn-Aufnahme) löst man nach der Demontage des rechten Kurbelarmes die Befestigungsschraube des Blattes und steckt ein anderes Blatt oder einen Spider drauf.

Die Montage des Systems ist wirklich sehr einfach und auch die Demontage geht ohne lästigen Kurbelabzieher oder Gehämmer leicht von der Hand.

Auf dem Trail:



Im Einsatz hatten wir die Kurbel bei Cross-Country Wettkämpfen (Bundesliga, Deutschland Cup) und auch bei Marathons. Für letztere montierten wir beispielsweise bei der Zillertal BikeChallenge (Etappenrennen) ein 32er Kettenblatt, für kurze Rennen reichte uns jedoch das 34er.

Bezüglich der Steifigkeit erkannten wir trotz der leichten Bauweise keinerlei Einbußen. Es ist zwar immer schwer dies zu quantifizieren aber bei harten Anritten, Drops und Sprüngen merkten wir keinen Flex. Die Robustheit der Kurbel wird auch dadurch bestätigt, dass sie nicht nur für den XC Einsatz freigegeben ist, sondern dass man abgesehen vom Downhill alles mit ihr machen kann, unabhängig vom Fahrergewicht.



(c) Mattis Radsportfotos

Das narrow-wide Zahnprofil des Kettenblatts soll in der Theorie das Abspringen der Kette verhindern. Dicke und dünne Zähne greifen fester in die breiten und dünnen Laschen der Kette. Dies können wir definitiv bestätigen. Die Kette wird von dem Blatt besser geführt und sitzt strammer, was ein Abspringen größtenteils verhindert. Nur größtenteils, da wir uns letztendlich doch für die Montage einer Kettenführung entschieden. Mit zunehmendem Verschleiß des Blattes (>2000km) wurde die Kette nicht mehr so stark gehalten und nach mehrmaligem Abspringen bei extrem ruppigen Wurzel und Steinpassagen gingen wir lieber auf Nummer sicher und griffen zu einer e thirteen XCX. *(Getestet mit einem SRAM XX und unter Einbezug von Erfahrungen mit einem XX1 Schaltwerk)*. Das Kettenblatt steht dem der SRAM XX1 somit in Punkto Sicherheit etwas nach.

Dauerhaltbarkeit:

Die Kurbel musste so einiges über sich ergehen lassen. Von Steinbeschuss in den Alpen bei der Zillertal BikeChallenge, über harte Belastungen und leider auch Stürzen bei der XC Bundesliga, bis hin zu Weltuntergang artigem Regen und Schlammbeschuss bei Deutschland Cups.



Kleinere Probleme bleiben während einer kompletten Saison nicht aus. Als erstes ist eine gelöste Schutzfolie am Kurbelarm zu nennen (s. folgendes Bild unten). Da sie jedoch nur an einem Arm Schaden nahm und auch nicht komplett abbriss, ist dies kein Grund zu großer Kritik. Zudem können wir auch keinen zu harten Umgang beim BikeWash ausschließen. Vielmehr möchten wir hier auf die Vorzüge der guten Idee eingehen. Während Kurbeln von SRAM oder Shimano mit der Zeit starken Abrieb und Kratzer am Kurbelarm verzeichnen, ist die leichte Schutzfolie sehr wirksam gegen optische Schäden.



Negativ zu bewerten ist jedoch ein Defekt des Vorspannungsringes, der die Kurbel in axialer Richtung fixiert. Der Plastikring mit Alu-Schraube hat zwar keine tragende Funktion aber dennoch hätte man unserer Meinung nach hier auf etwas haltbareres setzen sollen. In unserem Test versagte das Gewinde des Plastikrings. Die Folge war axiales Spiel während einer Trainingseinheit, da sich der Plastikring nun verdrehte. Da sich der Schaden nicht direkt nach der Montage abzeichnete, sondern während einer Trainingseinheit ist ein Montagefehler auszuschließen. Selbstverständlich wurde das defekte Teil direkt einzeln von RaceFace getauscht.



DC Solingen, (c) Thomas Sommer

Den sonstigen Verschleiß der leichten Kurbel möchten wir als normal betiteln. Das Kettenblatt weist übliche aber keineswegs zu starke Gebrauchsspuren auf und das Innenlager läuft ebenfalls gut bzw. frei. Zudem war nie ein Knacken der Kurbel zu spüren. Die Kosten von Ersatzteilen (PF30 Lager: rund 50€, d-m Kettenblatt 60€) wären ebenfalls nicht übersteuert. Wir werden euch auf dem Laufenden halten, falls sich der Zustand in den nächsten Monaten ändern sollte.

Fazit:

Mit ihrer schönen Optik, der sinnvollen steifen Bauweise und dem bestechenden Gewicht ist die RaceFace Next SL Kurbel ein echtes Highlight. Auch der Vergleich aus Gewichtsersparnis und Preis fällt gut und gerechtfertigt aus. Wenn die kleineren Wehwehchen in unserem harten Tests nicht wären, wir würden die Kurbel vielleicht als perfekt bezeichnen. So oder so aber ein begeisternder Kauf tip für Leichtbauer.

Mehr Infos und Auflistung aller Varianten unter: www.raceface.com

alle Bilder ohne (c) Beschriftung by Dominik Voss

