

# ESIMENE JA AINUS



Eesti teadaolevalt esimene ja ainuke Pierce-Arrow jõudis LaitseRallyParki kollektsiooni täiendama läinud aasta jõulude paiku. Mis võikski selle „autohullust“ peremehele parem jõuluringitus olla kui üks silmator-kavalt viisakas seisukorras kahekümnendate aastate staatusesümbol. Omamoodi kingitus on see ka kõigile Eesti autohuvilistele.

MARTIN HARAK  
FOTOD: MARTIN HARAK

ga viiemeetrine auto mõjub suursuguselt, kuid LaitseRallyParki kollektsioonis laiutava Pierce-Arrow' (tüüp 143, mudel 126) puhul annab omakorda tooni auto 1,8meetrine kõrgus. Tegemist on tõeliselt suure sõiduriista-

ga, mis vaatamata oma kaheksale reas asetsevale silindrile, reisikirsitule taga ning pikalt väljaulatuva esiosale võtab mahutada koguni kolm istmerida. Kuid mis siin imestada, auto telgede vahe on ju kaugetult üle 3,5 meetri.

Keskmise rea istmed on lahti-käivad ning mõeldud pigem ajutiseks kasutamiseks. Härrade diivan asub viimases reas ning pikalt väljasirutatud jalgadega tunneb end seal mugavalt igäüks. Ajastuhõngulisust lisavad paksud ja pehmed vai-

bad, seintel olevad lillevaasid ning õdus kollakas salongivalgus. Puudust võiks tunda vaid torukübarast, jalutuskepit ning kallist tubakat täis piibust.

Juhiruumi eraldab sõitjateruumist limusiinile omaselt klaasist vahesein. Soovides tagaistmel segamatult aega veeta, võib klaasi üles vända. Juhi töökoht asub antud keremudeli puhul vihma ja tuule eest kaitstuna kenasti katuse all. Nupukesi ja kangikesi pole õigupoolest tänapäeva autoga võrreldes sugugi liiga palju, pigem nõuab nõnda vana autoga sõit teatud eelteadmisi tegevuste osas, mille tänapäeva auto juures ajab korda automaatika. Käivitamisel tuleb esmalt sättida õigesse asendisse käsigaas, seejärel keerata sisse süüde ning vajutada parema jalaga starteri nuppu, mis ajastule omaselt asub põrandal.

Suur mootor turtsub esialgu tõrk-salt ning ajab iga nelja takti järel summutist välja kuue liitri jagu silindreis osaliselt äräpõletatud küttesegu. Töösooja saavutamisel algsest raskepärasena mõjunud hiiglane taltub, võttes sisse luksusautole omase pehme vibratsiooni. Enam





pole mootorit tühikäigul peaaegu et kuulda.

Paigaltvõtt käib lihtsalt ning sarnaselt iga tänapäevase sõiduriis- taga. Käigukast on küll sünkroni- saatoriteta, mis tähendab, et käigu valimisel peab juht suutma gaasi- pedaali ning kõhutunde abil ühtlus- tada vedava ning veetava võlli kiirused. Hea õnne ning piisava vilumu- se korral vupsab käigukang õigesse asendisse ning R8 poolt pakutavad 125 hj liigutavad seda puidust koda- ratel hiiglast vilkalt edasi.

Mootori üheks iseärasuseks on selle klappide asetsemine mootori- ploki sees. Seega juhitakse klappi- de tööd otse, ilma riim- või kettüle- kandeta. Sarnast lahendust kasutab muuseas ka Pierce-Arrow' kaasaeg- ne – ilmakuulus Fordi V8.

Pierce-Arrow' pöördemomendi parim kasutusala jääb tänapäeval harjumatusse 100 p/min vahemik- ku. Sellegipoolest on veoautole sobi- liku mootoriga sõit lihtne, kuid mitte mingil moel sportlik. Ja miks peakski.

Kitsad rehvid, momendiküllane mootor (336 Nm) ja vaba diferent- siaal teevad sõidu LaitseRallyPar-

← **MAJESTEETLIKU** Pierce-Arrow' eripäraks on keskmine kurvilatern, mida juht saab hoova abil juhtida.

→ **AUTO** tegelikust suurusest saab aimu üksnes selle kõrval seistes. Või siis konteksti asetatuna – muidu suur- sugune pikendatud kerega Mercedese S-klass tundub Pierce-Arrow' kõrval üpris tillukesena.

→ **TAGAPINGIL** istub selles autos härra. Klapptoolid on kasutatavad pi- gem ajutiseks sõiduks. Pierce-Arrow' elustiilist annavad aimu lillevaasid.

↓ **ÜKS** peegel on juhile liikluse jälgi- miseks, teine härraste kabiinis toimu- val salamisi silma peal hoidmiseks.





ki lumisel territooriumil aga kohati lausa ohtlikuks. Külglibisemine tekib pärast iga järsemat pedaali-vajutust. Pole ime, et omal ajal oli autojuhti amet, muidumeestel toona rooli taha asja polnud. Ainuüksi auto mõtted ning eriti selle tohutu telgede vahe teevad ümberpööramise keeruliseks peaaegu et kõikjal. Samas võimaldab just roolisüsteem keerata juhil rattaid härraste autole omaselt, ehk siis pingutamata ning liigselt jõudu kasutamata.

Muidu komplekselt autolt on täna puudu vaid Pierce-Arrow' vahest tuntuim tunnusmärk - radiaatorikorgil istuv vibulaskja. Teel USAs siia läks kallihinnaline detail auto küljest kaotsi, tänaseks on uus kujukje leitud, puudu on veel vaid kork ise. Auto esiotsa jääb veel teinegi tähelepanuväärne detail. Nimelt on radiaatori ees asuv latern juhikohalt hoovastiku abil keeratav-pööratav. Niisiis on tegemist klassikalise kurvitulega.

### Säilib järgmisedki 100 aastat

Eestis läbib 86 aasta vanune sõiduk kindlasti omaette taastamisprotseduuri, sest nõnda vana sõiduk lihtsalt vajab aeg-ajalt kohendamist. Mõningal määral siit-sealt kobrutav üksik iluliist ei riku siiski vähimalgi määral võrratut üldmuljet.

Hämmastav on toonane koostekvaliteet, mis lubab peaaegu sajandivanusel autol püsida värskena

ning anda silmad ette nii mõnelegi tänapäeva soodsama otsa masinale. Ning seda vaatamata asjaolule, et auto kodumaal restaureeriti see juba 1994. aastal ning vahepeelse tel aastatel pole masinal lii klusesse suurt asja olnud.

Õnneks ei kuulu Eesti esimene ja ainus Pierce-Arrow privaatseesse kollektsiooni, vaid kõigil huvilistel on võimalik selle ja teistegi eksponaatidega teha tutvust LaitseRally-Parki automuuseumis. **TM**



➤ **IGASUGU nikerdused ja pooleldi käsitööna valmistatud detailid olid toonastele luksussõidukitele väga iseloomulikud.**

➤ **TÄIUSLIKKUSEST on hetkel puudu vaid radiaatorikork koos vibulaskjaga.**

➤ **PUIDUST kodarad ja valgete külgeintega rehvid toimivad visuaalselt eriti ajastutruult.**

➤ **KAHEKSA reas asuvat silindrit annavad kogukale autole soliidseid sõiduomadused. Pildilt on võimalik näha, et klassikaline klappikamber antud jõuallikal puudub. Klappid asuvad uude lahendusena ploki sees. Mootor on töösoojalt äärmiselt väikese vibratsiooniga.**





## Ajaloost

■ Pierce-Arrow' lugu ulatub tagasi enam kui 100 aasta tagusesse aega. Täpsemalt aastasse 1901, mil ettevõtte, mis varem oli tegutsenud peamiselt kodukaupade valdkonnas, ehitas oma esimese ühesilindrilise sõiduriista nimega Motorette. Üsna pea asuti aga suuremate ning luksuslikumate autode pärusmaale. Mudeliga Great Arrow võideti kestvussõite ning tõestati sellega tervele kodumaisele Ameerikale, et tegemist on eeskujulikult ehitatud autoga. Ettevõtte asutaja George Norman Pierce (1846–1910) taandus 1907. aastal Pierce Motor Company juhtimisest, müües ühtlasi oma osaluse. Järgmisel aastal lisati firma nimesse sõna Arrow. Maailmas pole just palju automarke, mis saaksid kiidelda Valge Maja esindusauto staatusega. Üheks selliseks on just Pierce-Arrow, kusjuures president William Howard Tafti poolt 1909. aastal valituna oli selle näol tegemist esimese ametliku esindusautoga üldse. Samale margile jäi truuks ka järgmine Valge Maja peremees – suur autoentusiast Woodrow Wilson. Pierce-Arrow'st kujunes kiiresti teatud staatuse sümbol. Nendega sõitsid paljud Hollywoodi filmistaarid ning samuti pidi vähemalt üks Pierce-Arrow kuuluma mõne kuninga-koja garaaži. Oma aja moetrendidega kooskõlas käis ka kogu margi turunduskampaania. Müügimeestele löi ettevõtte selleks eraldi kaasaskantava filmiprojektori, trükiste jaoks loodud reklaamid seadsid esikohale pigem Pierce-Arrow'ga kaasnevat elustiili ning auto jäeti neis alati tagaplaanile, sest ütlematagi oli selge, milliste väärtuste eest see seisab. Olulisteks verstapostideks Pierce-Arrow' kujunemisloo juures said kuue- ja kaheksasilindriliste mootorite kasutuselevõttud. Esimene sai teoks 1910. aastal ning teine juba Studebakeri omanduses olles aastal 1929. Suuremad mootorid tagasi luksuslikule ja raskele sõidukile tagasihoidliku vibratsiooniga seisukohased kiirusomadused, mis koos kestvussõitades tõestatud vastupidavusega andsid nõnda veelgi enam kaalu margi suurepärasele mainele.

Üheks väliselt Pierce-Arrow'le iseloomulikuks said esitiibadesse integreeritud esituled. See patenteeritud lahendus loodi 1914. aastal ning ehkki ostja võis jätkuvalt valida tuledele tavapärase mootoriploki ja esitiiva vahelise asukoha, otsustasid vähesed selle variandi kasuks. Võimalikult auto külje lähedal asuvad laternad andsid laiema valgusvihi, olles sellega ühtlasi eelkäijaks tänastele autoehituse üldpõhimõtetele. Paraku on vähesed ainult luksusautodele keskendunud automargid suutnud iseseisvana pikalt elus püsida. Juba enne Studebakeri poolt ülevõtmist oli Pierce-Arrow sattunud majanduslikesse raskustesse, sellest hoolimata olid kahe ettevõtte juhid jõudnud otsusele, et ainuvõimalik lahendus edasiliikumiseks on uute mudelite varustamine reas-kaheksasilindriliste mootoritega. Eks oligi selles plaanis ju omamoodi perspektiiv, kuid aastaks oli kurjakuulutav majanduslanguseelne 1928. Aastane arendustöö materialiseerus võrratus mudeliseerias 133/143, mis kombineerides erinevaid telgede vahesid (vastavalt üüratud 3,3 ja 3,6 m) andis koos erinevate keredega kokku uskumatu 19 variatsiooni. 1929. aasta müüginumbri olid fenomenalsed, ühtekokku jõudis omanikeni ligikaudu 10 000 sõidukit. Kuid aasta lõpus kukkus kogu turg kolinal kokku. Järgmisel aastal kahanes müük juba umbes poole võrra, sealt edasi aga veelgi. Mis siin imestada, tänase loo peategelane maksis tervelt kümnekordse Ford A hinna! 1933. aastal müüs ise raskustesse sattunud Studebaker oma osaluse Pierce-Arrow's. Suur Depressioon oli kogu luksusautode turu peaaegu olematuks muutnud. Pierce-Arrow otsustas aga ärevates oludes riskida ning tõi turule eesrindliku V12-mootoriga Silver Arrow'. Samal ajal keskendus näiteks Packard kuuesilindrilisele ja seega odavamale mudelile One-Twenty, mis tagantjärele tarkusena tasus end paremini ära. Vaatamata suurepärasele Silver Arrow'le äriplaan piisaval hulgal rahavoogu siiski ei genereerinud ning 1938. aastal oli ettevõtte surnud oma uksest lõplikult sulgema.

**Kui seni võisid VAADATA...  
...siis nüüd saad ka KUULATA,  
sest TEHNIKAMAAILM on  
saanud endale HÄÄLE!**

**TM**  
*Live!*

**Värske numbri tutvustus  
igakuiselt eetris**

**RADIO MANIA 88,8 MHz või  
[www.mania.ee](http://www.mania.ee)**



**RADIO  
88.8  
MANIA**