

Truffet av Amors pil



TEKST/FOTO: LASSE AAS

Det er mange måter å forelske seg på. I gammelbilkretser er det ikke uvanlig at en mister hjertet til omfangsrrike damer med vakre linjer og stor utholdenhet. Det var tilfellet for Jan-Fredrik Conradi fra Ulvøya ved Oslo. Han brevvekslet og ble avstandforelsket i en gammel dame, bare basert på noen fotos. På tilbudet om hun ville bryte alle bånd og ta turen til Norge, ble svaret JA. Nå får hun mange entusiasthjerter her hjemme til å banke så høyt at det overdøver den sensuelle rekkeåtteren.



Trofast mot Connecticut

Den store touringen var ikke mye bereist, for den lange Norgesreisen. Som ny gikk den i Connecticut før den havnet hos en lokal Pierce Arrow-samler. Der ble damen striglet og satt på pynt en gang på 1980-tallet.

I et uklart øyeblikk fikk samleren det for seg at han kunne leve uten, og solgte bilen, før han rakk å angre. Hvilket han imidlertid straks gjorde. Heldigvis for mannen og kanskje for bilen, fikk han kjøpt den tilbake – og satt den tilbake på den tomme plassen i hans lille museum. Så vidt vites levde han deretter lykkelig alle sine dager. Dit han tilslutt kom, er det som kjent liten plass for biler – og hele

samlingen ble lagt ut for salg – og derfor kunne Norge ta den praktfulle 1931 Model 41 Touring vel imot.

Det startet med fuglebur

“Når utgangspunktet er som galest blir resultatet titt originalest” skal salige Ibsen ha uttalt. Vi har ikke fått sjekket det, men trolig hadde han Pierce Arrow i tankene. Mannen bak bilen, George N. Pierce startet nemlig sin industrielle karriere med å produsere bur for fugler og ekorn! Dette var så tidlig som i 1865. Virtuos som han var med ståltråden, var det etter hvert nærliggende å levere eiker til sykkelindustrien. Og derfra var veien selvfølgelig ikke lang til å lage sykler. Først aksel-

drevne modeller, deretter en lite vellykket dampmodell og i neste runde en Quadrilette, en firehjuls sykkel med De Dion-motor. Dette var i 1901, og Pierce hadde fått hjelp av Yorkshire-mannen David Fergusson, som skulle bety mye for den videre utvikling av Pierce-vognerne.

Allerede året etter ble en tosylindret 15 hester lansert under navnet Arrow – og i 1904 hadde Fergusson klar en stor firesylindret modell 24/28 hp med mange likhetstrekk til Mercedes. Neste år kom det to enda større utgaver, som følgelig fikk navnet Great Arrow. Den firesylindret motoren var nå på 28/32 hp eller 40/45 hp – og Pierce tok den første av 4

Pierce Arrow Modell 41 Touring – 1931

Den største i modell-utvalget, med rekkeåtter på 6 liter og ytelse på 132 hp. Akselavstanden er på hele 147 tommer – og pengesterke bilelskere kunne velge mellom 5 ulike karosserityper – Touring, Convertible Coupe, Sedan, Enclosed Drive Limousine og Town Car.





Skremt til ekteskap med Studebaker

I 1925 lanserte Pierce Arrow sin første "billig-modell" – Series 80 – etterfulgt i 1928 av Series 81 – kjennetegnet av bl.a. et ikke helt vellykket Art Deco inspirert karosseri.

Dette var ingen suksess, og skremt av det synkende salget, stemte generalforsamling i 1929 for en fusjon med Studebaker. Dette året utviklet Pierce Arrow sin første rekkeåtter som ble lansert i 1930. En nydelig, stillegående maskin på 6 liter med ytelse helt opp til 132 hp. Tiltross for de dårlige tidene var etterspørselen etter de nye rekkeåtterene meget bra i 1930 og -31, med årlige salgstall på henholdsvis 8.000 og 7.000. I 1932 kom imidlertid smellen.

Tiltross for at modellutvalget hadde blitt utvidet med en spennende V-12, sank omsetningen til bare litt over 2.500 biler det året.

Det hjalp ikke at den amerikanske racing legenden Ab Jenkins med en V-12 proto-



typ satte uoffisiell amerikansk 24-timers rekord på Bonneville Salt Flats med 182 km/t gjennomsnittshastighet.

I løpet av 1933 satte Jenkins ikke mindre enn 14 internasjonale og 65 andre rekorder med en standard V-12, bl.a. ny 24-timers rekord på 188 km/t. Med en litt modifisert utgave av den samme modellen økte han senere rekorden til 205 km/t i snitt gjennom 24 timer. Men løpet var vel egentlig kjørt – for å si det på den måten.

Et konsortium av forretningsfolk kjøpte Pierce Arrow tilbake fra Studebaker i 1933 – og startet med å presentere en, etter

datidens forhold, ekstremt strømlinjeformet modell – Silver Arrow. Denne ble levert både som rekkeåtter og V-12 og solgt under slagordet "verdens sikreste bil". Tiltross for det, og det faktum at Silver Arrow-modellene var fremragende biler, gikk det bare utfor – og i 1938 var selskapet insolvent – hele fabrikkens innmat ble solgt til skrapjærnspris.

En tragisk skjebne for en av USAs fremste bilprodusenter – som heldigvis har skjenket Norge i hvert fall 4 eksemplarer av ulike modeller som fortsatt er på veien.



seire på rad i Glidden Tour – et amerikansk pålitelighetsløp over 1600 kilometer.

Fra 1905 ble alle Pierce-vognene produsert med karosseriplater i støpt aluminium! Fra og med 1906 debuterte fabrikkens i Glidden Tour med sin første

rekkesekser – og leverte bare slike frem til 1910.

Merkenavnet Pierce-Arrow fikk bilene først i 1909 og i 1913 fikk modellene det som skulle bli deres kjennemerke for resten av livet – nemlig frontlykter som var bygget inn i forskjermene, lenge før noen hadde tenkt den tanken.

