



*Kläder:* 8848

*Hjälm:* Poc

*Skor:* Diadora

*Handskar:* Pearl Izumi

*Glasögon:* Poc



# TEST: Kuzmin

AV: ANDREAS DANIELSSON // FOTO: LUCA MARA

Cykling är alltid roligast när man använder exakt rätt cykel för rätt ändamål. Men det innebär också att antalet cyklar lätt kan dra iväg. Därför börjar hybriderna nu få genomslag. Och därför har vi testat ett nytt svenskt märke, som styrs av en pragmatisk ingenjör från Moskva.

**BLAND LÄNGDSKIDÅKARE** är Leonid Kuzmin mest känd för sin stålsickel och sina teorier om huruvida glidvalla bara är av ondo. Vi ska inte lägga oss i den redan dynamiska diskussionen; däremot känner vi igen retoriken nu när Kuzmin också sedan några år är representerad i cykelbranschen. Pragmatism är ett nyckelord som han ofta hänger upp sina resonemang runt. Och vi gillar det eftersom många "sanningar" idag är ett resultat av PR, sociala överenskommelser och känslor, istället för konkreta fakta.

Kuzmin, med rötter i Moskva, är ingenjör och har alltid haft ett stort cykelintresse. Att han nu gör en satsning på cyklar är därför inte så konstigt som det kanske låter. Och Kuzmin har prickat tiden väl med sin allroundcykel. För det här är ingenting för dig som vill vinna Tour de France eller Cykelvasan. Det här är en hybrid, med ett brett användningsområde och fokus på pålitlighet. Med det sagt bjuder den här cykeln inte på några revolutionerande lösningar. Tvärtom ser den nästan ut att vara tagen från nittioalet, med en högst traditionell titanram, normala vinklar och arkitektur. Det enda som ger skenet av något modernt är hans egendesignade fälgar i kolfiber, som är lite bredare för att ge ökat stöd åt större däck.

Med en ram i titan, där upphovsmakaren har ryska rötter, så undrar du säkert om det ryska titanet är på väg att göra comeback. Men så är det inte. Numera finns knappt någon rysk cykelproduktion att tala om, särskilt inte titanrelaterad. Ramen har designats av Kuzmin själv och precis som fälgarna är den tillverkad i Kina. Och här finns inget som avviker i någon radikal mening. Tvärtom så är allting så traditionellt det kan vara. Och inte helt utan skäl. Kuzmin lutar sig tillbaka på argument såsom att styr- och vevlager i suspekta standarder kan vara en chansning över tid. Dels för att nya standarder knappt hinner lanseras förrän de är borta, varför det kan vara svårt att hitta reservdelar. Och

att inte använda integrerade lager betyder att ramen besparas från ett mekaniskt slitage som kan uppstå med just integrerade lösningar.

Ramen har varierad form på rören beroende på var röret är placerat, men gemensamt är att alla rör är oreducerade. Det kan tyckas märkligt eftersom just reduceringar är ett sätt att placera materialet där påfrestningarna är som störst. Och att plocka bort detsamma där det inte behövs, i syfte att få en ram med hög styrka och styvhet i relation till vikten. Men Leonid Kuzmin har ett enkelt svar på frågan.

- Reducerade rör håller inte lika bra om de utsätts för yttre våld, därför har jag valt oreducerade rör.

Att alla vajrar leds på utsidan handlar om att risken för problem minskas i jämförelse med integrerade lösningar. Och Kuzmin använder klassiska snabbkopplingar med nio millimeters axelbredd för att det fortfarande är vanligast.

- Om du till exempel är ute på en lång tur på platser där moderna cykelaffärer inte existerar så är sannolikheten mycket större att du hittar reservdelar till ett gammalt system framför genomgående axlar med udda låsningar. Av samma skäl använder jag också bromsar med vajer hela vägen till oket. Det är lättare att ta med sig eller hitta en ny vajer än delar och olja till ett hydrauliskt system.

Visst har Kuzmin helt rätt i det. Och behovet av genomgående axlar är inte lika stort när cykeln saknar fjädring.

## SÅ WHAT?

Men, säger du, vad är det här egentligen för stenålderscykel? Vad är den bra på, och för vem? Till att börja med väger hela ekipaget 9,2 kilo utan pedaler. Det är faktiskt en imponerande siffra i sammanhanget, med tanke på att bara däcken med sin 2.25-volym väger betydligt mer än de crossdäck som är vanligast för den här typen av cyklar.



## KUZMIN

**Ram:** Titan, Grade 9 (3AL-2.5V)  
**Gaffel:** Titan, Grade 9 (3AL-2.5V)  
**Styrstam:** Titan, Grade 9 (3AL-2.5V)  
**Sadelstolpe:** Titan, Grade 9 (3AL-2.5V)  
**Hjul:** Kuzmin nav och 37 mm kolfiberfälgar  
**Styre:** On One Midge  
**Bromsar:** Ashima  
**Växlar:** Sram  
**Vikt:** 9,2 kilo utan pedaler  
**Pris, komplett cykel:** 46 000 kronor  
**Pris, ramset inklusive gaffel, styrstam, styre, sadelstolpe:** 22 000 kronor  
**Leverantör:** Kuzmin Ski Technology AB

Cockpiten består av ett klassiskt äventyrsstyre med kompakt och generöst utgående bock. Vid en första anblick ser det helt knasigt ut med tanke på hur bromsreglagen står vinklade. Men känslan är något annat. Det känns till och med helt okej att bromsa och växla oavsett var du har händerna placerade. Med händerna i styrets underkant får du en position där överkroppen får skön avlastning mot styret. Och när du sedan greppar tag i bocken påminner känslan faktiskt lite om klassiska barends till en mountainbike.

I sadeln upplever vi direkt den här cykeln som väldigt trygg, och den största förklaringen till det sitter i hjulen. Nu är det viktigt att förstå rätt. I teorin ska hela ekipaget vara så lätt som möjligt om ditt syfte är att cykla fort. Och i varierad hastighet är det extra viktigt att den roterande massan är så låg som möjligt, och sitter så nära centrum som möjligt. Men om syftet inte längre är att jaga sekunder, utan istället ha roligt – ja, då vill jag påstå att resonemang- et nästan kan vändas till det motsatta. För när däckerna får en hög volym (läs: ökad vikt) och ytterdiametern på hela hjulen är större än normalt, då blir resultatet en extremt trygg cykel. Men eftersom den roterande massan verkligen känns, jämfört med vanliga landsvägsdäck, kan den upplevas lite bångstyrig till en början. Fast det är bara en vanesak, där du får ändra din körteknik så att du inte bara svänger med hjälp av armarna, utan också lutar kroppen mer än vanligt. Då hänger hjulen genast med.

### LÅNGSIKTIG NJUTNING

När hastigheten är uppe i marschfart, alltså så där fort så att det rullar på utan att du går på rött – då är det här inget annat än ren njutning. Och när man inte jagar segrar är det också väldigt mycket lättare att se charmen och nyttan med detaljlösningar som inte är superinnovativa. Tvärtom så ger det en ökad trygghet. Och just ordet trygghet är det som bäst beskriver den här cykeln.



Det ser lite konstigt ut vid en första anblick, men känslan är faktiskt väldigt bra.

I skogen, över rötter och stenar, påminner Kuzmin mycket om en klassisk och stel mountainbike från nittiotalet. Fast med den skillnaden att de här stora hjulen, och ännu större däckerna, gör cyklandet mycket roligare än förr i tiden. Nu får man inte tävla i mountainbike med bockstyren, men om du bara nöjer dig med att okynnescykla längs fina stigar och motionsspår så räcker den här cykelns egenskaper till alldeles väl. Och blir du på attackhumör så svarar cykeln bra, dels för att ramen är styvare än nittiotalet titanramar och för att vikten är så pass låg.

För dig som vill ha ett redskap för pendling och upplevelse så är Kuzmins cykel utrustad med ett antal gängade och svetsade inserts för skärmar, pakethållare eller andra lastlösningar. Och det är i den här kontexten som den här cykeln gör sig bäst, sett till vilka egenskaper den har. Lasta den, plåga den och älska den!

Vi har inte testat Kuzmin med rena landsvägshjul. Vi tror inte att den behöver skämmas för sig här, och att ta sig runt Vättern fungerar alldeles säkert utmärkt. Men om du har ett renodlat landsvägsintresse skulle vi hellre rekommendera något annat, mer nischat.

Dåligt då? Sadelstolpen har en mycket tju-sig infästning av sadeln, med drag av klassiska Moots från tidigt nittioal. I min mening så ren och fin en sadelinfästning kan bli. Men tyvärr håller den inte sadeln på plats om du råkar sätta dig hårt och snett. Kuzmin har också valt

Den här cykeln ska hålla. Länge. Och om du vill ge dig iväg på en långtur i främmande länder så ska den gå att laga, i bristen på moderna cykelbutiker. I praktiken betyder det att Kuzmin har utslutit nya lösningar såsom genomgående axlar och integrerade styr- och vevlager. För när du blir ståendes med en defekt cykel, så är sannolikheten störst att du hittar en hjulinfästning med traditionell nio millimeters-snabbkoppling, helt vanliga ekrar och styr- och vevlager som inte är integrerat i ramen.



en semihydraulisk broms, där vajer används hela vägen till oket, som sedan har en intern hydraulik. Vi hade valt helt hydrauliska bromsar om cykeln bara skulle användas i civiliserade länder. Helt enkelt för att både funktion och känsla är så mycket bättre. Och skulle vi dra iväg på äventyr hade vi nog valt helt mekaniska bromsar, så vi slipper pyssla med läckande olja på suspekta platser. Samtidigt måste vi säga att bromsarna från Ashima är väldigt bra i jämförelse med andra semihydrauliska lösningar.

Vårt slutord är positivt. Kuzmins tankar om pragmatism är nyttigt och hans cykel landar i perfekt tajming för när gravel- och äventyrs- cyklarna nu ser ut att slå igenom på bred front. Och i den kontexten gör sig titan som material väldigt bra, så även här är Kuzmin rätt i tiden.

Den här cykeln är inte bäst på något. Men det är en väldigt bra och trygg kompromiss för dig som hellre trivs än stressar. Och som kanske sneglar åt en långtur i främmande länder, där moderna och kompetenta verkstäder är sällsynta. **B**