

PIAGGIO / I 60 ANNI DI UN MITO DELLA MOBILITÀ URBANA E COMMERCIALE

Ape regina dell'ultimo miglio



Franco Fenoglio, direttore generale di Piaggio Veicoli Commerciali.

di Paolo Altieri

PONTEREDERA - Di miti italiani ce ne sono tanti, tutti meritatamente capaci di calamitare le attenzioni del pubblico internazionale sul cosiddetto italian style. Uno di questo è senza dubbio l'Ape Piaggio, mitico "tre ruote" dal carattere inossidabile, protagonista d'eccezione della mobilità urbana e commerciale, agile, leggero, versatile e maneggevole al punto da battere qualsiasi altro veicolo commerciale leggero nel raggiungere facilmente un piccolo centro storico, una strada particolarmente impervia, un luogo apparentemente irraggiungibile. Ape è robusto e affidabile ed è in grado di trasportare più di quanto pesa. Piaggio ha celebrato nel quartier generale di Pontedera i sessant'anni dell'Ape, dieci decenni di successi e di fama mondiale.

Piaggio ha festeggiato lo storico anniversario, rinnovando la fiducia in un modello che ha fatto la storia dello sviluppo economico italiano ma che oggi ha tanto ancora da dire e non solo in Italia: grazie alla produzione di oltre 170mila esemplari l'anno negli stabilimenti di Pontedera e di Baramati (India), la vasta e articolata gamma Ape conosce grande diffusione a livello internazionale, sia nei Paesi europei sia nei mercati emergenti dell'Asia. Dopo due milioni di unità vendute solo in Europa, Ape costituisce ancora uno dei prodotti di riferimento per il gruppo Piaggio. Entrato in produzione nel 1948, due anni dopo la Vespa, Ape fa oggi parte della famiglia Piaggio Veicoli Commerciali, nuova divisione del gruppo toscano guidata da Franco Fenoglio, che dal 1° gennaio 2008 opera a livello worldwide nel settore del trasporto commerciale a tre e quattro ruote con le linee di prodotto Ape, Porter e Quargo.

Nei primi nove mesi del 2008, Piaggio Veicoli Commerciali ha registrato complessivamente vendite per 140mila unità, l'8,7 per cento in più rispetto alle unità commercializ-

zate nello stesso periodo del 2007. Il fatturato è stato di 299 milioni di euro, il 5,8 per cento in più. Le vendite di Ape hanno raggiunto nel periodo gennaio-settembre 2008 le 124.900 unità, in crescita del 4,1 per cento rispetto ai primi nove mesi del 2007. "Il positivo trend del gruppo Piaggio nel campo dei veicoli commerciali - ha spiegato Franco Fenoglio - si è confermato anche nel mese di ottobre, in netta controtendenza rispetto al calo che il settore sta mostrando in Italia ed Europa: nei primi dieci mesi del 2008, Piaggio ha infatti registrato importanti risultati anche nei veicoli commerciali a quattro ruote, con la gamma Porter che il gruppo produce a Pontedera. Sono infatti 4.200 i minivan Porter venduti in Italia nel periodo suddetto, per una crescita del 12,9 per cento".

UN MARCHIO IN CRESCITA

Ancora con riferimento al periodo gennaio-ottobre, Piaggio Veicoli Commerciali ha significativamente espanso la propria presenza anche sui mercati europei, con una performance complessiva del +10,1 per cento rispetto ai primi dieci mesi del 2007. Risultati positivi sono stati registrati in tutti i principali mercati, in particolare in Germania e Francia. Ammontano a 4.750 i veicoli commerciali a tre e quattro ruote venduti al di fuori dell'Italia.

"Si sta dimostrando vincente - ha detto ancora il dottor Fenoglio - la nostra missione: offrire soluzioni efficienti ai bisogni di mobilità commerciale di corto raggio, attraverso una gamma di veicoli compatti, maneggevoli, con una grande portata, ideali per l'impiego intracity grazie anche a un'offerta profondamente rinnovata anche in termini di eco-compatibilità. Nel 2008 abbiamo infatti presentato due importanti novità: Porter Eco-power bifuel e Gpl, caratterizzato da una grande attenzione al contenimento delle emissioni, e il nuovo Porter Maxxi, anch'esso con motoriz-

zazione bifuel benzina e Gpl, con una portata straordinaria di ben 1.100 kg".

Dimensioni compatte, estrema maneggevolezza, basso costo d'acquisto e di esercizio, grande capacità di carico e una robustezza leggendaria sono - oggi come sessant'anni fa - i punti forza della gamma Ape. Il 1948 è un anno importante per la storia. In Italia, entra in vigore la Costituzione della Repubblica e l'11 maggio Luigi Einaudi viene eletto Presidente. Gino Bartali vince per la seconda volta il Tour de France, il Torino conquista lo scudetto, le Olimpiadi di Londra vedono le vittorie di Zatopek e Consolini, il cinema premia con l'Oscar "Ladri di biciclette" di De Sica e l'"Amleto" di Laurence Olivier. Vengono pubblicati "Menzogna e sortilegio" di Elsa Morante, "Don Camillo" di Guareschi, "Il nudo e il morto" di

Norman Mailer, "I giovani leoni" di Irwin Shaw. Nascono il disco a 33 giri, il transistor, la cibernetica. Il reddito pro-capite annuo degli italiani è di 139.152 lire. Per le strade del nostro Paese e d'Europa si vedono sempre più scooter Vespa: Piaggio arriva a produrne 19.822, un deciso balzo in avanti rispetto ai 2.464 costruiti nel 1946, l'anno del lancio della mitica due ruote. L'economia italiana si sta faticosamente rimettendo in moto e con essa l'industria, i commerci, le attività artigianali. Il trasporto merci è affidato a grandi auto-

carri, ancora di chiara derivazione militare, a costosi veicoli commerciali di tipo automobilistico o a pesanti e lenti motofurgoni. Nelle città si incrociano soprattutto tricicli a pedali o carretti a mano.

Come nel caso di Vespa, dall'osservazione della realtà quotidiana con le sue esigenze nasce un'intuizione di prodotto di Enrico Piaggio e Corradino D'Ascanio. E proprio da una costola della Vespa nasce un altro brillante "insetto a motore", l'Ape, che inizia a essere commercializzata proprio nel 1948. Il primo Ape del 1948

conserva della Vespa - pur nella sua struttura a tre ruote - tutte le caratteristiche fondamentali, oltre naturalmente alla parte anteriore e al motore 125 cc che, proprio nel 1948, iniziava a equipaggiare lo scooter Piaggio, originariamente presentato nella cilindrata 98 cc. Il primo Ape costa 170mila lire. "Si trattava - raccontava Corradino D'Ascanio, progettista aeronautico inventore sia della Vespa che dell'Ape - di colmare una lacuna nei mezzi di locomozione utilitaria del dopoguerra, portando sul mercato un motofurgone di piccola cilindrata, di limitato consumo e di modesto prezzo di acquisto e di manutenzione, facile alla guida, manovrabile nel più intenso traffico cittadino, e soprattutto adatto a domicilio della merce acquistata nei negozi". I primi e diretti beneficiari, in questa fase, sono i piccoli e medi commercianti e la promozione del motofurgone a tre ruote si rivolge proprio a loro. L'Ape contribuisce ad accelerare il ritmo del commercio e delle vendite, sviluppa in estensione il traffico di un negozio e crea con il cliente un collegamento quanto mai gradito. Il risultato è che sciami di Ape iniziano a scorrazzare in Italia portando sul cassone la scritta della ditta servita.

Nell'estate del 1952 viene aumentata la potenza e la cilindrata da 125 a 150 cc; aumenta anche la portata, che fino ad allora era stata di solo 200 chili. Successivamente, viene cambiato anche il pianale, che nel 1954 è realizzato in acciaio. Nasce un nuovo modello, Ape C, un minuscolo autocarro capace di caricare fino a 350 chili. Nel 1958 nasce Ape D: dimensioni ancora maggiori, cabina completa di porte, proiettore anteriore montato sullo scudo



Versatile, originale e anche trendy: l'Ape Piaggio compie 60 anni di vita ma non li dimostra. Il celebre "tre ruote" continua a testimoniare sui mercati internazionali la qualità del made in Italy.

Il celebre "tre ruote", mezzo unico nel suo genere, dalla sagoma inconfondibile e dalla proverbiale maneggevolezza e agilità, ha festeggiato sei decenni di inossidabile presenza sui mercati. Una lunga storia che partita nel secondo dopoguerra continua oggi con un'ampia e articolata gamma di modelli

della cabina anziché sul para-fango, cilindrata di 170 cc. L'evoluzione tecnica continua: nel 1961 Ape compie addirittura il "salto" a cinque ruote con il modello Pentarò, un originale veicolo di grande portata (700 kg) sviluppato sull'esempio dei più grandi autoarticolati. Del 1966 è invece Ape MP, la cui cabina intende offrire al conducente (e all'eventuale passeggero) una migliore abitabilità e un comfort paragonabile ai furgoni di tipo automobilistico. Cresce la cilindrata del motore a due tempi che tocca i 190 cc, ma soprattutto cambiano le soluzioni tecniche e progettuali che rendono il veicolo ancor più razionale. Il motore è installato posteriormente su una struttura a "slitta", la trasmissione non è più a catena ma diretta sulle ruote posteriori con semiassi, bracci oscillanti in lamiera, molle in gomma e ammortizzatori idraulici. Nel 1968, con il modello Ape MPV, debutta il volante offerto in opzione rispetto alla guida a manubrio di tipo scooteristico.

Passa solo un anno ed ecco l'Ape 50, il primo modello della gamma Ape appartenente alla categoria ciclomotori. Ape 50 nasce per replicare nel campo del trasporto leggero il successo incontrato tra le due ruote dalla Vespa 50, lanciata nel 1964 a seguito delle nuove normative del Codice della Strada italiano, che impongono la targa ai veicoli di cilindrata superiore. Nel 1971 viene lanciato Ape Car, un modello che si pone in concorrenza con gli autocarri leggeri ed è caratterizzato dal design estremamente moderno per l'epoca. Ape Car si distingue per una scocca di



La richiesta di Ape è sempre alta: se ne producono oltre 150mila in India e più di 10mila nell'impianto di Pontedera.

maggiori dimensioni, per la cabina più grande e confortevole. La guida è a volante, il motore due tempi da 220 cc è installato sempre posteriormente su una specifica struttura a slitta. La comunicazione pubblicitaria di Piaggio insiste sulla "contiguità" di questo nuovo modello con i veicoli commerciali strettamente derivanti dall'auto.

PROGETTO INNOVATIVO

Ape Car è un successo enorme: per un nuovo cambiamento tecnico-progettuale di tale portata occorre attendere più di dieci anni, più precisamente il 1982, quando arriva sul mercato l'Ape TM, veicolo completamente nuovo con design opera di Giorgetto Giugiaro. Le di-

mensioni della cabina, la guida con volante e il cruscotto di tipo automobilistico sono tutti elementi che accentuano le doti di comfort e abitabilità del veicolo. Nuove anche le sospensioni, indipendenti a bracci oscillanti, con tamburi freno in lega leggera, e le ruote da 12 pollici. Il primo Ape con motore a gasolio: Ape Car Diesel, del 1984, è equipaggiato con una nuova motorizzazione diesel 422 cc con cambio a cinque marce. Un propulsore rivoluzionario visto che è il più piccolo Diesel a iniezione diretta del mondo. Due anni dopo, siamo nel 1986, Ape conquista il record di portata con la versione Max che può trasportare fino a 9 quintali di merce. Arriviamo a metà degli anni Novanta: nel 1994 viene lanciata la



fortunata serie speciale Ape Cross. Derivato da Ape 50, Ape Cross si rivolge ai numerosi ragazzi che utilizzano l'Alpino come veicolo alternativo alle due ruote. E' equipaggiato con un roll-bar, dietro la cabina trova posto un comodo e capiente bagagliaio, i colori giovani e brillanti sono "fuori serie" rispetto alla gamma dei veicoli commerciali Piaggio e

sono anche disponibili antifurto elettronico e autoradio stereo con altoparlanti.

Dagli anni Cinquanta, Ape ha costruito il suo fascino senza tempo legando anche la sua immagine ai fotogrammi dei divi di Hollywood in villeggiatura nelle isole del Mediterraneo, dove spesso venivano raggiunti dai paparazzi e fotografati sull'Ape usato per muoversi nelle località di vacanza. Ape entra così da protagonista nella vita mondana di località mito come la Versilia, Capri, Ischia, Portofino. Nel 2007, Piaggio ha introdotto sul mercato una serie limitata di 999 pezzi numerati: Ape Calessino, un omaggio alla storia del veicolo e, nel contempo, una proposta per la mobilità personale in ambiti esclusivi.

10mila Ape escono dagli stabilimenti Piaggio di Pontedera per lavorare sulle strade di tutta Europa, dove è proposta una gamma costituita da Ape 50 benzina, Ape TM 220 cc benzina e 422 cc Diesel e le due serie speciali Classic e Calessino. Dal 1999, Ape è prodotto - nelle versioni Diesel 501 cc e 601 cc - anche nello stabilimento indiano di Piaggio Vehicles Private Limited (controllata al 100 per cento dal gruppo Piaggio) di Baramati, nello Stato del Maharashtra. Ogni anno, sono prodotti per il mercato indiano ed asiatico oltre 150mila Ape e Piaggio - che ha registrato una straordinaria crescita della propria produzione indiana che era pari a 35mila unità/anno cinque anni fa - è leader assoluto del mercato indiano delle tre ruote.

"Tutte le nuove motorizzazioni - ha aggiunto Franco Fenoglio - sono perfettamente in linea con le più severe normative europee in termini di emissioni ma l'Ape di oggi è anche caratterizzato da nuovi allestimenti, nuove versioni e nuove modalità di impiego che non si limitano al solo scopo lavorativo. Ape è infatti sempre più utilizzato da numerose aziende che, per pubblicizzare i loro prodotti, utilizzano il tre ruote di Pontedera come sinonimo di simpatia, solarità e "made in Italy" all'interno di spot televisivi o delle campagne stampa. Ape è stato inoltre impiegato anche nei modi più raffinati ed esclusivi: da punti di distribuzione mobile per curiosi apertivi e assaggi legati al mondo "slow food" a mezzo originale e alternativo per la presentazione "on the road" di prestigiose collezioni di abbigliamento".

Con l'Ape Piaggio ogni tipo di merce su ogni tipo di strada



PONTERA - Hanno calcato le strade di tutto il mondo e assicurato il trasporto di ogni tipo di merce. Le tre ruote di Piaggio Ape hanno impresso un segno indelebile nella storia del trasporto. A partire dal secondo Dopoguerra, Ape ha scritto una delle pagine più importanti della mobilità urbana e commerciale. Un mezzo unico nel suo genere e, con la sua sagoma inconfondibile, un'icona tra i mezzi di trasporto. Creato dalla genialità del progettista aeronautico Corradino D'Ascanio e dalla lungimiranza di Enrico Piaggio, leggero, agile e versatile, nel corso degli anni Ape si è evoluto senza perdere la propria familiare fisionomia. Dall'Ape A, nato in piena fase di ricostruzione post-bellica che ha accompagnato l'Italia nel boom economico, all'avveniristico Ape Pentarò a cinque ruote dei primi anni '60, all'Ape Car, regina degli anni '70. Per arrivare all'Ape TM progettato nel 1982 da Giorgetto Giugiaro, fino alle versioni dei giorni nostri come Ape Cross, dedicato ai giovani. Le sue dimensioni compatte, unite a un raggio di sterzata di soli 3,4 metri, permettono ad Ape di raggiungere facilmente centri storici, strade anguste e luoghi inaccessibili a qualsiasi altro veicolo commerciale, senza rinunciare a una capacità di carico record che può arrivare a 800 kg. Affidabile ed economico nei consumi, grazie ai suoi motori benzina e diesel con cilindrata tra i 50 e i 422 cc, nella gamma Ape trovano spazio versioni con guida a manubrio o a volante, adatte a ogni esigenza professionale. L'attuale gamma Ape è composta dai modelli Ape 50 benzina, Ape TM 220 cc benzina e 422 cc Diesel e Ape Classic.

APE 50 - Rappresenta la gamma di veicoli commerciali più piccoli e versatili oggi in commercio. Non conosce problemi di parcheggio e di transito anche nelle strade più tortuose dei centri cittadini. Si può guidare, con il solo patentino, a partire da 14 anni. La sua capacità di trasporto, rapportata a dimensioni e consumi, non ha rivali (fino a 200 kg di peso e fino a 1,5 metri cubi di volume). Pianale di facile accesso, spazioso come nella versione furgone o giovane come nella versione Cross, Ape 50 offre una gran quantità di soluzioni. Ape 50 è dotata di motore 50 cc due tempi a benzina in grado di erogare 1,8 kW a 5.500 giri/min. La velocità massima è di 38 km/h. Più nel dettaglio, Ape 50 pianale è ideale per il piccolo trasporto in zone rurali e urbane. È l'Ape più diffu-

Tre ruote magiche

so dell'intera gamma del commerciale Piaggio. Percorre oltre 300 km con un pieno e ha tra i suoi punti di forza le piccole dimensioni (2.660 mm di lunghezza la versione pianale lungo e 2.490 mm quello corto, larghezza di 1.260 mm, altezza di 1.550 mm e passo di 1.590 mm), la maneggevolezza e i consumi contenuti. La portata utile è di 205 kg. Ape 50 furgone è indicato per le piccole e frequenti consegne in città. È agile nel traffico e risolve il problema del parcheggio grazie alle dimensioni contenute: 2,5 m di lunghezza, 1,260 mm di larghezza e 1.590 mm di altezza. Il passo è sempre di 1.590 mm. Può trasportare 175 kg di carico, completamente riparato e protetto nel suo vano posteriore con capienza di 1,5 metri cubi, facile da caricare e interamente sfruttabile. Infine, Ape 50 Cross Country, il "pick up" giovane con un design grintoso e colorazioni attuali. Utilissime dotazioni lo rendono particolarmente attraente: roll-bar, paraurti anteriore e posteriore e ampi specchi retrovisori. Non manca la predisposizione per autoradio. Ape 50 Cross Country è lungo 2.530 mm, largo 1.260 mm e alto 1.550 mm. Il passo è lo stesso delle altre versioni Ape 50. La portata utile arriva a 185 kg. Ape 50 viene offerto con listino prezzi intorno ai 5.000 euro: si parte dai 4.860 euro chiavi in mano del pianale standard per arrivare ai 5.120 euro del furgone.

APE TM - È la versione più diffusa e polivalente. Le dimensioni compatte nascondono una capacità di carico notevole: Ape TM può infatti contenere, nella versione pianale, oltre 7 quintali di portata garantendo la massima affidabilità grazie alle moderne motorizzazioni benzina e diesel a basso consumo. Lo si può guidare con patente A o B, ed è disponibile anche in versione chassis per allestimenti speciali. Ape TM è disponibile con motore benzina da 220 cc due tempi e potenza di 7,5



kW a 5.000 giri/min oppure con motore 422 cc quattro tempi Diesel con potenza di 9 kW a 4.500 giri/min. La velocità massima è praticamente la stessa: 64 km/h nel primo caso, 65 nel secondo. In versione pianale, Ape TM ha una lunghezza di 3.175 mm, una larghezza di 1.480 mm e un'altezza di 1.630 mm. Disponibile con motorizzazione a benzina, ha una portata utile di 805 kg. Come pianale lungo, Ape TM misura in lunghezza 3.390 mm, in larghezza 1.500 mm e in altezza 1.630 mm. La portata utile è di 805 kg con motorizzazione benzina e 755 kg con alimentazione a gasolio. La versione ribaltabile è lunga 3.225 mm se abbinata a motore a benzina e 3.335 se abbinata a motore Diesel; la larghezza misura 1.530 mm e l'altezza 1.630 mm. La portata utile è di 765 kg (benzina) oppure 715 kg (diesel). Infine, l'Ape TM furgone con motorizzazione benzina: volume di carico di 2,5 metri cubi, portata utile di 765 kg, lunghezza di 3.210 mm, larghezza di 1.480 mm, altezza di 1.780 mm. Diversi sono i valori per il passo: il pianale, il pianale lungo e il ribaltabile propongono 2.170 mm con guida a manubrio e 2.130 mm con guida a volante. Per il furgone, disponibile con guida a volante, il passo misura 2.130 mm. Ape TM manubrio è disponibile a partire dai 7.430 euro del pianale standard con sponde in lega leggera e motorizzazione benzina fino a un massimo di 8.990 euro del pianale standard con sponde in lega e motore Diesel. Ape TM volante ha un listino che parte dai 7.550 euro del pianale standard sponde in lega con motorizzazione benzina e arriva ai 9.590 euro del pianale ribaltabile con motore Diesel.

APE CLASSIC - Ritorna un mito su tre ruote, testimone dell'italian style. L'affascinante design retrò si abbinava con le vincenti caratteristiche tecniche: dimensioni contenute, come si conviene alla famiglia Ape, e una capacità di carico di 700 kg. Ape Classic è dotato di pianale con sponde apribili sui tre lati per agevolare le operazioni di movimentazione della merce, e adotta una motorizzazione Diesel di ultima generazione, in linea con le normative europee in tema di salvaguardia ambientale: un'unità 422 cc quattro tempi da 7,8 kW a 4.500 giri/min, capace di spingere il piccolo commerciale fino a una velocità massima di 55 km/h. Ape Classic è lungo 3.400 mm, largo 1.490 mm e alto 1.680 mm. Il passo è di 2.390 mm. Ape Classic è proposto a 6.520 euro.