



ROTE LIEBE

Vergessen Sie Ferrari – italienischer Fahrspaß rollt auf drei Rädern.

Der ist aber niedlich!“ Wow, so freundlich ist der Hausmeister sonst nie, wenn ein Wagen die Einfahrt blockiert. Aber diesmal ist es ja auch nur so eine Art Wagen. Egal, er mag ihn offenbar, weshalb das Gefährt erst mal stehen bleiben darf. Genau genommen handelt es sich gar nicht um einen Ihn, sondern um eine Sie. Eine Piaggio Ape, zu Deutsch Biene, die seit mehr als 60 Jahren über südeuropäische Straßen fliegt. Wer mitfliegen will, findet die Tickets zwar nicht an jeder Ecke. Doch es gibt sie. Piaggio exportiert die Autos auch nach Deutschland.

TRANSPORTER MAGAZIN hat sich eine Ape TM besorgt, sozusagen die Luxusvariante mit Einzylinder-Zweitaktmotor und messerscharf kalkulierten zehn PS. Gekühlt wird das 218 cm³ kleine Motörchen mit Luft. Die Fakten zu Fahrwerk und Bremsen: Schraubenfeder vorne, Querlenker hinten, hydraulische Stoßdämpfer, Zweikreisbremsanlage mit Trommeln. Das muss genügen, der Rest ist Emotion pur. „Ich habe dich gesehen“, bekommt dann häufig den Anhang „in so einem lustigen Dreirad“. Wer auffallen will, fährt Ape. Kneipiers, hört zu: Die Werbewirkung ist kaum zu toppen.

RÄNG-DÄNG-DÄNG

Den Schlüssel rein ins Schloss gedreht (links wie in der Ente), räng-däng-däng meldet sich der Zweitakter. Das spindeldürre Schaltstößchen im ersten Gang einrasten, die Kupplung langsam kommen lassen. Sie fährt! Und wie sie fährt. Tage des Donners stehen bevor, der Lärm ist unbeschreiblich. Sie ist klasse. Fensterkurbel? Fehlanzeige – die Scheibe lässt sich runter in ihren Schacht schieben, anschließend mit Klemmklotzen arretieren. Herrlich einfach, einfach herrlich.

Wieselflink flitzt das Dreirad stadtauswärts. Spurwechsel, bremsen, abbiegen und durchstarten aufs Land. Weiter geht die wilde Fahrt über Stock und Stein. Jeder, wirklich jeder davon ist zu spüren. Der Zustand deutscher Landstraßen offenbart sich nirgendwo so dramatisch wie am Steuer einer Ape. Beifahrer überholender Autos winken fröhlich. Zurück winken sollten Sie aber besser nicht, mahnt das Fahrverhalten doch eindringlich zu einem festen Griff ans Lenkrad. Die Platzverhältnisse in der Kabine lassen derartige Verrenkungen ohnehin nicht zu.

10 PS FÜR 14 ZENTNER

Fliegen will die Biene und nähert sich im vierten Gang bedrohlich der Tempo-65-Marke. Dagegen ist Motorradfahren wie Rasenmähen. Volle Konzentration, der Blick in die riesigen, vibrierenden Rückspiegel

verheißt nichts Gutes. Ein Lkw füllt das Glas komplett aus und dann setzt er doch glatt an zum Überholen. Reflexartig beugt sich der Oberkörper des Ape-Piloten nach vorne über das kinderpizzagroße Lenkrad, die Stirn an die Frontscheibe gedrückt, so als wolle man sich mit aller Macht dem Koloss im Kampf um jeden Meter stellen. Chancenlos, der Lkw

Prospekt. Die Maximalleistung liegt an bei 4.500 Umdrehungen. Die Kabine ist dann ein einziger Resonanzkörper aus Blech. Wer das nie hören wird, verpasst was im Leben.

Das reicht. Wenden und zurück in die Stadt. Endlose Blicke nach links, nach rechts und wieder nach links, bis auch der letzte Radfahrer die Ape passiert. Blinker setzen,

APE FAHREN IST IRRE, ABER AUCH IRRE SCHÖN

fliegt vorbei, im Sog ein unangenehmer Fahrtwind, der die Biene fast aus der Bahn zu werfen droht. Weiter geht es über hügeliges Terrain. 22 Prozent Steigfähigkeit muss der Motor abkönnen, steht zumindest im

durchatmen und rum das Ding. Geht doch. Gut sechseinhalb Meter Wendekreis, das gibt's sonst nur auf dem Kinderkarussell. Überhaupt erinnert das Ganze an den heißgeliebten Kirmeshubschrauber, den man



Flotte Biene? Mehr als 60 Sachen sind nicht drin. Lärmpegel und Vibrationen entsprechen jedoch gefühltem Tempo 100.

Trucker unter sich: Auf Augenhöhe sind nur die Scheinwerfer. Was aber nicht heißt, dass man die Ape als Transportmittel nicht ernst nehmen sollte.

PIAGGIO APE TM 703

MOTOR

Zylinder/Hubraum 1/218 cm³
Leistung 7 kW (10 PS) bei 4.500/min
Drehmoment k. A.
Getriebe/Antrieb 4-Gang-Schaltung/Heck
Testverbrauch 4,3 l/100 km

MASSE UND GEWICHTE

Karosserie L/B/H 3.175/1.480/1.630 mm
Ladefläche L/B 2.130/2.170 mm
Ges.-Gewicht/Zuladung 1.200/700 kg
Tankvolumen 15 l

GRUNDPREIS ohne MwSt. 5.275 EURO



Fröhliche Kunden: Wer mit dem Dreirad vorfährt, erntet immer ein Lächeln.

Rückspiegel: Mit der Ape reist man in die Vergangenheit.

als Steppke mit unzähligen Fahrchips gefüttert hat. Dann aber weht doch ein Hauch von Capri durch die Cabina Rossa. Sonnenbrille, Altstadt, Straßencafés – Bienchen, hier bist zu Hause. Einparken mit der Ape vor Publikum? Traumhaft einfach. Nur 1,48 Meter breit ist sie, zwei Zentimeter schmaler als ein Smart. Getriebeumleghebel hoch, der erste Gang wird zum Rückwärtsgang, kurzes Einlenken des Vorderrades und rein in die Parklücke. Perfekt.

Die Erholung des Allerwertesten vom Büßerbänkchen mit Vinylbezug hinterm Steuer tut not. Zeit, die Sache als Außenstehender zu betrachten. Die Pritsche hat mit knapp drei Quadratmeter Fläche beachtliche Ausmaße, ist von allen Seiten zu öffnen und macht einen robusten Eindruck. 14 Zentner kann sie tragen. 700 Kilo mit zehn PS. Hätte es die Ape je in einem Quartett gegeben, dies wäre der unschlagbare Trumpf gewesen. Am Aufbau wird deutlich, dass Piaggio mit Zink nicht gespart hat. Lang lebe die Biene.

KAROSSE VON GIUGIARO

Überhaupt stellt sich das Gefühl ein, dieses Autochen bis hier hin unterschätzt zu haben. Niedlich ist nicht gleich doof. Die Ape muss gut sein, sonst hätte sie keine sechs Jahrzehnte überlebt. Ihr aktuelles Kleidchen entstammt der Feder von keinem Geringeren als Giorgio Giugiaro. Die Turiner Designlegende karosierte in seiner Karriere automobile Mythen wie den Lotus Esprit, den Alfasad oder den VW Scirocco. Dies nur eine Bemerkung am Rande.

Innen besteht das Instrumentenbrett eigentlich nur aus Ablage. Viel zu instrumentieren gibt es ja nicht. Um es kurz zu machen: ein Tachometer bis 80 Sachen, ein hauchdünner Blinkhebel, ein ebensolches Teil

für die Hupe, Kippschalter für Licht, Scheibenwischerarm und Warnblinker, der Chokehebel sowie – Viva Italia – ein Zigarettenanzünder. Das war's. Mehr ist im Grunde nicht nötig. Und echte Wiedersehensfreude gibt es obendrein: Das Lenkrad stammt aus dem Fiat 126.

Die Augen schweifen in den Fußraum, entdecken die Batterie unterm Sitz sowie einen Wischwasserbehälter im Zahnputzglasformat, eine Art Teppichboden sowie mittig in Hängeposition einen Handbremshebel, der diesen Namen auch verdient. Das 125er-Reserverädchen findet wie frisch von der Vespa geschraubt Platz im Fußraum. Im Gegensatz zu den Fahrerfüßen. Kuppeln, Bremsen, Gasgeben – ab Schuhgröße 44 geht das mit einem Fuß gleichzeitig.

Diesem Dreirad deshalb böse zu sein ist völlig undenkbar. Im Gegenteil: Die Zeit mit Parken zu vergeuden, das ist verwerflich. Die Biene will gefahren werden. Mit kühnem Schwung in die Kabine, sofern dies bei 1,82 Meter Körpergröße und 1,63 Meter Dachhöhe möglich ist, und auf zur nächsten Runde. Eine noch auf dem Karussell der Emotionen, italienische Fahrfreude pur auf deutschen Straßen. Mal ehrlich: Ape fahren ist irre, aber auch irre schön.

Alex Mannschatz