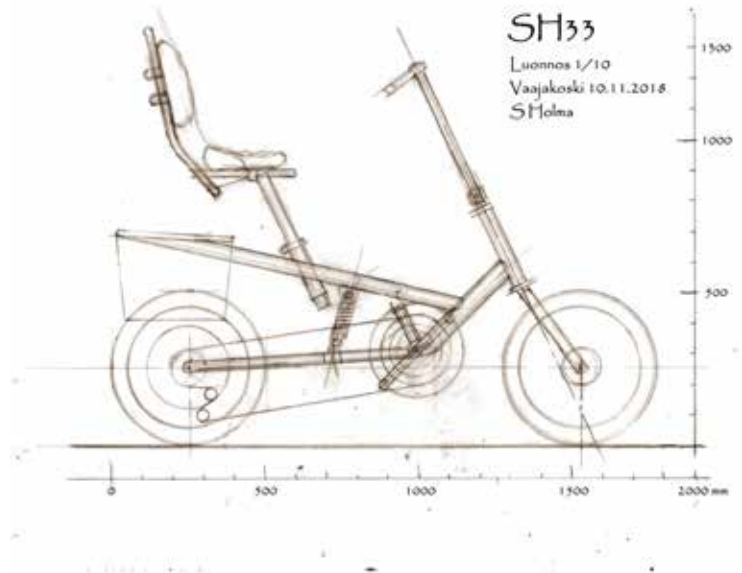


Sakarin pyörät osa 3

Lisää pyöriä

TEKSTI
JORI MONTONEN
KUVAT
SAKARI HOLMA



Sakari Holma jäi eläkkeelle 2000-luvun alussa ja alkoi toteuttaa jo lapsena aloittamaansa teknistaiteellista kutsumustaan itse tehtyjen polkupyörien muodossa. Kahdessa edellisessä lehdessä esittelimme Sakarin pyörien puurakenteisen alun ja metallirakenteen haltuunoton. Tässä, toistaiseksi viimeisessä, kolmannessa jaksossa seuraamme kuinka Sakarin tavoitetaso nousee ja suunnittelijan mieli kääntyy katsomaan asioita yhteisöllisemmästä näkökulmasta –kuinka pyöriä luomalla voisi konkreettisemmin auttaa muita.



Vuonna 2012 Sakari oli saavuttanut jo hyvän rutiinin metallitöihin ja yhteistyö Nojapyöräfoorumin raadin kanssa toimi sujuvasti. Pyöriä syntyi noin kaksi vuodessa toinen toistaan hienompia luomuksia.

Sakari halusi kokeilla onnistuisiko mitoittamaan pyörän niin, että siihen olisi mahdollista asentaa useammankokoiset kiekot, jolloin sama pyörä sopisi kiekkoja vaihtamalla eri kokoisille kuskeille. Toinen ajatus on nojapyöräpiireissä tuttu tarve käyttää saatavilla olevia pyörän osia riippumatta niiden koosta.

Syntyi SH 19, johon saattoi vaihtaa alle 20-tuumaiset tai 26 tuumaiset kiekot ilman runkomuutoksia. Pyörässä oli letkeä takajousitus ja tilava tavarateline lähinnä kaupunkiajoa varten. Apumoottoriseen



SH19

version Sakari oli varsin tyytyväinen, kuten myös alihankintana toteutuneeseen polttoaalaukseen.

SH 20 oli vahvasti myös mentaalinen harjoitus. Siinä Sakari kokeili useampaakin, aiemmin mahdottomaksi pittelemäänsä ratkaisua ja alkoi saada myös kansainvälistä kommentointia pyöränsä rakenteista. Sakari ylitti estonsa ohjauksen mukana liikkuvan poljinkeskiön suhteen, oppi ajamaan MBB-pyörää, mutta muutti rakenteen miellyttävämmäksi kokemaansa kiinteällä kampikeskiöllä varustetuksi kiertyväketjuiseksi, joka sivumennen sanoen oli sekin aikaan samanlainen mentaalinen kynnys ja oppimisen tason ylitys.

SH21 oli välikommentti talviajeluun soveltuvasta matalalla istuttavasta kaupunkipyörästä. Se valmistui nopeasti ja sai hämmästelemään: ”Mikseivät pystypyörät ole kaikki tällaisia”.

Keväällä 2013 Sakari muuttui järkeväksi, aikuiseksi. Hän oli jo täyttänyt 75 vuotta ja päätti rakentaa pyörän, jolla olisi mukava ajella sitten kun ikä alkaa painaa, eikä kaikki sirkustemput enää onnistu. Tuloksena oli kolmipyörä, Pappatrike, johon istuutumisen helppouteen oli panostettu keksinnöllä, joka myöhemmin sai nimen Sakaari. Se oli runkoon kiinnitetty tukikahva, josta saattoi käsin auttaa istuutumista ja nousemista ja jota käytettiin mm. mittariston kiinnittämiseen. Pyörään tuli myös jousitus kaikkiin pyöriin ja sähköavustus. Kaikki mukavuudet.

Tästä mallista tuli SH-tuotannon suosituin malli, jota pienin variaatioin ovat tämän SH22 lisäksi myös SH23, SH26, SH27 ja SH29. Työn jälki näyttää jo hyvinkin ammattimaiselta. Kuvassa SH23.

Kaksi seuraavaa olivat kokeilupyöriä, joissa SH24 kokeiltiin talvikäytössä liukuvaa suksea etupyörän tilalla ja SH25 etuvetoa suoraan kampikeskiön alla. Molemmat jäivät vähälle käytölle. Suksipyörä SH24 muutettiin tavalliseksi kaksipyöräiseksi ja käsittäkseeni myytiin jonnekin.



SH20

SH21



SH22
Pappatrike



SH23



SH25



SH27



SH26

Näiden jälkeen palattiin menestykselliseen suuri-
pyöräiseen pappatriken hiomiseen täydelliseen
muotoonsa. SH26 tulikin Sakarin eniten omassa
käytössään kuluttama pyörä. Muuten pyörä oli lo-
pulta samanlainen, mutta uutuutena tässä versiossa
oli osittainen kate, joka paransi talvikäyttöä.

SH27 meni heti myyntiin. Siinä sähköapu oli
aiemmista poiketen takapyörässä ja ammattimainen
vaikutelma senkun vain paranee.

SH28 oli kertaus aiemmasta twistiketjuisesta kak-
soiskehtorungolla. Meni heti kaupaksi.

SH29 oli tutkielma, jossa Sakari lähestyi tavoit-
tettaan – itse tehtyä helposti huollettavaa kinneriä
– rungon suunnasta. Lopputuloksena oli taas pap-
patrike, mutta tällä kertaa nivelöidyllä ohjaustangolla
varustettuna. Tämäkin meni heti kaupaksi.

Sakari ehdotti pyö- rää, jossa myös mat- kustajat voisivat osal- listua polkemiseen



SH28

Syksyllä 2015 Sakari joutui Jyväskylän ikääntyvien
yliopiston edustajana Jyväskylän kaupungin vanhuus-
valtuustoon. Jyväskylään oli suunnitteilla vanhuksille
muodikas riksapyöräpalvelu. Pyörät olivat riksa-tyyp-
pisiä ja ikäihmisten olisi pitänyt istua kyydissä tyhjän
panttina palellen. Tästä suivaantuneena Sakari ehdotti
pyörää, jossa myös matkustajat voisivat osallistua pol-
kemiseen. Syntyi SH30, jossa kaikki neljä saattoivat
halutessaan osallistua polkemiseen. Hieno peli tästäkin
tuli – kuinkas muuten.

Tässä kuvassa väki ei ole alkuperäisen suunnitelman
ikäisiä, mutta hyvää vauhtia sinne päin.

SH31 jatkoi esteettömyyslinjaa. Nyt tarkoituksena
oli tehdä pyörä, jonka kyytiin pääsy olisi mahdollisim-
man helppoa. Tuloksena oli sivuketjuullinen toiselta
puolen avoimella rungolla varustettu delta-mallinen
kolmipyörä. Projekti onnistui hyvin ja meni saman
tien kaupaksi, joten pitkää ajokokemusta tuosta ei
Sakariille kertynyt.

Nelipyöräisen etu kolmipyöräisiin nähden on perä-
käisten pyörien kaksi kulku-uraa, mikä mahdollistaa
kuopan tai muun esteen jättämisen raiteiden väliin.
Kolmipyöräissä on kolme ja kuoppien, ja

varsinkin tärinäraidan, väistäminen on lähes mahdotonta.

SH32 muistuttaa jo melkoisesti pientä autoa. Se on jo ajokunnossa, mutta kate siihen on vielä tekeillä. Tässäkin on sivuketju ja sähköveto vastakkaisella puolella. Melko kauas on jo päädytty alkuperäisen polkupyörän muodoista, mutta kaikelle on tässäkin hyvin perusteltu syy. Tämä projekti on siis vielä kesken, mutta uutta ideaa on jo tulossa SH33 muodossa hyvää vauhtia.

Tämä juttusarja loppuu tähän, mutta Sakarin pyöräideoiden kokeilut ja hienot toteutukset jatkuvat. Palaamme asiaan, kun pyöriä on taas kertynyt muutama lisää.



SH31

SH29



SH32

SH30

