



Pierce-Arrow ninalt läks teekonnal Ameerikast Eestis kaduma margi sümbol - vibulaskur (alumisel pildil).

Auto tee kohal lendamiseks



LaitseRallyParki autokollektsiooni värkseim täiendus, 1929. aasta Pierce-Arrow, märgib ühtlasi uut automarki Eesti liiklusregistris.

Ameerika luksusmarkide üks pioneere, Pierce-Arrow, on Eestis esindatud limusiinirega 1929. aasta mudeliga 126. Margi ajaloost saaks kirjutada pikalt ja põhjalikult, kuid retrosõidurubriigis piirdume kiirpilguga. Pierce-Arrow looja George Norman Pierce alustas osanikuna majapidamistarbeid tootnud ettevõttes Heintz, Pierce and Munschauer (loodud 1865), hiljem sai omanikuks, firma muutus George N. Pierce Companyks ning tootevalikku lisandusid jalgrattad. 1900. aastal otsustasid ettevõtte juhid investeerida autoasjandusse. Prooviti ka auruautoga, kuid sellest projektist ei saanud asja, küll aga valmis 1901. aastal bensiinimootoriga pisike Motorette.

Esimest pääsukest võib edasiste mudelite foonil nimetada julgelt erandiks. LaitseRally-

Parki Pierce-Arrow sümboliseerib marki hääti: suursugune, pidulik, aristokraatlik.

Tuleb märkida, et 1929. aastal, mil pildil olev sõiduk valmis, ei olnud Pierce-Arrow enam iseseisev tootja, aasta varem leidis aset ühinemine Studebakeriga. Pierce-Arrow tõmbas otsad kokku 1938. aastal.

Omanik sõidab tagaistmel

Eestisse ostetud auto ninalt puudub üks oluline detail - margi sümbol, vibulaskur. See ehtis sõidukit, kui ta Ameerikas teele pandi, aga jäi teel koos radiaatorikorgiga kadunuks.

Libedal teel kohaltvõtul sätib Pierce-Arrow limusiin hetkeks külje ette.

Rallipargi juhul Üllar Suvemaal õnnestus uus kujuke juba oksjonilt hankida, puudub veel kork.

Teine oluline Pierce-Arrow'le iseloomulik tunnusmärk, poritiibadega kokku ehitatud esilaternad, seisab aga uhkelt omal kohal. Ajal, mil Pierce-Arrow oli noor, paiknesid autode laternad üldiselt poritiibadest seespool. Uudse lahenduse patenteeris Herbert M. Dawley (Pierce Companyst muidugi) 1914. aastal ja lisas kaasajal ilmselgena näiva selgituse: valgusvihk on laiem ja ulatub kaugemale. Ta märkis ka ära, et niiviisi paigutatud laternad loovad „iseloomuliku ja veetleva“ välimuse. Jälle tuleb nõustuda.

Ehkki mõni asjatundmatu nimetab limusiiniks kõiki keskmisest pereautost suuremaid ja vähe pidulikumaid sõidukeid, on sel keretüübil siiski omad kindlad tunnused. Näiteks peab juhi- ja reisjateruumi eraldama vahe-

Pierce-Arrow 126 Enclosed Drive Limousine, 1929

Hind ▶ u 50 000 eurot* **Mootor** ▶ R-8, 5998 cm³
Võimsus ▶ 93 kW (127 hj) **Telgede vahe** ▶ 3632 mm
Pikkus/laius/kõrgus ▶ ? **Tühimass** ▶ ?
*üldistatud, mitte konkreetse auto hind.

sein. Pierce-Arrow' juhile saab tagaistmelt käsklusi anda pärast vaheseina ülemise, klaasist osa allaväntamist.

Ei saa öelda, et Pierce-Arrow sohver nüüd sandi elu üle kaeblema peaks, tuul ja vihm talle ju peale käi, kuid ega ta end rooli ja istme seljatoe vahele litsutuna teab kui mugavalt kah ei tunne. Ehkki õhkkond on noobel ka juhirusmis: puitdekoor, metallraamistuses näidikud, kroomitud nupud.

Selle auto omanik sõidab siiski tagaistmel, vajub sohva kohevasse pehmusse ja sirutab jalad välja (telgede vahe 3,6 meetrit). Külkseinte lillevaasid näevad ilma lilledeta isegi paremad välja, vasaku käe alla jääb kunstiteos nimega tuhatuus. Vajadusel võib vaheseinast välja klappida kaks lisaistet.

Libedal teel

1929. aasta jaanuaris tuli Pierce-Arrow välja uue kaheksasilindrilise ridamootoriga. Nagu eespool mainitud, margi jaoks oli selleks ajaks juba alanud Studebakeri-ajastu, kuid insenerid alustasid tööd uue mootori kallal varem - nii et tegemist on originaalloominguga. See arendab oma kuueliitriise töömahu juures 127 hobujõudu ja 339 njuutonmeetrit, pakkkudes viimast vahemikus 1200-1300 pöör minutis.

Proovisõidul valitseb ideaalne talveilm, seitse-kaheksa kraadi külma, lund ei saja. Sõidame LaitseRallyParki territooriumil, kus pole soolatud teid, puhas lumi aga ei tee ju autole midagi. See vähene, mis külge jääb, sulab ja kuivab kuivas ning soojas garaazis ära.

Mootor käivitub nagu 1920ndate lõpu autodel ikka: käsigaas peale, süüde käega sisse ja jalaga starterit. Mootor käib sujuvalt, alguses vähe kärsitult, aga kui temperatuur piisav ja käsigaasi hoob tagasi lükatud, siis eriti siidiselt. Libedal teel kohaltvõtul sätib limusiin hetkeks külje ette, kuid gaasipedaaliga õrnalt ringi käies taltub kohe ja kogub reipalt ja sirgelt kiirust. Käiku tuleb vahetada nagu nii eakatel autodel ikka vahegaasi ja õrna käega.

Parim osa sõidust saabub, kui sees kõrgeim, kolmas käik ja hoog piisav. Mootorit peaaegu ei kuule, teise käigu puhul sisse kostnud transmissiooni kare heli taandub, kõrged rehvid ja pehme vedrustus summutavad jääkonarused. Kõlab ehk liiga pateetiliselt, aga tõesti, Pierce-Arrow justkui lendaks talvise tee kohal. Pidurid lasevad end täpselt doseerida, limusiin peatub kinnisõidetud lumel sujuvalt ja kindlalt. Sõiduomadused on täpselt kooskõlas välimusega.

Eesti ainsa Pierce-Arrow' puhul ei pea piirduma Autolehe fotodega, seda võib igäüks LaitseRallyParki vaatama minna.

KRISTJAN SOOPER



Juhikoht on küll pidulik, kuid mitte eriti mugav. Omanik sõidab selles autos tagaistmel.



Keskmist laternat saab juht paremale-vasakule keerata. Vägaagi praktiline lahendus.



Pakid saab ajastule iseloomuliku lahendusena mahutada reisikirstu auto tagaosas.



Pierce-Arrow aramtuurlaud on omaette kunstiteos, seda nii ideelt kui teostuselt.



Omal ajal vägagi edumeelne reaskaheksane töötab vaikselt ja sujuvalt.



Tagaiste meenutab pigem diivanit. Lisaistmed saab klappida juhi- ja reisjateruumi vaheseina.



Mootori paremaks jahutamiseks saab katte külgedel avada väikesed luugikesed.



Muidugi tuli 86 aastat vana autoga olla talvistel teedel ettevaatlik, samas polnud sellega sugugi keeruline sõita.



Starter lülitub parempoolse pedaaliga, mille kate, tõi küll, ei ole pildil originaalne.