Provato un pezzo di storia italiana

IL TRE RUOTE PIU' AMATO DAGLI ITALIANI

ASCOLI PICENO – L'articolo che segue parla, non solo di un mezzo di trasporto, ma forse del mezzo di trasporto più longevo che abbia mai calcato il mercato italiano. Questo mezzo, che ha insieme alla 500, alla 600, alla Lambretta e alla Vespa, motorizzato l'Italia dopo la Seconda Guerra Mondiale, è l'Ape. L' “Apetta” è disponibile in 4 distinte versioni (Ape 50, Ape TM, Ape Classic, Ape Calessino). Le motorizzazioni sono le seguenti: 50 cc a Benzina per l'Ape 50, 220 cc Benzina o 422 cc Diesel per l'Ape TM, 422 cc Diesel per l'Ape Classic, 422 cc per l'Ape Calessino. Le varianti di carrozzeria sono invece: per l'Ape 50 Pianale Lungo, Pianale Corto, Cross Country, Furgone; per l'Ape TM Pianale, Pianale Lungo, Ribaltabile, Furgone, per l'Ape Classic variante unica cosiccome per l'Ape Calessino. Esternamente, nonostante le versioni si differenzino per alcune particolarità (l'Ape 50 è la versione Baby, piccola e compatta, la TM è insieme alla Classic quella che ha fatto la storia del modello con la sua cabina di forma rettangolare, mentre la Calessino si ispira alle versioni che negli anni '50 e '60 portavo in giro per Capri i turisti), il leit motive comune è quello della cabina anteriore di forma squadrata con un piccolo paraurti protettivo per l'unica ruota anteriore e un cassone posteriore (di grandezza variabile a seconda della versione prescelta) alle cui estremità laterali sono alloggiate le due ruote posteriori. Come tradizione i gruppi ottici anteriori sono integrati nella parte centrale della cabina, in una fascia che attraversa da parte a parte la cabina stessa. I gruppi ottici posteriori invece sono alloggiati, nel tradizionale stile Ape, sotto il cassone, a mo di cornice al motore, che ricordiamo è posteriore ed alloggiato sotto il cassone. Accomodandosi dentro la cabina del tre ruote made in Piaggio, vediamo come questa sia differente a seconda del modello scelto: la cabina dell'Ape 50 ospita al massimo un passeggero, mentre quelle della TM e della Classic ne possono portare due, la Calessino, grazie al suo design particolare può ospitare fino a 4 persone. Altra differenza per quanto riguarda l'interno, semplice e lineare, è la differenziazione

delle versioni fra quelle a manubrio (come gli scooter) e quelle con il volante (come le auto). Per il resto, abbiamo una cabina accogliente, completa di tutti gli strumenti idonei per la vita a bordo con un quadro strumenti semplice da leggere e funzionale. Ed ora il momento del test drive: l'Ape guidata è stata la TM 422 Diesel Volante Pianale da 9600 €. Salire a bordo dell'Ape, o meglio, dell'Apetta, come viene affettuosamente chiamata, è fare un giro nella storia. La storia di un Italia che lavora, e che grazie all'Ape è riuscita a motorizzarsi e a crescere. Su strada il comportamento è quello di un mezzo compatto, che ha il pregio, grazie alle sua dimensioni contenute, di essere usato in maniera polivalente sia in città che in campagna (ottima la soglia di carico e la portata massima del cassone che è di 755 kg). Doti che unite ai consumi irrisori e a velocità massime basse (la velocità massima del mezzo provato è di 65 km/h) fanno dell'Ape un veicolo ideale per chi deve spostarsi per brevi tragitti o deve lavorare in zone in cui il caos e la velocità non sono compagne di tutti i giorni. Infine il listino prezzi. Iniziamo con l'Ape 50: si va da 4838 € per la 50 Pianale fino ad arrivare a 5105 € della 50 Furgone (Benzina). Ora tocca all'Ape TM: si va da 7355 € della 220 Pianale fino ad arrivare a 8444 € della 220 Furgone (Benzina), per la 422 Diesel Pianale invece occorrono 8444 €. Per l'Ape Classic 422 Diesel bisogna sborsare 6436 €, mentre per la versione Calessino Diesel occorrono 11082 €.

Bruno Allevi