

Polaris 60 vuotta – maataluskoneita, moottorikelkkoja, mönkijöitä ja moottoripyöriä

Teksti: MK-lehden työryhmä | Kuvat: Polaris, MK-lehden arkisto ja Mönkijä-lehden arkisto

Vuonna 1966 kaksi innokasta kelkkafania, Clark Dahlin ja James Langley, tekivät merkittävän retken Amerikan mantereeseen halki Vancouverista Brittiläisestä Kolumbiasta Etelä-Portlandin Maineeseen. Matkaa kertyi 6400 kilometriä ja aikaa kului 24 vuorokautta. Kaksikko ajoi erikoisvarustetuilla Polaris Cota-kelkoilla, jotka oli rekisteröitytään. Niissä oli muun muassa pyörät, tuulilasipyhyhin, vilkut ja jopa turvavyö.

Kaksikko sai valtavan julkisuutta ja heillä oli myös ongelmia viranomaisten kanssa. Useissa osavaltioissa ei voitu käsittää että tämän näköisillä ajoneuvoilla on luvallista ajaa maantiellä!



RMK JA AXYS OVAT KELKKAMALLISTON KIVIJALKOJA

Polaris on 60 vuoden aikana ehtinyt kokea niin nousuja kuin laskuja.

Nykyään se on miljardiluokan liikeyritys ja maailman suurin ATV- ja UTV-ajoneuvojen valmistaja. Moottorikelkat ovat kuitenkin edelleen tärkeä tuoter ryhmä, josta on osoituksena RMK-mallien menestys ja kokonaan uuden AXYS-mallisarjan esittely.

Vaikka Polaris on nykyään tunnettu miljardiluokan yritys, sen alkua oli hyvin vaatimaton. Firma näki päivänvalon vuonna 1945, kun Edgar ja Allan Hetteen sekä David Johnson perustivat pienen koneliikkeen minnesotalaiseen Roseaun kaupunkiin Yhdysvaltain pohjoisosassa. Nuoretrittäjät valmistivat aluksi maataluskoneita.

Vuonna 1954-1956 yritys kehitti ja valmisti jo Polaris-merkkisiä maataluskoneita ja ensimmäisen nykystandardia muistuttavan moottorikelkan, joka ylsi hirmuiseen kauden kilometrin huippunopeuteen.

Pohjantähteen viittaavalla Polaris-nimellä oli Hetteenin veljesten ja David Johnsonin mukaan tarkoitus kiinnittää huomio yrityksen sijaintiin Yhdysvaltain pohjoisosassa.

1950-luvun lopulla alkoi varmistua, että moottorikelkoista tulisi Polariksen tukijalka ja tulevaisuus. Työntekijöiden määrä oli kasvanut jo 36 duunariin.

Mallinimen keksiminen uudelle tuotteel-

le ei ollut helppoa. Ensimmäinen ajatus oli Pol-Cat, mutta se ääntyy kuin polecat, joka taas on slanginimi haisunäädälle. Seuraava nimiversio kuului Sno-Cat, mutta se oli rekisteröity erään toisen yhtiön pyöräajoneuville. Lopulta omistajakolmikko päätyi nimeen Sno-Traveller.

Myöhemmin 50-luvun lopulla mallisto kasitti jo kolme eri mallia: Polaris Ranger, Trail Master ja Trailblazer. Vuonna 1958 tehtaalta valmistui 4-5 moottorikelkkaa päivässä.

Ensimmäinen jälleenmyyjä kelkoille löytyi Alaskasta vuonna 1957. Alaskasta tuli muutenkin merkittävä tekijä uuden lumikulkuneuvon markkinoinnissa, sillä Edgar Hetteen ajoi Polaris-moottorikelkalla peräti 2000 kilometrin matkan osavaltion halki vuonna 1960.

- Mihin tahansa pysähdyimme, ihmiset olivat kiinnostuneita laitteistamme ja taittamastamme matkasta. Olimme varmoja, että tekemämme kulkuneuvot tulisivat muuttamaan koko tämän pohjoisen maan liikku-

Alaskan-retki sai paljon julkisuutta ja Kanadan markkinat avautuivat pikkuhiljaa. Myös USA:n merivoimat käyttivät Sno-Travellereita tutkimusmatkallaan Etelänavalle. Menekin kasvaessa tehtaan laajennus oli edessä, mutta samaan aikaan yksi yrityksen perustajista oli lähdössä omille urilleen.

Veljekset toistensa kilpailijoiksi

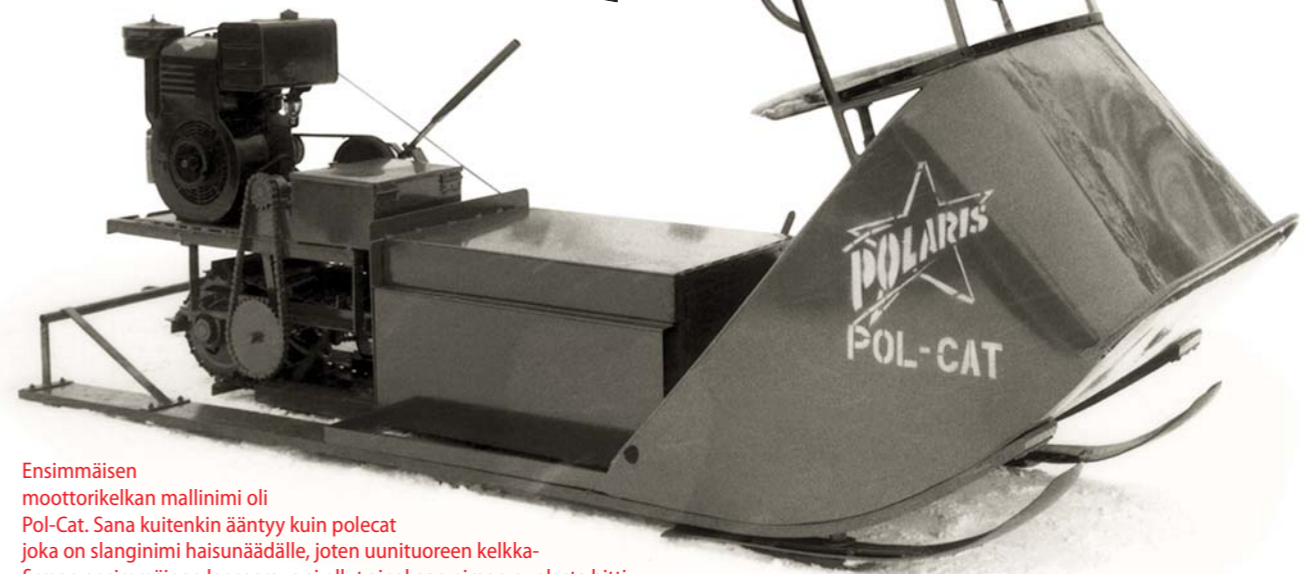
Sijoittajat eivät 1960-luvun alussa jaksaneet uskoa ihan jokaiseen uuteen keksintöön – mukaan lukien moottorikelkka. Myös Polariksen perustaja Edgar Hetteen kyllästyi ja lähti yrityksestä hiukan ovet paukkuen seikkailemaan Alaskaan. Palattuaan takaisin Minnesotaan vuonna 1961 hän perusti uuden Polar Manufacturing -nimisen yrityksen, joka alkoi heti seuraavana vuonna valmistaa Arctic Cat -moottorikelkkoja.

- Olimme veljeksiä, joten tapasimme toki suurissa juhlissa äitimme luona ja vietimme sopuisasti joulua yhdessä. Mutta heti seuraavana työpäivänä olin valmis vie-



Edgar Hetteen poseeraa Polariksen päällä, joka kuljetti hänet Alaskan halki vuonna 1960.

Allan (vas.) ja Edgar Hetteen perustivat vuonna 1945 pienen koneliikkeen minnesotalaiseen Roseaun kaupunkiin ja siellä on edelleen yksi Polariksen tehtaista.



Ensimmäisen moottorikelkan mallinimi oli Pol-Cat. Sana kuitenkin äännyy kuin polecat, joka on slanginimi haisunäädälle, joten uunituoreen kelkkafirman ensimmäinen lanseeraus ei ollut ainakaan nimen puolesta hitti.

rasin tarkkaan hänen tekemisiään. Jos hän keksi jotakin uutta, hän kykeni myös myymään entistä paremmin ja minun piti pysyä kehityksessä mukana. Näin moottorikelkan kehittyminen sai aivan uutta vauhtia, Allan Hetteen kertoi myöhemmin.

Allan Hetteen alkoi kehittää kovalla innolla Polariasta ja keskittyä pelkästään moottorikelkkoihin. Samaan aikaan markkinat vaativat kelkkoja myös vapaa-ajan käyttöön, joten Sno-Travellerien mallisto keveni ja pienehen.

Vuonna 1962 Polariksen myynti oli jo 0,8 miljoonan dollarin luokkaa. Työntekijöitä oli 50 ja kelkkamalleja 14. Vuonna 1963 tehdas muutti uusiin 13000 neliön tiloihin ja samana vuonna ylitettiin miljoonan dollarin liikevaihto.

Kova kilpailija Kanadasta

Markkinat kiristyivät nopeasti, kun uusia kilpailijoita putkahteli esiin tavan takaa. Vuonna 1959 Joseph-Armand Bombardier alkoi valmistaa Kanadassa Ski-Dog -merkistä moottorikelkkaa, jonka nimi muutet-

tiin nopeasti Ski-Dooksi. Se oli Polariasta pienempi sekä kooltaan että teholtaan. Merkittävintä oli se, että Ski-Doon moottori oli Polarikselta poiketen edessä.

- Hakkasimme Ski-Doon kaikissa ennätuskokeissa, sillä Polaris oli paljon tehokkaampi, mutta loppujen lopuksi huomasiimme, että se on todella kova kilpailija meille. Ski-Doo sai meidät myöntämään, että moottori voisi olla myös edessä, Johnson muisteli.

Polaris vastasi nopeasti haasteeseen kehittämällä uuden Comet-mallin, jonka tehokas Kohler-moottori oli edessä. Mallia testattiin onnistuneesti Alaskan McKinleyvuorilla, mutta silti projekti epäonnistui. Lähes kaikki kelkat palautettiin tehtaalle pääosin sytytys- ja kytkinongelmien takia. Tämä oli kaataa koko yrityksen, mutta neuvottelujen jälkeen lisärahoitus järjestyi ja toiminta jatkui.

- Meillä oli vain kolme vikaa Cometissa: moottori, joka ei toiminut, kytkin ja hihna, jotka eivät pelanneet yhteen ja kuminen

matto, joka ei toiminut lumessa.

Tehtaalla vitsailtiinkin ironisesti, että valmistetuista 300 kelkasta jouduttiin ottamaan takaisin 800.

Yhteistyötä japanilaisten kanssa

Vuonna 1964 Polaris julkisti uuden Mustang-mallin. Epäonnisen Cometin jälkeen oli miltei mahdotonta saada kauppiat ja asiakkaat luottamaan uuteen malliin. Mustangia oli kuitenkin testattu erittäin paljon ja Polaris onnistui sen lanseerauksessa. Vuonna 1965 Mustangia toimitettiin viidellä eri (6-14 hevosvoimaa) moottorilla ja sen huippunopeudeksi mitattiin lähes 60 kilometriä tunnissa. Heti perään Polaris julkisti Colt- ja Charger-mallinsa.

Markkinat paisuivat vuonna 1965 myydyistä 30000 kelkasta 165000 kelkkaan vuonna 1968, kisatoiminta kasvoi ja uusia valmistajia oli tusinan verran.

Asiakkaat vaativat tehokkaampia moottoreita, joten Polaris aloitti yhteistyön japanilaisen Fujin kanssa vuonna 1967. Ensimmä-



Urheilullisuus ja kilpailutoiminta ovat aina olleet Polariksen markkinoinnin kulmakiviä ja tässä on mallia freeride-tyylisestä ramppihyppämisestä jo 60-luvulta.

mäinen Polaris Fuji Star -moottorilla syntyi 1968. Tuolloin Ski-Doo oli maailman ylivoimaisesti suurin moottorikelkkojen valmistaja samalla kun Arctic Cat läheni Polaris-ta markkinaosuudessa. 1960-luvun lopulla moottorikelkkojen myynti lähes tuplaantui joka vuosi ja Polaris tarvitsi lisärahoitusta kehittyäkseen. Valmistajia oli lähes 40 ja moottorikelkkailu kukoisti!

Polaris myi osakkeensa Textron-yhtiölle kesällä 1968 ja lähti täysillä valloittamaan markkinoita, mutta toisin kävi. Polaris käytti vuoden 1969 mallistossaan usean eri valmistajan voimavaroja (Wankel, Hirth, Sachs, JLO, Kohler ja Fuji), joten moottorivaihtoehtoja oli 22. Tuotanto oli raskasta ja varaosia tarvittiin hirveä määrä. Kauppiat ja asiakkaat olivat tyytymättömiä, ja Polaris joutui supistamaan mallistoaan.

Sata valmistajaa

Vuosina 1970 ja 71 alkoi taas tapahtua. Polariksen TX-mallit toimitettiin Fujin Star-moottoreilla, kilpailuissa tuli voittoja ja vuonna 1971 Polaris valmisti 30000 kelkkaa.

Kokonaismarkkinat olivat kuitenkin valtavat eli puolen miljoonan luokkaa vuodessa. Maailmassa oli noin 100 kelkkavalmistajaa eikä kukaan enää uskonut 50-100 prosentin vuosikasvuun. Kelkkaliikkeet ja tehtaot olivat täynnä myymättömiä kelkkoja (1973 peräti 300000 kpl).

Vuonna 1973 alkoi öljykriisi. Presidentti Richard Nixon vaati kansalaisia alentamaan sisälämpötiloja, ajamaan autoilla hiljempaa ja säästämään energiaa kaikin tavoin. Tämä ei tietenkään ollut hyvä uutinen moottorikelkkailulle eikä Polarikselle.

Tukalasta tilanteesta kuitenkin selvitettiin

ja Polaris lanseerasi vuonna 1974-75 uudet mallinsa (Colt, Colt SS, Electra, TC ja TX). Mutta markkinat jatkoivat laskuaan pahimmillaan 200000 kelkan tuntumaan.

Vuonna 1976 sadasta valmistajasta olivat jäljellä enää vain Polaris, Bombardier, Arctic Cat, John Deere, Scorpion ja Yamaha. Polaris uskoi tuotekehityksen merkitykseen myös huonoina aikoina ja lanseerasi uuden TX-L-mallinsa uudella kaksisynterisellä nestejäähdytteisellä moottorilla.

Vuonna 1977 kelkkamyynti oli enää 195000 kappaletta, mutta kelkkailuun uskottiin. Esimerkiksi Kawasaki valmisti tuolloin ensimmäiset moottorikelkkansa. Vuosikymmenen loppua kohti ala alkoi piristyä.

Polaris kehitti uutta IFS-erillisetuustaan ja 1979 nähtiin uusi TX-L IFS. Kaikki näytti erittäin hyvältä. IFS oli alalla todellinen läpimurto, mutta Murphyn laki iski taas. Uusi öljykriisi alkoi, lunta ei tullut ja kelkat jäivät myymättä. Kaikki valmistajat sanoivat irti työntekijöitään ja ala mielti vakavasti tulevaisuuttaan.

Polaris oli myytävänä. Ainoan tarjouksen teki pääkilpailija Bombardier, mutta kauppa ei syntynyt, sillä Arctic teki vastalauseen USA:n hallitukselle. Polaris ja Bombardier halusivat välttää mahdollisen oikeudenkäynnin ja luopuivat kaupasta. Polaris pysyi hengissä ja toi 1980 markkinoille alan ainoan uutuuden nimeltään Cutlass.

Uusille urille

Polaris paini yhä energiakriisin ja vähälumisten talvien aiheuttamien talousvaikeuksien kurimuksessa 1980-luvun alussa. Bombardierin kanssa neuvotellun kaupan kariutumisen jälkeen Polarikselle etsittiin tur-

haan uutta ostajaa.

Keväällä 1981 tehtaalla siirryttiin supistettuun tuotantoon. Suurin osa kaudelle 1981-82 tuotetuista vajaan 6000 kelkasta oli edelliskauden malleja usein teippauksin. Kun kelkat saatiin valmiiksi, suurin osa 140 työntekijästä lomautettiin ja vain 13 jäi pyörittämään tehdasta.

Polaris kiikkui katastrofin partaalla. Firman emoyhtiö Textron antoi toimitusjohtaja Hall Wendelille tehtäväksi löytää Polarikselle ostaja. Vaihtoehdot olivat vähissä, mutta Wendelillä välähti: hän keräisi Polariksen johtokunnasta ryhmän, joka olisi valmis investoimaan ja ostamaan yrityksen nimiinsä.

Idea toimi, joten johtokunnasta kasattu ryhmä luonnosteli sopimuksen lautasliinan taakse baarissa ja antoi sen seuraavana päivänä lakimiesten tutkittavaksi. Kauppa tehtiin, ja uudet omistajat alkoivat työskennellä armottomasti nostaakseen Polariksen jaloilleen.

Alaisiinsa uskoa valanut toimitusjohtaja Hall Wendel julkisti heinäkuun 21. päivänä 1981 tiedon, jonka mukaan Polaris laajentaisi tuotevalikoimaa moottorikelkkojen ulkopuolelle. Avainhenkilöt kiersivät messuilla ja tapahtumissa tutkimassa muun muassa maatalouskoneita ja kaikkia mahdollisia tuotteita, joita Polaris voisi valmistaa. Yritys tarvitsi kipeästi uusia aseita.

Lokakuussa 1981 Polaris ryhtyi valmistamaan entisen emoyhtiönsä Textronin E-Z-Go-golfkärryihin kytkimiä alihankintana. Kytkimiä oli tehty Roseauin tehtaalla aiemminkin, mutta Polarikselle tämä merkitsi uuden aikakauden alkua: nyt se ei enää valmistanut osia emoyhtiönsä käskystä, vaan tilauksesta itsenäisenä yrityksenä.



70-luvun alku oli nopeusennätysten kulta-aikaa. Kuvassa poseeraava Mike Baker ajoi erikoisvalmisteisella X-2 Polariksella maaliskuussa 1970 uudeksi ennätykseksi 176,82 kilometriä tunnissa



the smooth, speedy, sassy ones for 69!
HOMELITE SNOWMOBILES



Vuoden 1980 TX-L Indy oli ensimmäinen sarja-valmisteen kelkka, jossa oli IFS-erillisjousitus.

60- ja 70-lukujen taitteessa moottorikelkkoja valmistettiin parhaimmillaan peräti 500000 kappaletta vuodessa ja kelkkamerkkejä oli satakunta, kuten paremmin moottorisahaistaan tunnettu Homelite. Kaikki kolme Homeliten mallia: Ranger, Forester ja Explorer olivat Polariksen valmistamia



1977 TX-L oli hitti. Sen mootoilu oli aikaansa edellä ja moottori oli nestejäähdytetty.

Mönkijää luonnostellaan

Kesällä 1981 Polariksen insinöörit ryhtyivät luonnostelemaan kolmipyöräistä mönkijämallia. Japanilaisten valmistajien määrittäminen oli alkanut hieman aikaisemmin, ja insinöörit uskoivat mönkijöiden olevan juuri se tuote, jota Polaris kipeästi tarvitsi.

- Huomasimme että mönkijä oli aika samankaltainen laite kuin moottorikelkka, sillä molemmat olivat pääosin huvikäytössä. Aloimme tutkia sen mahdollisuuksia, tuotekehityspuolen silloinen päällikkö Chuck Baxter linjasi myöhemmin.

Baxter esitteli ideansa toimitusjohtaja Wendelille, joka ei ollut halukas suureen investointiin. Baxterin varasuunnitelmana oli saada jokin toinen valmistaja valmistamaan mönkijöitä Polarikselle. Wendel antoi siunauksensa ajatukselle. Baxterin tiimi valmisti kaksi prototyyppimönkijää, toisen vihreäkeltaisena John Deeren houkuttelemiseksi, toisen punaisena maatalouskoneita valmistavaa Cenexiä varten.

Kummaltakaan ei herunut vastakaikua. Idea mönkijöistä jätettiin hautumaan pari vuodeksi, eikä sen parissa työskennelty aktiivisesti.

Polariksen pahin kilpailija Arctic Cat ajautui 1970-luvun lopun kriisissä Polariستakin syvempään kurimukseseen ja oli myynnissä. Polariستا kiinnosti ostaa Arctic Catin tuotanto ja tuotelinjat, mutta parin kuukauden kaupanhieronnan jälkeen osapuolet ilmoittivat, ettei kauppa saata aikaiseksi.

Moni Polariksen johtohenkilöstä olisi halunnut ostaa Arctic Catin vain saadakseen sen pois markkinoilta. Wendel kuitenkin pelkäsi, ettei Polaris saisi nostettua Arctic Catia jaloilleen ja jätti siksi leikin sikseen.

Seuraava moottorikelkka oli kaudelle 1982-83 esitelty Indy-sarja erillisellä etujousituksella. Indyä oli valmistettu aiemminkin, mutta nyt Polaris yli kaksinkertaisti Indyjen myyntimäärän. Nestejäähdytteiset Indyt saivat rinnalleen edullisemmän puhallinjäähdytteisen Indy Trailin.

Pärjätäkseen paremmin hintakilpailussa hieman muita merkkejä kalliimpi Polaris jätti tukkuportaan pois ja siirtyi myymään kelkkoja suoraan vähittäisliikkeille. Yrityksen asiakasmäärä hujauti hetkessä 12:sta 1000:een. Samaan aikaan kaudella 1982-1983 kirjattiin historian huonoimmat myyntitulot, vaivaiset 87000 myytyä kelkkaa maailmanlaajuisesti. Polaris kuitenkin haukkasi koko ajan suurempaa osuutta heikosta myynnistä.

Vuonna 1989 Polaris esitteli ensimmäisen elektronisella polttoaineen suihkutuksella varustetun kelkan, Indy 650 RXL:n. Se oli todella voimakas laite ja Polaris suositteli sitä vain ”hyvin kokeneille kelkkailijoille”. Muita uutuuksia vuosikymmenen vaihteessa olivat Indy Lite ja StarLite. Molemmat olivat edullisia, mutta niissä oli kuitenkin yleisön toivoma Polariksen erillisjousitus edessä.

Uusia tuotelinjoja

Polariksella oli viimein mönkijätuotannon myötä päästy ympärivuotiseen täysmiehitykseen ja valmistuslinjat pyörivät katkoitta. Yhtiön hallitus tähyisi kuitenkin varmuuden vuoksi jälleen uuteen suuntaan ja haki kolmatta tukijalkaa yritykselle.

Vesiskootterit olivat yleistymässä, joten Polaris halusi samoille apajille Sea-Doon, Yamahan ja Kawasakin kanssa. Kehitystyö aloitettiin vuonna 1988 ja tuolloin yhtiön suunnitelmassa oli saada oma vesijetti myyntiin vuonna 1990.

Ensimmäinen vesiskootteri SL650 esiteltiin suurelle yleisölle syyskuussa 1991. Se oli kahdenistuttava, kolmipyöräisellä 650-kuutiollisella koneella varustettu, ja rakennettu vakaammaksi kuin kilpailijansa. Seuraavana vuonna yhtiö valmisti jo lähes 7000 vesijettiä, ja vuonna 1993 ne edustivat seitsemää prosenttia tuloksesta.

Vuonna 1994 Polaris vietti 40-vuotisjuhla kotipaikassaan Minnesotan Roseaussa. Juhlisiin osallistui viikonlopun aikana 15000 vierasta, mikä on melkoinen määrä verrattuna Roseaun 2500 hengen väkilukuun.

Oma moottori

Polaris jatkoi kasvuaan ja Roseaun kaupungin koko alkoi muodostua ongelmaksi työvoiman saatavuuden takia. Yhtiö lupasi huolestuneille asukkailla, ettei ole muuttamassa pois kotikylästänsä. Polaris alkoi etsiä sijoituspaikkaa uudelle tehtaalle, tällä kertaa Minnesotan ulkopuolelta. Vesiskootteritehdas rakennettiin Spirit Laken pikkukaupunkiin Iowaan, aivan Minnesotan rajalle.

Vuoden 1994 lopulla Polaris julkisti yhteistyöyrityksen vanhan kumppaninsa Fuji Heavy Industriesin kanssa. Polaris omisti yrityksestä 40 prosenttia ja Fuji loput. Robin Manufacturing USA -niminen yhtiö sai valmistettavakseen Polariksen mönkijöiden ja Textronin E-Z-Go-golfautojen moottorit. Tehdas rakennettiin Hudsoniin Wisconsiniin.

Vuoden 1995 syksyllä Polaris julkisti täysin omaa käsialaansa olevan moottorin. Kolmisylinterinen voimanlähde oli tarkoitettu alun alkaen vesiskootterikäyttöön, mutta vuotta myöhemmin siitä esiteltiin kelkka-versio. 1996 lanseerattiin myös uusi nelitahtinen ja erillisjousitettu Sportsman 500-mönkijämalli, joka toi Polariksen vauhdilla ATV-markkinoiden kärkeen.

Polaris suuntautui jälleen täysin uusille urille vuosituuhannen vaihdetta lähestyttäessä. Onnistuneen vesiskootterilanseerauksen jälkeen toimitusjohtaja Hall Wendelillä riitti uskoa ja halukkuutta uusien tuotelinjojen perustamiseen.

Yritys tutki mahdollisuuksia golfkärärien, moottorisahojen ja ruohonleikkureiden valmistuksen aloittamiseksi, mutta päätyi lopujen lopuksi melko rohkeaan ratkaisuun. Polaris astui mukaan moottoripyöräbisnekseen Victory-pyörillään. Victory oli klassi-



Polaris käytti muutaman vuoden ajan crossi-mönkijöissään KTM:n moottoreita. Vuonna 2005 julkistettiin merkien välinen yhteistyösopimus ja Polaris osti 25 prosenttia KTM:n osakkeista, joista luovuttiin kuitenkin vuonna 2010.

nen custom cruiser -malli ja muistutti ulkonäöltään Harley-Davidsonia. Ensimmäinen Victory valmistui heinäkuussa 1998 Spirit Laken tehtaalta. Vesiskoottereiden valmistus sen sijaan päätettiin lopettaa jo muutamaa vuotta myöhemmin projektin startista.

Kolmi-, neli- ja kuusipyöräisiä mönkäreitä Polariksen tuotelaajennus mönkijöiden maailmaan ei alkuun ollut kovin ruusuinen. Polariksen insinöörit luonnostelivat vuonna 1981 kolmipyöräistä mönkijämallia, jota oli määrä valmistaa Polaris-merkkisenä jonkin muun yrityksen tuotantolinjalla. Homma meni kuitenkin puihin ja mönkärisuunnitelmat hyllytettiin pari vuodeksi. Hieman myöhemmin, vuonna 1985 mönkijät kävivät kaupaksi kuin älypuhelimet nykyään. Myynti oli huimat 650000 kappaletta vuodessa. Näille houkutteleville markkinoille Polaris toi ensimmäisen Trail Boss-mallinsa.

Sitten kaikki romahti kertalaakista. Huimasti yleistyneillä mönkijöillä sattui runsaasti tapaturmia, mikä sai Yhdysvaltain laiteturvallisuutta valvovan viranomaisen käynnistämään asian tiimoilta selvityksen. Seurauksena oli oikeusjuttu mönkijäteollisuutta vastaan. Käräjöinti kohdistui lähinnä kolmipyöräisiin mönkijöihin, eli Polariksen tapauksessa erittäin vähän valmistettuun Scrambler-malliin.



Ensimmäinen Victory-merkinen moottoripyörä valmistui 1988 ja nyt se on jo merkittävä Harley Davidsonin kilpailija.

Joitakin vuosia sitten Polaris osti legendaarisen Indian-tuotemerkin ja pyrkii melko erikoisen näköisillä luomuksilla samoille markkinoille HD:n matkasohvien kanssa.

Oikeusprosessi johti ATV-teollisuuden ja liittovaltion väliseen sopimukseen, jossa säädeltiin ja rajoitettiin mönkijäbisnestä. Vuonna 1989 mönkijämyynti oli romahtanut 148000 laitteeseen vuodessa. Se oli alle neljännes huippuvuosista.

Polariksen on sen historian syöksykierroista pelastanut aina innovatiivisuus. Kekseliäisyys auttoi myös nostamaan mönkijä-tuotannon suosta 1990-luvulla.

Trail Bossissa oli joukko yksityiskohtia, jotka puuttuivat muiden valmistajien tuotteista. Tuolloin mönkijöiden neliveto oli uunituore juttu, ja sekä Honda että Yamaha esittelivät ensimmäisiä nelivetoisiaan.

Polaris pisti paremmaksi. Sen nelivetosysteemi toimi vain tarvittaessa, kun pyörät alkoivat lipsua. Se teki Trail Bossista kelpo pelin sekä urheilulliseen ajoon että hyötypuuhailuun. Siinä oli myös Fujin valmistama kaksitahtikone, joka oli kehitetty 400-kuutioisesta kelkan moottorista. Eikä siinä vielä kaikki: Trail Bossissa oli variaattorityyppinen veto, kun japanilaiskilpailijat käyttivät nelitahtikoneissaan perinteistä vaihteistoa.

Siinä missä Polaris pohjasi mönkijänsä moottorikelkoista saamaansa kokemukseen, japanilaiset perustivat omien laitteidensa suunnittelun moottoripyöriin.

Kun USA:n ja maailman talous olivat 1980-90-lukujen vaihteessa alamaissa, Polaris vain mennä porskutti laajentaen markkinaosuuttaan 25 prosenttiin mönkijöiden kokonaisuunnistusta. Se toi markkinoille joukon aiemmista mönkijöistä poikkeavia malleja. Yksi niistä oli Big Boss 4x6, jossa oli kaksitahtikone ja kuusi pyörää. Vuonna 1990 tuli myyntiin Trail Boss 350, nestejäähdytteinen neliveto. Polariksella oli myös takavetoisia, Fujin moottoreilla varustettuja malleja.

Vuonna 1995 julkistettiin Magnum 425, jossa oli amerikkalaisvalmisteen Liberty nelitahtikone. Seuraavana vuonna putkatti tarjolle ensimmäinen Sportsman, jossa oli molemmissa päissä erillisjousitus ja Fujin valmistama 500-kuutioinen nelitahtimoottori.



Tuskin kukaan uskoi viime vuosituuhannella että RMK:sta tulee Polariksen tärkein malli ja myös maailman myydyin vuoristokelkka.

Vuonna 2007 esitelty rinnakkain istuttava "rallimalli" RZR 800 oli uskomaton hitti ja ensimmäinen noin 35000 kappaleen erä myytiin hetkessä loppuun. Nyt siitä on tarjolla jo 1000-kuutioinen versio.



Polariksen merkkipaaluja

- 1954** rakennettiin ensimmäinen Polaris-moottorikelkka Minnesotan Roseaussa.
- 1961** yrityksen johtaja Edgar Hetteen ottaa lähtöpassit ja perustaa Arctic Catin. Veli Allan siirtyy Polariksen johtoon.
- 1968** Polaris alkaa käyttää Fujin valmistamia moottoreita. Textron ostaa Polariksen.
- 1980** W. Hall Wendel Jr. toimitusjohtajaksi, yritys siirtyy Textronilta toimivan johdon omistukseen.
- 1980** TX-L Indy on ensimmäinen IFS-erillisjousituksella varustettu tuotantokelkka
- 1988** Yhdysvaltain viranomaiset säätävät rajoituksia vaarallisina pidettyjen mönkijöiden valmistukseen. Polariksen perustajakolmikon David Johnson jää eläkkeelle.
- 1990** tulee myyntiin Indy RXL 650 EFI, joka on ensimmäinen sarjavalmisteen kelkka ruiskumoottorilla
- 1991** avataan uusi tehdas Wisconsinin Osceolassa. Polaris ryhtyy valmistamaan vesijettejä.
- 1994** avataan tehdas Spirit Lakeen, Iowaan.
- 1995** esitellään ensimmäinen Polariksen omaa valmistetta oleva moottori ensin vesijettiin
- 1996** oma kolmisylinterinen "vesijetin" moottori tulee myös moottorikelkkaan
- 1996** esitellään nelitahtinen ja kokonaan erillisjousitettu Sportsman 500 nelivetomönkijä
- 1996** esitellään ensimmäinen Rocky Mountain King, eli RMK-vuoristokelkkamalli
- 1998** valmistuu ensimmäinen Victory-moottoripyörä.
- 1998** esitellään kuusipyöräinen rinnakkain istuttava Ranger.
- 2000** Rangerista tulee markkinoille nelipyöräinen versio.
- 2003** ensimmäinen EFI Sportsman 700 nelivetomönkijä tulee myyntiin.
- 2004** ryhdytään Rangereista valmistamaan armeijalle tarkoitettuja versioita.
- 2005** perustetaan armeijalaitteiden yksikkö Polaris Defence. Polaris ostaa 25 prosenttia KTM:n osakkeista, joista luovutaan vuonna 2010.
- 2007** esitellään rikkain istuttava Ranger RZR 800 "rallimönkijä".
- 2008** miljoonas Sportsman valmistuu. Scott Wine valitaan Polariksen johtoon.
- 2009** tulee myyntiin Polariksen omalla moottorilla varustettu Sportsman XP 850 nelivetomönkijä.
- 2011** avataan uusi tehdas Meksikon Monterreyhin.
- 2012** Polaris nousee Pohjois-Amerikan suurimmaksi ATV-laitteiden valmistajaksi.
- 2014** esitellään 2015 mönkijämallisto, jossa kaikissa on Polariksen omaa valmistetta olevat moottorit. Moottorikelkoissa Polaris on jo usean vuoden ajan käyttänyt pääsääntöisesti vain omia moottoreitaan.



Vierekkään istuttava Ranger oli jotain aivan uutta. Polaris perusti vuonna 1995 oman osaston tuottamaan ATV-laitteita Yhdysvaltain armeijan tarpeisiin. Ranger sopi hyvin myös USA:n harrastamiin sotilaallisiin operaatioihin milloin missäkin eksootisissa maailmankolkassa.

Samaan aikaan Polariksen hyötymönkärien menestykseen suivaantuneet kilpailijat mieltivät, voisivatko he tehdä jotain Rangerin tyyppistä sporttipuolelle.

Yamahan Rhino pisti rinnakkain istuttavien kuviot uusiksi vuonna 2004. Se oli urheilullinen, pienikokoinen, alkupehkeisen Jeepin kaltainen vekotin, jota myytiin heti kuin siimaa.

20 vuoden takainen historia toisti itseään ja myös Rhinon tiimoilta kehkeytyi oikeusjuttuja, kun innostuneet käyttäjät teloivat itseään. Polaris ei kuitenkaan hätkähtänyt, vaan otti Yamahan vastoinkäymisistä opikseen ja toi markkinoille Ranger RZR:n vuonna 2007.

Ensimmäisessä RZR:ssä oli nelitahtinen, 800-kuutioinen ja kaksisylinterinen moottori, samanlainen kuin isossa Sportsmanissa. RZR oli myyntimenestys, joten lisää malleja seurasi: RZR S, kisa-laite XP 900 ja karvalakiversio RZR 570. Tällä hetkellä tarjolla on jo tonninen RZR XP Baja-tyylisiin kisoihin!

Moottorikelkkapuolella RMK-mallit ovat Polariksen syömähammas. Se on maailman

myydyin pitkämattoinen ja suuri osa Polariksen kelkkadivisioonan liikevaihdosta tulee tänä päivänä vuoristokelkoista. Suuret odotukset kohdistuvat myös taksi talveksi esitellyyn AXXS-mallistoon.

Juuri nyt Polariksella menee maailmanlaajuisesti erittäin hyvin. Vuonna 2008 työnsä aloittanut uusin pääjohtaja Scott Wine on onnistunut kahmimaan markkinaosuuksia ja tekemään Polariksesta kuuman brändin osakemarkkinoilla. Yrityksen vuosittaiset kasvuprosentit ovat viime vuosina olleet yleensä 20:n paremmalla puolella. Viime vuonna Polariksen liikevaihto oli 3,8 miljardia dollaria. ●



Suomessa yhden talven aikana eniten myyty Polaris-moottorikelkka on vuoden 2006 Fusion 600. Niitä myytiin lähes sama määrä kuin moottorissa on kuutioita, eli vajaat 600 kappaletta.

Kelkkamyynti laskussa ja mönkijät kasvussa

2014 mallivuonna maailmassa valmistettiin yhteensä noin 140000 moottorikelkkaa. BRP:n (Ski-Doo ja Lynx) markkinaosuus on noin 44-46 prosenttia, Polariksen noin 30-33 prosenttia, Arctic Catin hiukan alle 20 prosenttia ja Yamahan noin 6-7 prosenttia.

USA:n markkinoille kelkkoja uppoo noin 50000 kappaletta vuodessa ja Kanadaan hiukan vähemmän. Venäjän markkinat ovat tällä hetkellä lähes täysin jumissa, mutta toisaalta talvena siellä myytiin noin 20000-25000 uutta kelkkaa.

Euroopassa kelkkoja myydään noin 20000 vuodessa. Suurin markkina on Ruotsi, jossa viime talvena rekisteröitiin noin 9000 kelkkaa. Suomessa määrä oli tarkalleen 4048 kappaletta ja Norjassa noin 4000.

Koko maailmassa myytiin vuonna 2013 noin 450 000 mönkijää ja noin 600 000 rinnakkain istuttavaa UTV/side by side -mallia.

Mönkijöiden maailmanlaajuiset markkinaosuudet vuonna 2013: Polaris 32 prosenttia, Honda 26, Yamaha 17, Arctic Cat 9, Can-Am 9, Kawasaki 5 ja Suzuki 2 prosenttia.

Side by side -markkinaosuudet vuonna 2013: Polaris 43 prosenttia, Kawasaki 12, John Deere 12, Arctic Cat 9, Kubota 9, Yamaha 8, Can-Am 4 ja Honda 3 prosenttia.



Polariksen tehtaan tekemä traktorimalli on ollut todellinen myyntimenestys pohjolassa.

Polaris Suomessa

Polariksen juhliessa 60-vuotistaivaltaan juhlii Brandt samaan aikaan merkin 20-vuotta jatkunutta maahantuontia, joka siirtyi Sumekolta vuonna 1994. Brandt oli tuolloin Hondan maahantuojana pitkälti kesäsesongin varassa ja sille haluttiin vastapainoa. Sitä moottorikelkat alkoivat nopeasti tuodakin.

- Muistan hyvin, kun Stefan Brandt puhui jo 80-luvun lopulla mahdollisesta moottorikelkkaedustuksesta. Talvella 1994 tuli ilmoitus, että Polaris on siirtynyt meille, nykyisen Brandt-Polaris Oy:n toimitusjohtaja Jyrki Tikkanen muistelee. Tikkanen on alusta asti vastannut Polariksesta Oy Brandt Ab:n organisaatiossa.

- Vuonna 1994 Polaris oli nimenomaan kelkkamerkki niin maailmalla kuin Suomessa, mutta tietenkin myös mönkijät kuuluivat tuontiohjelmaan alusta saakka. 1990-luvun lopussa ja vielä 2000-luvun alussa panostimme eniten kelkkakauppaan, eikä mikään viitannut siihen miten suureksi mönkijämarkkina kasvaa. 90-luvun puolivälissä olimme mönkijöiden kanssa mukana monilla messuilla ja erilaisissa tapahtumissa. Mielenkiinto oli runsasta, mutta yleisin kysymys oli että missä näillä saa ajaa? Vastaus oli tietenkin että vain omalla maalla. Siihen yleisin vastaus taas oli että ei meillä ole maata, kuin pieni lantti kesämökillä joten kiinnostus maastomönkijään loppui yleensä siihen, muistelee Tikkanen.

- Kyllähän me myimme myös tieliikennemönkijöitä heti kun ensimmäiset oli tyypikkasastettu Eurooppaan, mutta alusta saakka oli selvää että Suomen kova ajoneuvovero estää niiden suosion. Siksi yritin myös Polariksen tehdasta mukaan traktori-

projektiin, mutta en saanut oikeastaan mitään vastausta. Kesällä 2007 olin Polariksen 2008-mallien julkistamistilaisuudessa Las Vegasissa, missä silloinen tehtaan Euroopan toimintojen johtaja esitteli mustan 500 EFI Sportsmanin. Se näytti ihan tavalliselta maastomönkijältä, mutta penkki oli hiukan erikoinen ja siinä oli myös selkänöjä. Lopulta selvisi että edessäni oli tehtaan tekemä T3-traktori, jossa oli nerokas takapästä jousitettu penkki sekä sähköinen nopeuden rajoitin. Melkein samalla hetkellä minulle esitettiin aika jäätävä kysymys! Jos ostate näitä tuhat kappaletta, niin valmistus aloitetaan. Pienen nikottelun jälkeen löin kättä päälle, sillä laskin että jos Norja ja Ruotsi myy sata per maa, niin me saamme Suomessa kaupaksi loput 800, kertaa Tikkanen tiukkaa tilannetta.

Loppu onkin historiaa, sillä Polariksen tehtaan tekemä melkein tavallisella mönkijän penkillä varustettu Sportsman 500 EFI T3 on ollut myyntimenestys siitä alkaen kun ensimmäiset kappaleet luovutettiin asiakkaille vuonna 2008. Kyseistä mallia on tähän päivään mennessä rekisteröity meillä 4025 kappaletta, kun yhteensä Polariksen T3- ja T1-traktoreita on Suomen kilvissä hiukan yli 8000 kappaletta.

Kuluneen 20 vuoden aikana on Brandt-konserni myynyt Suomeen noin 55 000 Polaris-merkkistä ajoneuvoa. Aluksi suurin osa vuosittaisesta myynnistä oli moottorikelkkoja, mutta nyt mönkijät ovat ykkösjuuttu. Pieni osa luvusta on vesijettejä, joiden valmistus kesti kuitenkin vain muutaman vuoden. Uutena ryhmänä niin Polariksen kuin Brandt Polariksen valikoimassa ovat Victory-moottoripyörät ja kaikkein tuoreimpana uudelleen henkiin herätetty Indian. Indian-moottoripyörien kanssa otetaan kuitenkin vasta ensi askeleita. ●