

APE, IL MONDO SU TRE RUOTE



Il popolare mezzo di trasporto
compie quest'anno sei decenni
Derivata dalla Vespa, si è evoluta
fino a diventare un piccolo furgone
Ripresentata la versione "Calessino"

di Filippo Zanon

L'abbiamo vista tutti, piccola e stracarica, viaggiare per vie, corsi e strade. Onnipotente e onnipotente, ha svolto e stravolto mille ruoli. Ribaltata in una strada costiera siciliana, sommersa dalle sarde che trasportava, a causa dell'azzardo di un pilota preso dalla foga di consegnare in fretta il pescato. Di colore indefinibile, verniciata come un biscotto affondato frettolosamente nel latte, condotta da decenni dallo stesso identico enorme rigattiere che occupa pacioso e silente tutto il piccolo abitacolo. Sbilenco e zoppicante, con le ruote posteriori storte, appesantita da centinaia di chili di lamiera e pezzi di ferro. In alcune zone d'Italia, "la Lapa" è, con il suo cassone, unità di misura.

L'Ape porta più del suo peso. Come una formica, la tre ruote di Pontedera è uno degli animali meccanici più tosti mai apparsi sulla faccia della terra. E' ovunque, come l'insetto a sei zampe. Una e trina, come la fede che chi la guida ha nelle sue tre piccole ruote. Realizzata con logica inesorabile dalla Piaggio nel 1948, l'Ape è frutto della necessità di trasportare gli oggetti in modo rapido ed economico. Alle persone, che producevano gli oggetti, l'azienda toscana aveva già provveduto in modo efficace con la Vespa due anni prima. La dedizione per il trasporto le sarà però anche fatale: una ruota in più in questo caso deciderà il destino e la durata della sua laboriosa vita. Esistenza fatta di enormi carichi, decine di migliaia di chilometri e poca manutenzione. In Vespa si va a spasso, con al massimo la manciata delle

poche decine di chili della fidanzata. Sull'Ape si lavora, con alle spalle centinaia di chili di merce. Materie varie che, di una dolce metà, non hanno né il sapore né la voce. Per questa tre ruote ronzante non c'è stato, come per la Vespa, l'onore dei film e dei libri. Niente vacanze a Roma, ma solo l'onere del duro lavoro svolto sulle strade, arrancando con coraggio sulle mulattiere, nei campi e nelle strade sterrate. Niente ruoli da protagonista, zero riflettori. E nessuna pensione dorata nei garage dei collezionisti: occupa troppo spazio, è legata alle cose che trasportava. Ha fatto la fine di molte delle materie che trasportava: riposta chissà dove, consumata dalla ruggine e dall'oblio. Comparsa timidamente al salone del Ciclo e del Motociclo di Milano del 1947, l'Ape è conosciuta e presentata al grande pubblico solo l'anno successivo. Nascondendo con una mano la parte posteriore quando la si guarda, l'Ape è, in quel periodo, quasi una Vespa. Tolta la mano si apre un mondo e una prospettiva. Si chiude la dimensione del trasporto delle persone con una sella monoposto e, allo stesso tempo, incomincia quello del trasporto delle cose.

Rispetto alla Vespa il propulsore è migrato, grazie a chissà quale mutazione pensata dai suoi creatori, dalla parte posteriore del mezzo a quella centrale, sotto la sella. Dietro, devono aver pensato, deve essere solo faccenda di pesi. Eliminata mentalmente l'idea di una guida squilibrata dovuta al motore da una parte, ➤

Nella pagina a sinistra, l'Ape incomincia nel 1948 la sua scalata verso il successo nel campo del trasporto leggero. Nulla è in grado di fermare questa 125: nemmeno una ripida scalinata.

In questa pagina, l'interno di un pieghevole pubblicitario.

Un cliente accontentato in pochi minuti, vi rimarrà fedele tutta la vita

Ape

Il problema delle comunicazioni e dei trasporti assume una importanza vitale per la prosperità dell'industria e del commercio. La Società Piaggio, traendo profitto dalla sua lunga esperienza nel campo dei motori e dei risultati ottenuti con le soluzioni tecniche che hanno assicurato il successo di diffusione della "Vespa", presenta sul mercato il motofurgone "Ape", studiato per i piccoli e rapidi trasporti, e particolarmente adatto, nelle città, per il servizio a domicilio. Eccezionale stabilità, resistenza allo sforzo e facile manovrabilità, anche nel più intenso traffico metropolitano, sono ottenuti, in questo veicolo utilitario, di modesta manutenzione e di economico servizio a domicilio. L' esercente potrà accontentarsi con rapidità e sicurezza la clientela, che ogni giorno di più esige il servizio a domicilio, e con l'uso del motofurgone "Ape", allargherà il campo d'azione della propria attività commerciale.

PRONTO TRASPORTO A DOMICILIO ACCELERA IL RITMO DELLE VENDITE • IL CLIENTE NON SIA IL FATTORINO DEL PROPRIO ACQUISTO • LA RAPIDA CONSEGNA A DOMICILIO RINNOVA IL PIACERE DELLA



In alto, una pubblicità della gamma 1953 dell'Ape di 150 cm³. Il veicolo è disponibile nelle versioni pianale, ribaltabile, furgoncino e giardinetta. L'unica con cassone in ferro è la versione ribaltabile, allestimento prima optional poi di serie. Il prezzo del telaio da allestire è di 226.000 lire. Al centro, prima e ultima pagina di un libretto pubblicitario. In basso, un'incredibile Ape con la parte posteriore costituita da un vero e proprio calessino.



l'abilità di un ipotetico vespista con le mani sul manubrio dell'Ape si confronta con la presunta superiore stabilità dovuta alla terza ruota.

Comune con la Vespa è in quest'epoca il propulsore: il due tempi di 125 cm³ abbinato ad un cambio a 4 marce. L'unica differenza è la disposizione: infatti è montato al contrario, con la ventola sul lato sinistro del motore. Ugualmente la potenza erogata, 4 cavalli: permette al mezzo di raggiungere la velocità di 40-45 km/h nonostante la portata massima di 200 kg. Il costo di esercizio è anche limitato: con un litro di miscela – dice forse esagerando l'ottimista oposculo - l'Ape percorre a pieno carico ben 35-40 chilometri.

Il sistema frenante è misto, parzialmente adeguato alle necessità: ci sono potenti freni idraulici sulle ruote posteriori azionati a pedale. Davanti, è sempre la Vespa: stessa sospensione, stesso freno. Le ruote sono tutte uguali. Nonostante l'elevata massa a pieno carico il nuovo mezzo non è dotato di retromarcia.

L'Ape interpreta ogni ruolo: sul telaio metallico si può montare qualsiasi tipo di cassone. Nel primo periodo è in legno, ma è possibile coprirlo con un telo. Si può anche montare una cabina di protezione per chi guida, dalle forme più diverse. Nel primo anno le Ape vendute sono 5.500. La prima variante è presentata nel 1949 alla Fiera del Milano. Si chiama Ape Giardinetta (ma è conosciuta anche come Ape Calesse) ed è adibita al trasporto di cose e di persone. Viene modificato anche il cambio: i rapporti allungati, grazie all'adozione di nuovi pignoni sui semiassi, permettono una maggiore velocità, mentre una nuova marmitta aumenta la silenziosità del mezzo. Nel 1953, con l'Ape B la cilindrata aumenta a 150 cm³.



La velocità è di 60 km/h, mentre la portata aumenta: da 200 a 300 kg. Il pianale, fisso o ribaltabile, rende ancora più versatile il mezzo. Il cassone è disponibile in legno o in ferro (in seguito solo in metallo).

Le versioni disponibili in questo periodo sono: calesse, pianale (anche ribaltabile) cassone chiuso, e solo telaio. Molti allestitori preparano, su indicazione dei loro clienti, numerose varianti. Passi in avanti anche per la praticità: la retromarcia diventa disponibile come optional. Finisce l'epoca delle imprecazioni dei suoi proprietari. Il propulsore, portato a 5,5 CV, permette anche di superare pendenze del 20% in prima marcia. Nuovi anche la marmitta e il carburatore, l'impianto elettrico e il faro. In quest'anno l'Ape fa il suo esordio anche nel campo del modellismo, grazie alla ditta Mercury di Torino. Mentre i bambini giocano con la piccola Ape, i grandi ci lavorano sempre meglio grazie alle continue innovazioni.

La prima rivoluzione significativa avviene nel 1956, con l'Ape C. Da questo modello inizia la produzione della carrozzeria in lamiera stampata e il definitivo affrancamento dell'Ape dalla posizione di guida della Vespa. C'è, finalmente, la retromarcia di serie.

Con l'introduzione di questa versione cabinata scompaiono le bizzarre ma efficaci coperture prodotte da diverse aziende per ovviare al sentito problema dell'esposizione alle intemperie.

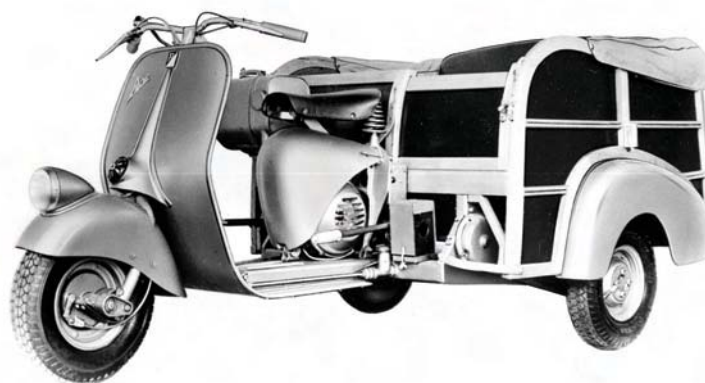
L'Ape diventa anche molto più comoda: al posto della sella ora c'è un vero e proprio sedile. L'estetica del mezzo è più uniforme ed il veicolo sembra un vero e proprio furgone, anche se con sole tre ruote.

Questa evoluzione permette di aumentare le versioni disponibili: ora sono ben otto. La grande adattabilità del mezzo consente un rapido incremento delle versioni. Nel 1958, anno dell'introduzione della D 350 (di 125 cm³) sono 20. Il successo di questi anni è notevole: dal 1948 al 1958 sono oltre 200.000 i mezzi venduti. Dell'Ape D sono realizzate diverse varianti, tutte caratterizzate dall'aumento di portata: alla 350 seguono la 400 e la 500 (sigla che indica i kg di portata).

Come per la Vespa, si studia anche per questo mezzo la vendita rateale. Il prezzo di acquisto base di 250.000 lire, dieci volte circa lo stipendio medio di un impiegato, può essere dilazionato in 6, 12 e 18 mesi.

Nel 1961 l'Ape si trasforma anche in una pratica motrice (con cabina dell'Ape D), alla quale attaccare ogni genere di rimorchio. Un piccolo sberleffo ai TIR: questo mezzo a cinque ruote è composto come un autoarticolato. Una motrice anteriore a tre ruote e un rimorchio posteriore. La portata raggiunge il record di 700 kg, grazie anche al nuovo motore di 250 cm³.

L'Italia nel frattempo è cresciuta, molti non si accontentano più di un tris di circonferenze al quale affidare le proprie merci. La feroce concorrenza con i furgoni stimola la Piaggio a produrre nel 1967 la versione MP, caratterizzata dalla portata e dai volumi maggiori. ➤



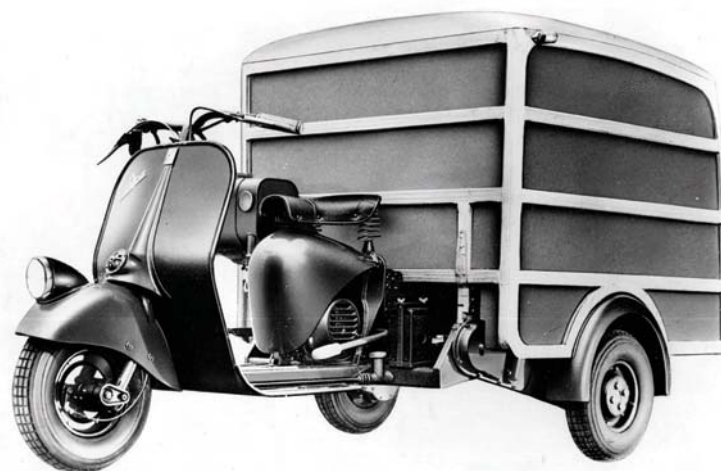
In alto, l'Ape 125 in versione calessino. La batteria, vicino alla porta di accesso dei passeggeri, è protetta da una lamiera.

Al centro, la versione a cassone chiuso della 125.

La sospensione anteriore è sul lato sinistro, con molleggio molto diverso da quello della seconda serie, la B 150.

In basso, una delle versioni "carretto" con cassone protetto dalla tela.

La copertura del posto di guida era fornita come optional dalla Piaggio.





In alto, una versione "carretto" della A 125.

In basso, il dépliant dell'Ape 150 nel 1955. La pubblicità è arricchita da una bella illustrazione. E' segnalata la possibilità di dotare il veicolo di copertura in tela rimovibile, sostenuta da centine metalliche.



Questa novità rappresenta l'evoluzione più estrema del motofurgone a tre ruote. Presentata al salone di Milano, è caratterizzata dal nuovo posizionamento del propulsore: come dice la sigla, è a motore posteriore. Lo spostamento del propulsore aggiunge un altro prezioso tassello all'evoluzione dell'Ape. Dalle prime versioni, dov'era collocato sotto la sella, si giunge a questa soluzione passando dalla versione C, dove era posizionato sotto il sedile. Questa rivoluzione significa anche una nuova trasmissione, ora diretta sui due semiassi po-

steriori. L'Ape si irrobustisce e diventa anche più confortevole. Il propulsore di base è ora di 190 cm³, con una nuova ammissione che permette l'utilizzo della miscela al 2%. Grazie a questa e ad altre migliorie, la potenza sale fino a 9,43 CV a 5.000 giri. Lo sviluppo del veicolo rende sempre più automobilistica e meno motociclistica l'Ape. L'evoluzione interessa la meccanica e la carrozzeria. Oltre al cambio a quattro marce con retromarcia c'è l'impianto di riscaldamento.

La strategia dalla Piaggio tra il 1969 e il 1973 è quella di ampliare al massimo la gamma. Sulla scia del successo della Vespa 50 nasce l'Ape 50. Senza targa e senza patente, è rappresentata da una carrozzeria molto razionale. Il piccolo motore permette consumi veramente ridotti: 33 km con un litro. Senza però penalizzare troppo la portata: 190 kg.

Nel 1971 l'Apecar costituisce un altro e più deciso progresso. Anche se la meccanica è simile a quella dell'Ape MP tutto il resto del veicolo è innovativo. Il telaio a scocca portante e la cabina molto più grande sono le novità principali. Si completa l'avvicinamento con l'automobile anche nella nuova disposizione dei comandi: il pedale del freno e dell'acceleratore sono in una posizione classica, la leva del cambio è sul pavimento. Aumentano anche le prestazioni.

Grazie al propulsore di 218 cm³, la portata è di 612 kg, la velocità di 63 km/h e il consumo di 5 litri per 100 km. La gamma è ora completa: c'è la 50, la 250, la 450 R, la 500 MP e la 600 MPV e l'Ape Car. Con il rinnovato

disegno di Giorgetto Giugiaro per la versione TM, il veicolo raggiunge nel 1983 il suo design definitivo, attuale ancora oggi. Ora la terza ruota quasi scompare, sotto una scocca da vettura.

A poco più di quarant'anni dalla nascita, l'Ape conosce però la sua mutazione più grande: la quarta ruota. Nel 1990, per rendere il veicolo sempre più adatto e competitivo con la concorrenza dei piccoli furgoni nipponici, la Piaggio completa l'evoluzione automobilistica con l'Ape Poker: 800 sono i kg di portata, grazie al motore a gasolio. La portata in questo modello raggiunge anche i 900 kg, richiedendo la versione con pianale allungato.

L'evoluzione del trasporto leggero privilegia però sempre di più i piccoli veicoli e parte del ruolo dell'Ape incomincia ad essere svolto dal Porter, veicolo per il trasporto di merci nato grazie alla collaborazione tra Piaggio e Daihatsu. Per l'Ape rimangono le nicchie di mercato. Tra queste, anche quella inedita che ha come fruitori del veicolo i giovani tra i 14 e i 18 anni.

Per loro l'Ape rappresenta una piccola vettura: un ruolo giocato da questo veicolo in netto anticipo rispetto alle mini-vetture che si possono guidare senza patente che ➤



In alto, sono evidenziati le capacità di carico e i ridotti costi di esercizio. In basso, l'Ape C1 Calessino di 150 cm³ del 1956 esposta al Museo Piaggio di Pontedera: ha il parabrezza integrato con lo scudo sul quale si nota il tappo del carburante. Le frecce sono ai lati del cassone.





In alto, la catena di montaggio dell'Ape C1 con carrozzeria chiusa. In basso, una fila di Ape con il logo delle Olimpiadi di Roma del 1960 lascia una concessionaria di Roma. Sullo sfondo si intravede un camion carico di Vespa destinate all'evento.

appariranno qualche anno dopo. L'Ape 50 Cross e la 50 Web sono le versioni "giovani" costruite apposta per questo tipo di clientela. Nei paesini, lunghe file di minuscole Ape parcheggiate segnalano un ritrovo di giovani che hanno raggiunto l'abitato protetti dalla lamiera del loro primo mezzo chiuso. In attesa di una sua futura e probabile erede, l'Ape ha continuato a far parlare di sé grazie alla versione "Calessino", realizzata in soli 999 esemplari. Oltre a questa versione sono ancora oggi commercializzati tre diversi modelli: la "classica" 50 (nelle versioni pianale, furgone e Cross Country), la TM (di 218 cm³ pianale e furgone) e la Classic. La TM ha una curiosa particolarità: probabilmente è l'unico veicolo al mondo disponibile con il manubrio (nelle versioni di serie) o con il volante (come optional). Il futuro? Forse, per guardare avanti, bisogna voltarsi. Spostare, come in un mazzo, l'asso della ruota solitaria. In Piaggio l'hanno già fatto parzialmente, con l'innovativo scooter MP3.

DA VESPA AD APE

Ape, l'insetto laborioso. Vespa, quello aggressivo e poco produttivo. Il nome di questi due prodotti della Piaggio non poteva essere più azzeccato. Riesce infatti ad esprimere in modo efficace sia la stretta parentela tecnica tra i due prodotti sia il loro carattere. Rispetto alla Vespa l'Ape ha però conosciuto più variazioni di nome, dovute in parte alla tradizione popolare o alle necessità commerciali. Se Vespino e Vespone sono state per la Vespa



le mutazioni più conosciute (per le versioni di 50 e 150 cm³), le modifiche al nome della sorella a tre ruote sono state provocate dalla necessità di semplificare la pronuncia. L'Ape diventa così nell'Italia del Sud "la Lapa". Termine cambiato a sua volta in Lapino per la versione più piccola e Lapone per quella più grande. In Inghilterra invece il cambiamento del nome è dovuto alla grande popolarità della Vespa, tale da far cancellare o passare in secondo piano (come è accaduto per la Vespa) la Piaggio: in questo paese l'Ape è "Vespa Commercial".

In India il veicolo è chiamato "Ape Rikshaw" mentre in Spagna è chiamata "Vespa Commercial" o "Vespa Ape". In Francia i nomi sono più originali, con in termini TriVespa e Triporteur. In Germania l'Ape è "Bestelscooter" o Vespa "Lastenroller".

APE E PUBBLICITÀ

Due sono le chiavi di lettura: c'è la pubblicità sull'Ape e la pubblicità dell'Ape. La grande superficie della lamiera o del telo costituisce infatti un efficace mezzo per promuovere la propria attività.

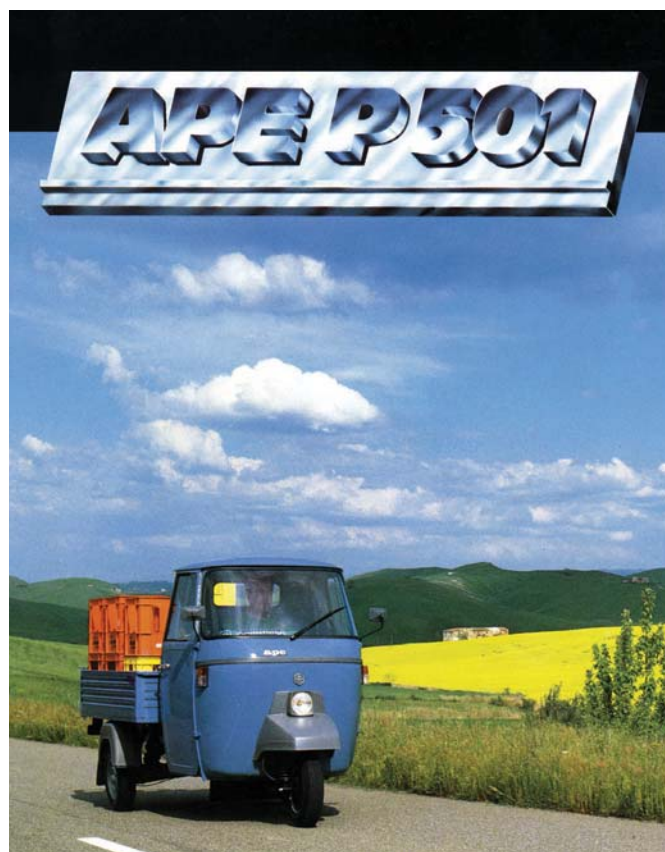
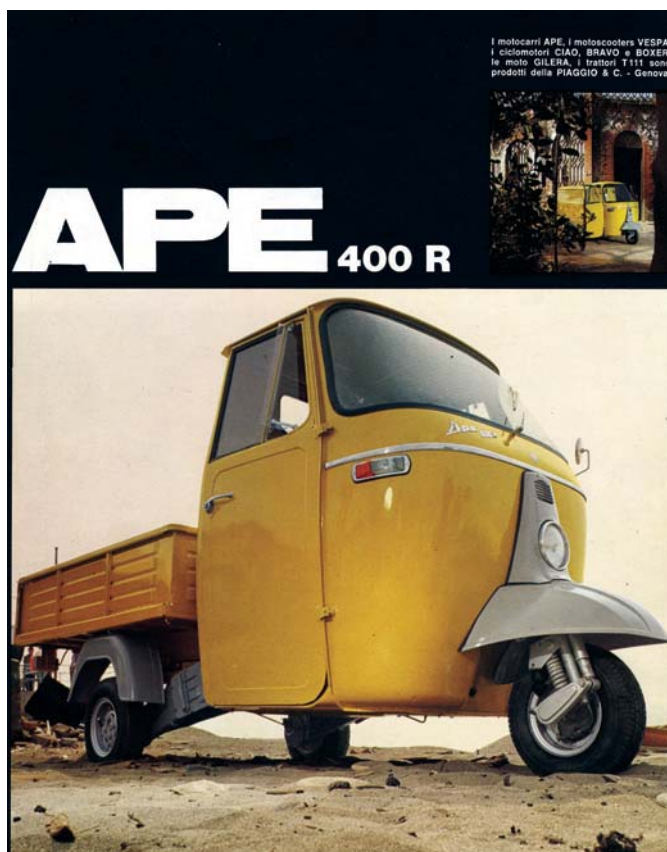
Grazie ad un elaborato studio della grafica dei disegni e a scritte in rilievo, il mezzo si distingue. La personalizzazione è più elevata per gli artigiani che dell'Ape hanno fatto la loro bottega di lavoro.

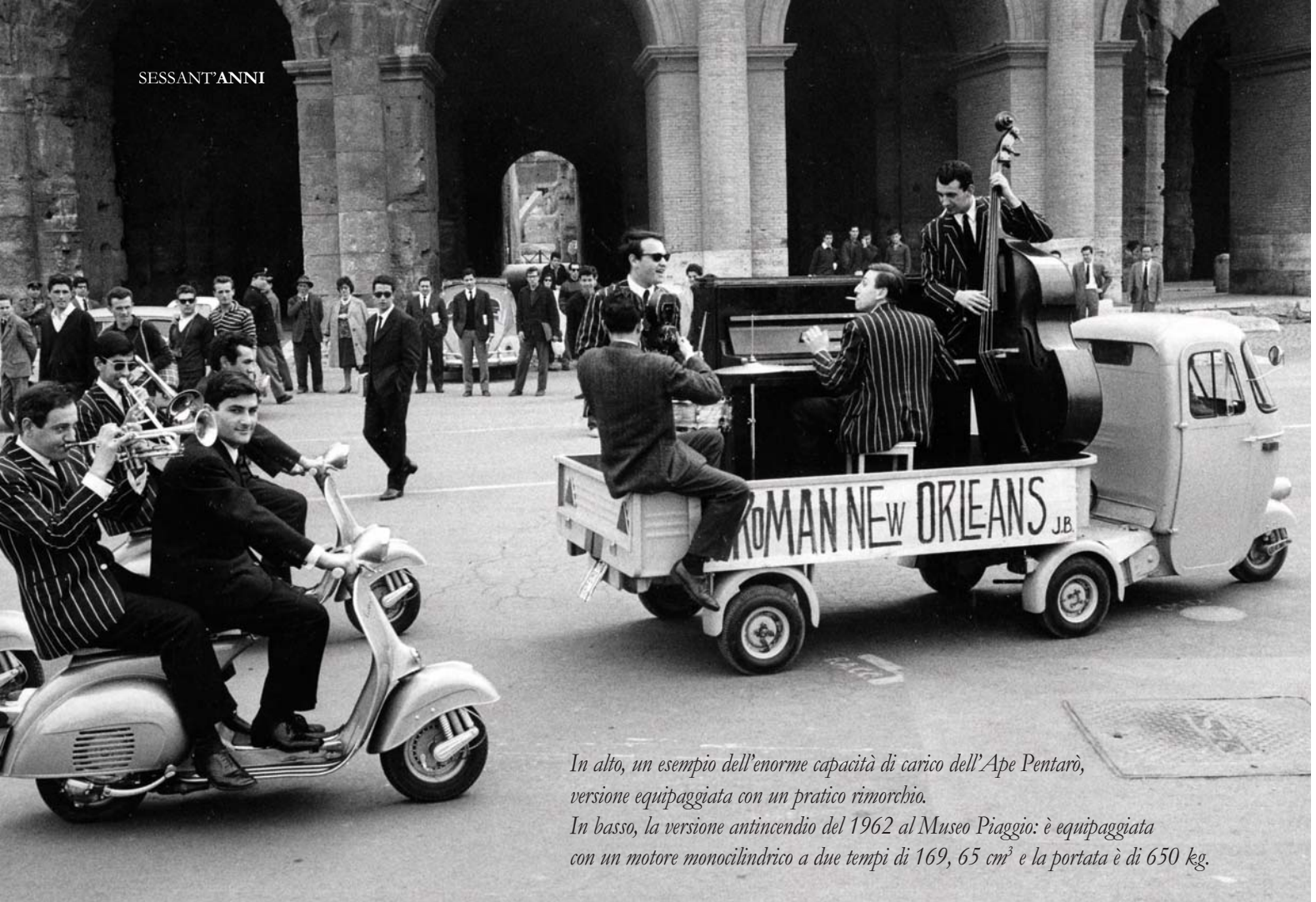
L'estrema semplicità della prima versione non fa altro che stimolare la creatività degli utilizzatori, che per l'essenziale telaio realizzano contenitori adatti alle loro esigenze. In Sicilia, gli agricoltori che hanno sostituito ➤



In alto, l'Ape è sempre stata un mezzo molto usato dai contadini in campagna.

In basso, le più recenti pubblicità dell'Ape 400 R (a sinistra) e, quella della P 501 (a destra).





In alto, un esempio dell'enorme capacità di carico dell'Ape Pentarà, versione equipaggiata con un pratico rimorchio.

In basso, la versione antincendio del 1962 al Museo Piaggio: è equipaggiata con un motore monocilindrico a due tempi di 169, 65 cm³ e la portata è di 650 kg.





i loro tipici carretti con l'Ape utilizzano la lamiera del loro nuovo mezzo come una tela, dipingendo (come nei carretti) scene tipiche della tradizione siciliana.

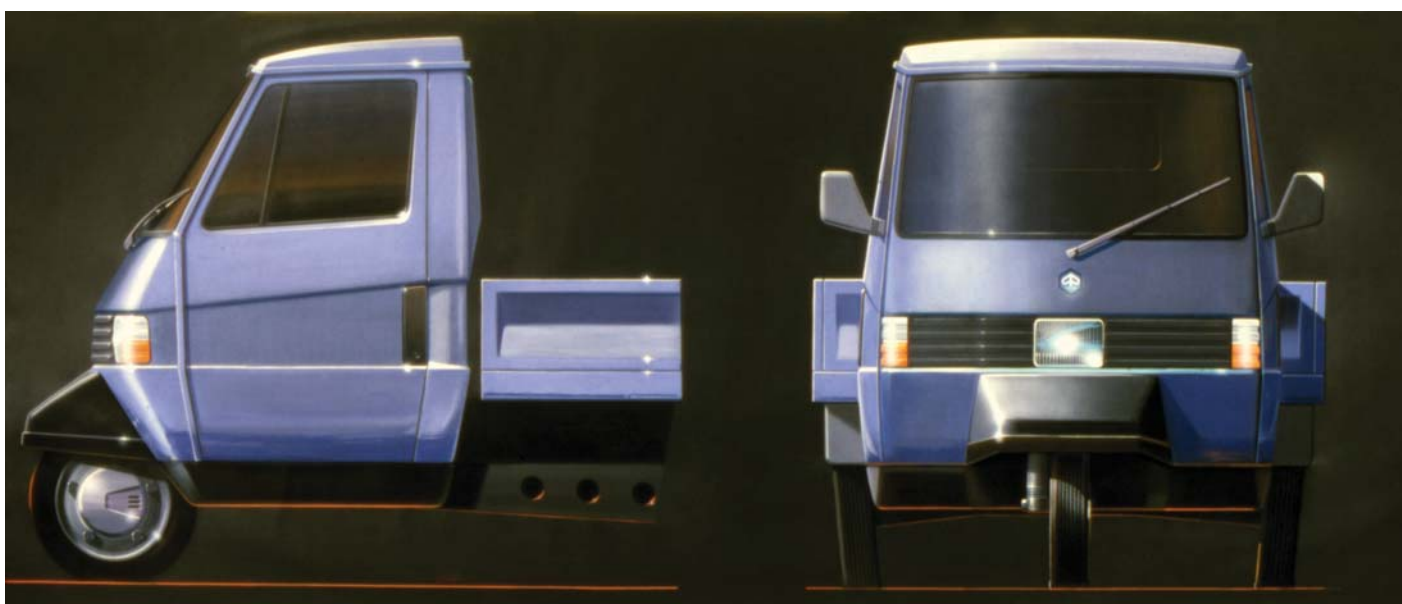
La pubblicità dell'Ape rispetto alla Vespa è necessariamente meno legata agli aspetti "ludici". La comunicazione deve essere concreta, basata sulle potenzialità del mezzo. Punta al sodo nei primi anni in cui deve essere pubblicizzata dicendo "Chi l'acquista non spende soldi, li guadagna". La strategia comunicativa è basata sui pieghevoli illustrati, senza utilizzare i grandi mass-media. Oltre ai cataloghi tecnici, dove sono esposte le varie versioni, si utilizzano per promuovere il mezzo anche dépliant disegnati, con uno stile molto simile a quello della "Domenica del Corriere". Più diretta quella negli ultimi anni: "Mai sottovalutare Ape".

In questa pagina, i bozzetti dell'Ape TM disegnati da Giorgetto Giugiaro nel 1983. La versione è ancora oggi quella con il design più moderno della gamma Ape.

ISTRUZIONI PER L'USO

Per mettere in moto le prime versioni dell'Ape, quelle aperte, occorre rispettare un'apposita "liturgia" d'avviamento. Le operazioni devono essere eseguite in modo preciso, con un rigoroso rispetto della sequenza e della durata dei gesti. Rispettati questi precetti, il motore si avvierà, pronto a far affrontare al proprietario dell'Ape strada e lavoro.

La preparazione per la partenza è: cicchettare fino alla fuoriuscita della benzina dal carburatore, chiudere il parzializzatore dell'aria sul serbatoio (posizione C) e mettere la levetta sul commutatore al manubrio in posizione neutra. ➤



A questo punto occorre dare un colpo energico e deciso di leva e far girare qualche secondo il motore senza interferire troppo con il gas. Come con la Vespa, equipaggiata con lo stesso motore a due tempi, è necessaria qualche smanettata con il gas per rinnovare, soprattutto quando fa freddo, il buon rapporto tra pistone e cilindro. Finalmente, dopo questa procedura, si può partire. Dopo poco occorre portare il parzializzatore aria su "A" (aperto). Nota: sbagliando anche solo di poco questa procedura il rischio di ingolfamento è praticamente una certezza.

Guida: complice una certa tendenza al ribaltamento nelle curve affrontate con troppo brio, l'Ape richiede una grande maestria e prudenza. Muoversi su questa tre ruote impone, come nel sidecar, grande tecnica. I vespisti che salgono per la prima su un'Ape ne scendono dopo pochi chilometri straniti. L'affinità costruttiva con la Vespa non basta. Per una cosa andata a posto (il motore finalmente in centro, sotto la sella o dietro) ecco quella che rimette tutto in gioco: la ruota davanti. Il manubrio è lo stesso, il rumore solo più roco e sordo, come lo stesso strumento suonato da un musicista diverso. Le forze in gioco però cambiano e, all'ingresso di una curva, l'Ape va condotta piegando il busto e il corpo al contrario rispetto ad un motociclo.

Sull'Ape il corpo deve vincere l'accelerazione e la tendenza al ribaltamento. Si eseguono più o meno i movimenti del passeggero dei sidecar "a ciabatta" da competizione. Ci sono però altri inganni che possono nascere sul fertile terreno dell'affinità tecnica tra Ape e Vespa: il principale è quello di resistere alla tentazione di appoggiare il piede a terra. Cosa assolutamente da evitare: l'inevitabile telaio posteriore provvederà a tranciare la caviglia del malcapitato con meccanica freddezza. Comune con la Vespa, almeno nei primi modelli, è la scarsa propensione alla frenata efficace. Come la parente bi-ruota, l'Ape non è provvista di impianto frenante ma di rallentamento.

Il freno anteriore e la forcella anteriore, uguali a quelli della Vespa nei primi modelli, svolgono all'avantreno il ruolo di semplice comparsa. Il peso dell'Ape (doppio o quintuplo rispetto alla Vespa, rispettivamente a vuoto e a pieno carico) sconsiglia un utilizzo frequente del freno anteriore. Morale: con logica ribaltata rispetto alla Vespa, si deve contare sul potente sistema frenante posteriore.

Altra tentazione, tipica dei vespisti, è quella di mollare il manubrio. Tutti lo fanno, emulando lo spensierato Nanni Moretti, che girovaga in Vespa in una Roma deserta ad agosto muovendo le braccia a ritmo di musica. Spensie-

L'attuale gamma dell'Ape: da sinistra, l'Ape TM (con il motore monocilindrico a due tempi di 218 cm³ o con un propulsore monocilindrico diesel di 422 cm³ ad iniezione diretta); l'Ape 50 e l'Ape Classic. Quest'ultima è disponibile solo diesel.



rati e forti, pensano che la terza ruota conceda, più della Vespa, chilometriche assenze delle braccia dal manubrio. Come una capricciosa amante, l'Ape non permette al suo utilizzatore neanche l'assenza di una mano. Pena l'abbandono, con conseguenze fisiche non piacevoli. Se nella caduta la Vespa lascia liberi, l'Ape reagisce abbracciando calorosamente con le sue lamiere il suo sprovveduto conducente. Ultima nota di colore: i consumi. A dispetto dei dati dichiarati, l'Ape beve più di un muratore al sole. D'ordinanza quindi una piccola tanica. Perché spingere un'Ape non è come spingere una Vespa.

LE AVVENTURE

Anche l'Ape, come la cugina Vespa, è stata protagonista di grandi imprese. Tra tutte spicca quella del 1998 degli italiani Paolo Brovelli e Giorgio Martino. Su due Ape TM 703, hanno percorso 25.000 km di strade e piste desertiche, lungo il tracciato da Lisbona a Pechino. Appartiene invece alla prima fase della storia dell'Ape quella del dottor Gastone Marsiaj. Con la sua Ape giardinetta decide di percorrere tutte le Dolomiti. Impresa riuscita in una settimana: 900 sono i chilometri percorsi superando sette passi alpini.

I TAXI

In alcune aree geografiche, l'Ape è stata più famosa come veicolo per il trasporto di persone. A parte la grande dif-

fusione dell'Ape in versione trasporto passeggeri in India (dove affianca il risciò) il palcoscenico ideale per l'Ape in versione Taxi sono anche le strette vie delle più famose località turistiche del Sud Italia. Capri ed Ischia sono infatti le località dove sciame di Ape aspettano i turisti sulla banchina del porto.



La nuova versione dell'Ape Calessino, prodotta in soli 999 esemplari.

I CLUB APE

Anche se non sono diffusi e famosi come quelli della Vespa, i club di appassionati di Ape sono sempre esistiti. Un riferimento importante è l'Ape Club Italia, il cui sito di riferimento è www.apevintage.com, nato nel 2001 con lo scopo di cercare di raccogliere notizie, curiosità, documentazione e note storiche sulla tre ruote fabbricata a Pontedera. Per iscriversi è sufficiente inviare una mail all'indirizzo apeclub@apevintage.com.

Per gli appassionati sono disponibili molte informazioni utili sulla storia e sulla tecnica di questo mezzo, oltre ad una lista di possessori Ape nel mondo (oltre 300 nominativi di appassionati che si sono iscritti autonomamente on line). Tra le "chicche" ci sono le schede con le sigle dei vari carburatori e delle vernici, vari dati tecnici, schemi elettrici ed estratti di vari manuali d'officina.

I LIBRI

Il più completo libro sull'Ape finora realizzato è "Il libro dell'Ape", scritto da Omar Calabrese e Marino Livolsi, realizzato dall'ufficio "Immagine e comunicazione" della Piaggio. È abbastanza esauriente e ricco di fotografie. Libro assolutamente unico, che descrive in modo inusuale ma ricco questo mezzo, è "La Lapa e l'antropologia del quotidiano", scritto da Franco La Cecla e Melo Minnella (edito da Elèuthera). Il libro "Sulle ali di un Ape. Da Lisbona a Pechino in 212 giorni", scritto da Paolo Brovelli (Corbaccio Editore). 