



Ape, die italienische Biene

Das Kultfahrzeug auf drei Rädern Text | Fotos: Jürgen Kießlich

Die kleine Ape als Werbeträger

Wie in Deutschland der „Käfer“ oder in Frankreich die „Ente“ Begriffe für Kultfahrzeuge sind, ist das in Italien die „Biene“, ein Kleintransporter auf drei Rädern. Die Ape, oder auf deutsch die „Biene“, entstammt der Familie Piaggio oder besser der Vespa, welche ja eine weltberühmte Legende ist. Die Ape wird auch mitunter scherzhaft „Äffchen“ genannt, denn in der Biologie zählt ein Ape zu den schwanzlosen Affen. Enrico Piaggio zeichnete als Chef der Firma in Pontedera für die Entwicklung verantwortlich. Der kleine Transporter kam 1947 nach seiner Schwester „Wespe“ (Vespa) in Italien auf den Markt. Das Fahrzeug wird seit 1947 und auch noch heute in Indien (seit 2007) limitiert gefertigt. In Italien wird der Kleintransporter auch als Vespacar bezeichnet, da sein Ursprung, wie schon benannt, von der Vespa kommt. Der Vespa wurde als Ape Urmodell ein zweites Hinterrad und eine kleine Pritsche für eine Zuladung von 200 kg verpasst, dazu ein Vier-Gang-Getriebe zum 125-ccm-Motor – und der Spaß ging los – nicht ahnend, dass daraus einmal ein Fahrzeug mit der Produktionsdauer von noch über 60 Jahren hinaus existieren könnte.

Die Ur-Ape trug die Kennung „A“, 1953 lautete die Bezeichnung „B“ mit 150 ccm aufgerüsteten Motor um bereits 1956 von der „C“, welche erstmalig mit einer kleinen Kabine ausgestattet wurde, abgelöst zu werden.

Eine aufgerüstete Variante der „C“ mit höherer Tragfähigkeit war 1960 der „Pentaro“. 1967 wurde die Ape MP mit 190-ccm-Motor präsentiert. Sie basierte noch auf der „C“, ihre Ladefähigkeit

wurde auf 500 kg erweitert. Es folgten laufend Modifikationen. 1969 stockte man die Zuladung um weitere 100 kg auf. Im gleichen Jahr erschien die erste Ape 50, die Ähnlichkeit zu ihren Ahnen war deutlich zu erkennen. Die kleine Kabine war noch vorhanden, mit den 50 Kubikern zählte sie unter die Kleinkrafträder. Ihre Zuladung war auf 200 kg limitiert. 1972 kam das Ape-Car mit etwas geräumigerer Kabine, 216-ccm-Motor und 550 kg Ladefähigkeit auf den Markt. Völlig neu überarbeitet folgte 1982 die Ape TM mit 218-ccm-Motor und 800 kg Tragkraft. Erstmals mit einem Ein-Zylinder-Dieselmotor ausgerüstet, erschien das Fahrzeug 1984. Es folgten ständig Modifikationen bis in die jüngste Vergangenheit, aber diese sollen hier nicht aufgezählt werden. Der Vielfalt der „Biene“ betreffs ihrer Einsatzmöglichkeiten sind bereits seit dem Urtyp keine Grenzen gesetzt. Vom ursprünglichen Zweck als Kleintransporter für geringe Lasten auf kurzer bis

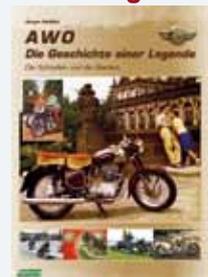
verlängerter Pritsche über Kasten-aufbau bis hin zum Personentransport, später sogar als Kipper oder auch als Werbeträger in der jüngeren Vergangenheit, war mit der Ape, egal in welcher Hubraumkategorie, so alles möglich. Diese Varianten hat sie sich bis in die heutige Zeit erhalten. Nun soll die technische Seite der



Die Ape MP 601 im Zustand ihrer Erwerbung

Buch

AWO – Die Geschichte einer Legende



34,- Euro

Bestellung unter

www.top-speed.info



Die MP nach erfolgter Restaurierung

kleinen Arbeitsgeräte etwas näher betrachtet werden – beginnend mit der Ape 50, sie sorgte bei ihrer Erstaufgabe bereits für Aufmerksamkeit und hat sich diese bis heute erhalten. Auffällig war 1994 die Cross Country, ein eher spektakuläres „Vehikelchen“ mit einer Spitzengeschwindigkeit von 45 km/h. Mit Überrollbügel, Stoßfängern und Radiokonsole war die kleine Ape fast schon ein Auto. 1995 kam das Modell Ape 50 TL5T mit zwei Scheinwerfern auf den Markt, um 1999 von der ZAPC abgelöst zu werden. Sie hat sich bis heute ihr Gesicht erhalten. Der Antrieb erfolgt über einen drehchiebergesteuerten Zweitaktmotor mit Frischölaufomatik. Dieser gibt drei PS an das Vierganggetriebe ab. Über einen zusätzlichen Hebel, außer dem eigentlichen Schalthebel am Boden der Kabine, wird das Getriebe für vier Schaltstufen rückwärts geschaltet. Die Vollnabenbremsen der Hinterachse werden hydraulisch und die Vorderradbremse per Seilzug betätigt.

Die Ape TM wurde ab 1982 in drei Ausstattungen verkauft, als Pritsche mit abnehmbaren Alu-Bordwänden von zwei Metern Länge, als Kastenaufbau aus Stahlblech und als hydraulischer Kipper. Die auffälligste Besonderheit der TM bestand in der unterschiedlichen Ausführung der Lenkung. Variante eins wurde mit einem Motorradlenker und daran befindlichen Bedienelementen gesteuert. Zur Führung genügte der Motorradführerschein. Im Gegensatz lenkte man das Schwestermodell mit einem Lenkrad. Hier wurde der Autoschein verlangt. Die TM-Modelle

verfügen über das gleiche unsynchronisierte Getriebe mit der gleichen Vier-Gang-Eigenart für den Rückwärtsfahrbetrieb wie die kleine Schwester. In der winzigen Kabine sind Sitze für zwei Personen vorgesehen, aber schlank von Statur sollten sie schon sein. Das Modell wird in zwei Motorisierungsvarianten gefertigt – Variante eins mit einem drehchiebergesteuerten, luftgekühlten Einzylinder-Zweitaktmotor, Variante zwei mit einem wassergekühlten Einzylinder-Viertakt-Dieselmotor mit angeblocktem Fünf-Ganggetriebe. Die Motoren werden mittels Gebläse zwangsgekühlt. Der Zweitakter leistet aus 218 ccm 8 kW und der Diesel aus 422 ccm 9 kW. Das Zweikreis-Bremssystem beider Fahrzeuge betätigt an jedem einzeln aufgehängten Rad eine zusätzlich über Kühlrippen belüftete Simplex-Trommelbremse. Die Lichtmaschine für die 12-Volt-Bordanlage ist mittels der Startmaschine zur Zweifachfunktion konzipiert. Der Kraftstoffverbrauch beträgt beim Ottomotor verträgliche 5,5 Liter und beim Diesel 4,4. Die Höchstgeschwindigkeit wird für beide Fahrzeuge mit 65 km/h angegeben, die Zuladung in Abhängigkeit der Bauvariante (Pritsche) mit bis zu 800 kg. Die Federung wird über Gummisilente und zwei Teleskopstoßdämpfer ermöglicht. Die Erwärmung der Abgasanlage wird zum Beheizen der kleinen Fahrgastzelle durch das linke Rahmenrohr realisiert. Gewöhnungsbedürftig ist auf jeden Fall das Fahrverhalten des Dreiradfahrzeuges mit dem Vorderrad in der Mitte. Ein unerwartetes Umkippen ist



Der Motor aus der „Mäuseperspektive“ betrachtet

bei unvorsichtiger Fahrweise und fehlerhafter Beladung schon vorprogrammiert, dann geht es ab über das Vorderrad.

2008 kam die Ape auf Basis der TM als Piaggio Appelino auf den Markt. Der Antrieb erfolgt wahlweise über Elektromotor oder als Hybrid, sogar in Kooperation mit anderen Firmen wird mit einem Luftantrieb experimentiert. Die Vielfalt setzt sich über die Nutzungsvarianten mit Ladepritsche, als Stadttaxi, als Cateringfahrzeug oder als reiner Werbeträger (fahrende Plakatwand) fort. Das hier vorgestellte Modell MP 601 aus dem Jahr 1973 wurde von einem Italienreisenden entdeckt, und es war Liebe auf den ersten Blick. Er selbst orderte ein relativ stark von Gebrauchsspuren gekennzeichnetes Exemplar – als erfahrener Kraftfahrzeugmechanikermeister sollte ja für ihn die Restaurierung kein Problem darstellen. Nach ersten Begutachtungen in der eigenen Werkstatt und Totalzerlegung sah das ganze nicht mehr so freundlich aus. Fremdhilfe für die Blechbearbeitung und Lackierung wurde als notwendig eingeschätzt. Die Aufarbeitung vieler Teile und auch die Neubeschaffung machten schon einige Mühen. Als nach der Zerlegung die Blechteile zwecks Aufarbeitung sandgestrahlt wurden, kam die Er-

nüchterung. Hier waren aufgrund starker Durchrostung großflächig Löcher vorhanden, aber wozu gibt es dann die Spezialisten für solche Fälle? Am Ende war aber alles gut.

Eine freudige Überraschung während der Demontage war der Fund der originalen Papiere des italienischen Vorbesitzers zusammen mit einem Madonnenbild als Schutzpatronin im Seitenteil der Fahrtür. Den Rahmen mit Ladefläche verlängerte der Meister, setzte festen Holzbohlenbelag auf und installierte eine stabile Reling aus Edelstahl.

Das Fahrzeug sollte außer für die Hobbyfreude auch zum Zweiradtransport genutzt werden. Als Ausstellungsstück in exklusiver äußerlicher Veredelung erfüllt es jetzt wohl eher seinen Hauptzweck oder fristet einen geruhsamen Lebensabend. Rundum ist das ältere Gerät ein Fahrzeug für den kleinen Geldbeutel, mit dem man viel Spaß haben kann, wobei der finanzielle Anteil einer Restaurierung nach oben keine Grenzen hat. Die aktuellen Neufahrzeuge haben zum Teil schon „sehenswerte“ Preise.

Im nächsten Bericht wird der Leser eine hochinteressante Geschichte über einen Automobilpionier und der ersten Afrikadurchquerung mit einem Auto kennenlernen.



Die „komfortable“ Fahrerkabine mit Motorradlenker



Blick von unten zu Hinterachse und Antriebseinheit