

APE PIAGGIO

L'EPOPEA DEL TRE RUOTE ITALIANO

1948 — 2024

Da Corradino d'Ascanio a Giorgetto Giugiaro

Dall'Italia del dopoguerra all'India digitale



il racconto di Crescenzo Langella, Scritto da Alessandro De Tommaso

PREMESSA

di Alessandro De Tommaso

Ho incontrato Crescenzo Langella ascoltandolo parlare di lavoro, di famiglia e di motori. Non mi ha consegnato una cronologia perfetta: mi ha raccontato ricordi, errori, odori e rumori. Da quelle conversazioni è nato questo libro.

L'Ape è il filo che unisce la storia industriale italiana alla vita di chi l'ha usata davvero. Nei campi, nei mercati, nelle botteghe e nei paesi ha trasportato merci, ma anche possibilità. Crescenzo l'ha conosciuta così: non come oggetto da esposizione, ma come compagna di lavoro.

Ho scelto di alternare il suo racconto alla storia dei modelli e agli episodi più significativi. Le parti autobiografiche derivano dalla testimonianza diretta di Crescenzo; i principali dati storici sono stati confrontati con fonti Piaggio, Museo Piaggio e con le altre fonti indicate nelle pagine finali.

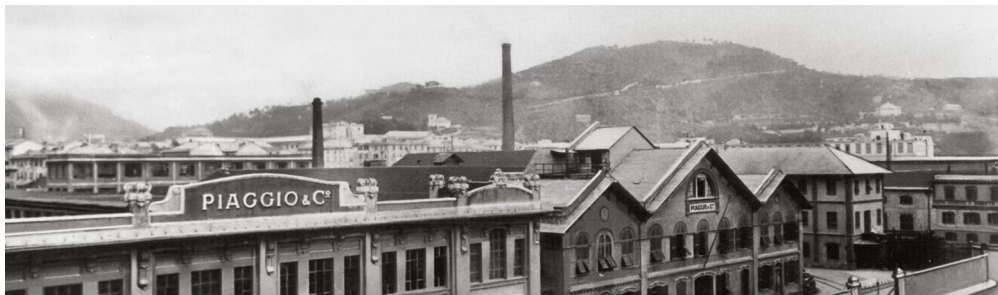
Questo non è un volume ufficiale Piaggio. È il ritratto indipendente di un veicolo popolare e di un uomo che ha deciso di conservarne la memoria, rimettendolo ogni volta in strada.

Scrivere queste pagine ha significato togliere retorica e lasciare spazio ai dettagli: una cifra ricordata in famiglia, un motore che accelerava da solo, un paraolio sostituito dopo ore di tentativi, una moglie che organizzava gli appuntamenti mentre aspettava il ritorno dall'officina.

È in questi particolari che la storia dell'Ape smette di essere soltanto una successione di modelli e diventa una storia italiana.

Ringrazio Crescenzo per aver affidato a questo libro i suoi ricordi, Maria Grazia per il ruolo concreto svolto nella vita e nel lavoro, e Antonio e Lidia, cresciuti accanto a quel rumore inconfondibile.

Alessandro De Tommaso



Lo stabilimento Piaggio & Co. a Pontedera, inizio Novecento.

*Dedicato a tutti coloro che hanno guidato un'Ape almeno una volta nella
vita.*

Sanno già di cosa stiamo parlando.

CHI RACCONTA QUESTA STORIA



CRESCENZO LANGELLA

Fondatore di ApeVintage.it

Nato il 23 febbraio 1968 a Nocera Inferiore, è cresciuto nelle campagne di San Marzano sul Sarno. Il padre, contadino, acquistò un'Ape ADi blu quattro giorni dopo la sua nascita. Crescenzo iniziò con le riparazioni nel 1983, aprì il primo motore nel 1985 e dal 1987 si dedicò ai restauri. Nel 2011 fondò ApeVintage.it.



ALESSANDRO DE TOMMASO

Autore e curatore editoriale

Professionista della comunicazione e del marketing, ha raccolto la testimonianza di Crescenzo e l'ha integrata con una ricostruzione storica divulgativa, cercando di mantenere al centro le persone, il lavoro e la memoria.

INDICE

- I** Genesi - L'Italia che si rialza
- II** L'era classica - Modello per modello
- III** Maturità e rivoluzione del design
- IV** Sperimentazioni e lifestyle moderno
- V** Storie, imprese e cultura popolare
- VI** Il mondo dell'Ape 50
- VII** L'India, il futuro elettrico e la fine di un'era
- VIII** Museo, archivio e memoria
- IX** L'eredità di un mezzo popolare

Piaggio prima dell'Ape: le radici di un'icona

1884-1945 - Le fondamenta di un sogno

La storia dell'Ape non comincia nel 1948. Comincia molto prima, in un cantiere navale di Genova, nel 1884, quando Rinaldo Piaggio fonda un'azienda per la produzione di arredi per piroscafi. Da lì Piaggio cresce: carrozze ferroviarie, tram, funicolari e teleferiche. Poi, con l'avvento del Novecento e la febbre del volo, arrivano gli aerei.

Negli anni del fascismo, lo stabilimento di Pontedera costruisce bombardieri, motori aeronautici e idrovolanti. È una delle fabbriche belliche più importanti d'Italia. Tra il 1943 e il 1944 i bombardamenti alleati colpiscono duramente gli impianti. Gli operai trasferiscono parte dei macchinari in luoghi più sicuri; la produzione viene interrotta e il futuro appare incerto.

Nel 1945 Enrico Piaggio comprende che il Paese ha cambiato necessità. Non ci sono più commesse militari: milioni di italiani devono muoversi, lavorare e ricominciare. Dalla riconversione industriale nasceranno prima la Vespa e poi l'Ape.

La trasformazione è radicale: una fabbrica che aveva lavorato per la guerra si dedica alla mobilità quotidiana. È in questo passaggio, più che in qualsiasi slogan, che si riconosce una parte della ricostruzione italiana.

«Da quella fabbrica ricostruita uscirono prima la Vespa e poi l'Ape. Per me è il simbolo di un Paese che torna a lavorare.»

Crescenzo Langella



La catena di montaggio Ape nello stabilimento Piaggio di Pontedera, anni Sessanta.



Corradino d'Ascanio al tavolo da lavoro.

Corradino d'Ascanio: il genio che non voleva fare lo scooter

1891-1981 - L'uomo dietro la Vespa e l'Ape

Corradino d'Ascanio nasce il 1° febbraio 1891 a Popoli, in provincia di Pescara, ed è uno dei più importanti ingegneri italiani del Novecento. Da adolescente si appassiona al volo e costruisce un rudimentale aliante.

Si laurea in ingegneria al Politecnico di Torino. Durante la Prima guerra mondiale presta servizio nel battaglione aviatori; in seguito lavora negli Stati Uniti e poi torna in Italia. La sua ossessione resta l'elicottero, una passione che lui stesso chiamava «elicotteropatia».

Nel 1930 il prototipo D'AT3 stabilisce tre primati mondiali. Il progetto non riceve però il sostegno necessario per arrivare a una produzione industriale italiana. D'Ascanio continua a occuparsi di aeronautica, ma la sua carriera prende una direzione inattesa.

Nel dopoguerra Enrico Piaggio gli affida il compito di progettare un veicolo semplice, economico e adatto alla mobilità quotidiana. Nasce la Vespa. Poco dopo, lo stesso principio viene applicato al trasporto leggero e prende forma l'Ape.

Per ironia della sorte, la notorietà mondiale arriva soprattutto attraverso due veicoli terrestri progettati da un uomo che avrebbe voluto dedicare la vita al volo. Proprio questa distanza tra aspirazione personale e risultato concreto rende la sua storia così interessante.

«D'Ascanio cercava il volo e finì per cambiare il modo in cui milioni di persone si muovevano e lavoravano.»
Crescenzo Langella

«L'Ape è entrata nella mia famiglia quattro giorni dopo di me.»
Crescenzo Langella

Sono nato il 23 febbraio 1968. Quattro giorni dopo, mio padre comprò un'Ape ADI blu. La pagò 437.000 lire. Io non posso ricordare quel giorno, naturalmente; è una delle storie che ho sentito raccontare così tante volte da averla quasi trasformata in un ricordo mio.

Mio padre faceva il contadino nelle campagne di San Marzano sul Sarno. L'Ape serviva per le cassette di pomodori, gli attrezzi, le strade di terra. Non era un simbolo: era lavoro.

Anni dopo arrivò una 550 MP verde muschio del 1978. Rispetto all'ADI sembrava moderna, ma conservava la stessa semplicità. Fu guidandola che capii quanto mi affascinasse quel confine tra il vecchio e il nuovo.

Prima di imparare a restaurare un'Ape, imparai a usarla. E prima ancora imparai a vedere quanto poteva pesare, per una famiglia, la differenza tra un mezzo fermo e un mezzo capace di partire.

Genesis: l'Italia che si rialza

1947-1948

Genesis: l'Italia che si rialza - 1947/1948

Nel dopoguerra l'Italia aveva bisogno di mezzi piccoli, economici e facili da mantenere. Le strade dei centri storici e delle campagne non erano adatte ai grandi autocarri; artigiani, contadini e commercianti dovevano trasportare merci senza sostenere costi proibitivi.

Piaggio aveva già presentato la Vespa. Corradino d'Ascanio adattò quel principio a un veicolo da lavoro: tre ruote, una parte anteriore derivata dallo scooter e un piano di carico. Le prime consegne alle concessionarie risalgono al 1947; la commercializzazione viene comunemente associata al 1948, anno rimasto nella memoria collettiva come nascita dell'Ape.

La forza del progetto non stava nella potenza, ma nell'adeguatezza. L'Ape entrava nei vicoli, consumava poco e poteva diventare furgone, cassone, taxi o bottega mobile. Per migliaia di famiglie fu uno strumento con cui ricominciare.

Il prezzo di listino della prima versione era di 170.000 lire, con possibilità di pagamento rateale. Non era una cifra modesta, ma il mezzo prometteva di trasformare il trasporto quotidiano in lavoro produttivo. L'Ape non sostituiva soltanto il carretto: offriva autonomia, velocità e una capacità di carico fino ad allora difficile da ottenere con costi contenuti.

*«Per mio padre l'Ape non era un simbolo: era il mezzo che portava i pomodori, gli attrezzi e il lavoro di una giornata.»
Crescenzo Langella*

L'era classica: modello per modello

1948-1965

L'era classica: modello per modello

«Il modello che preferisco? L'Ape C del 1956, la prima con la cabina chiusa. Prima di lei il guidatore lavorava all'aperto, sotto la pioggia, il sole e il freddo. Con le portiere, qualcuno a Pontedera aveva pensato che anche chi lavora merita protezione.»

Crescenzo Langella

In meno di vent'anni l'Ape attraversò una trasformazione radicale: dal cassone di legno al furgoncino professionale con cabina chiusa, retromarcia e riscaldamento. Ogni nuovo modello rispondeva a un'esigenza concreta.

Ape A (1948-1952) - La prima della stirpe

La prima Ape era, nei fatti, una Vespa 125 con un rimorchio su due ruote. Cassone in legno, nessuna cabina: il guidatore restava esposto alle intemperie. Eppure questa soluzione essenziale aprì una nuova era del trasporto leggero italiano.

SCHEDA TECNICA — APE A

Motore	Monocilindrico 2 tempi, 125 cm ³
Potenza	4 CV (2,9 kW)
Trasmissione	4 marce a bacchetta, senza retromarcia
Portata utile	200 kg
Velocità massima	45 km/h
Prezzo 1948	170.000 lire
Produzione	1948-1952

Ape Giardinetta (1949) - Il primo taxi a tre ruote

Variante per passeggeri con carrozzeria scoperta e sedili posteriori, destinata soprattutto alle località turistiche. Anticipò di decenni il concetto del tuk-tuk asiatico.

Ape B (1953–1956) — Il Primo Potenzamento

Motore a 150 cc, 5,5 CV, pendenze fino al 20%. Dal 1954 cassone in acciaio stampato al posto

del legno. Cambio a cavi flessibili.

SCHEMA TECNICA — APE B

Motore Monocilindrico 2 tempi, 150 cm³

Potenza 5,5 CV — supera pendenze del 20%

Innovazioni Cassone in acciaio stampato (1954), cambio a cavi flessibili

Portata utile 300 kg

Produzione 1953–1956

Ape C — La Svolta: La Cabina Chiusa

Prima cabina chiusa in lamiera con portiere laterali. Il guidatore poteva finalmente lavorare al

riparo dalla pioggia e dal sole. Retromarcia di serie; avviamento elettrico optional — possederlo era

quasi un segno di distinzione sociale.

SCHEMA TECNICA — APE C

Motore Monocilindrico 2 tempi, 150 cm³

Design Prima cabina chiusa in lamiera con portiere laterali

Dotazioni Retromarcia di serie, avviamento elettrico opzionale

Portata utile 350 kg

Produzione

Ape D (1958-1967) e Ape E (1965-1973) - Raffinamento e comfort

L'Ape D portò la cilindrata a 175 cm³ e integrò il faro nella cabina, dando al mezzo un aspetto più moderno. L'Ape E introdusse la valvola rotante, la miscela al 2% e il primo riscaldamento in cabina della storia dell'Ape.

SCHEDA TECNICA — APE D E APE E

Motore Ape D	175 cm ³ , 2 tempi
Motore Ape E	150 cm ³ , valvola rotante, miscela al 2%
Comfort	Primo riscaldamento in cabina
Portata utile	Versioni da 350, 400 e 500 kg
Produzione	D: 1958-1967; E: 1965-1973

Ape Pentarò (1961-1968) - L'autoarticolato in miniatura

Nel 1961 Piaggio presentò una delle configurazioni più originali della storia Ape: una motrice con semirimorchio staccabile, per un totale di cinque ruote e 700 kg di portata. Nei mercati coperti il semirimorchio poteva restare allo scarico mentre la motrice ripartiva per un altro carico.

SCHEDA TECNICA — APE PENTARÒ

Motore	169,65 cm ³ , 2 tempi
Configurazione	Motrice e semirimorchio staccabile, 5 ruote
Portata utile	700 kg
Produzione	1961-1968

CAPITOLO III

Maturità e rivoluzione del design

1966-1990

CAPITOLO III Maturità e Rivoluzione del Design

1966 — 1990

“Quando vedo un’Ape TM del 1982 entro in officina, mi fermo sempre un momento a

guardarla prima di toccarla. Non per rispetto del pezzo \u2014 anche quello. Ma perché

Giugiaro ci ha messo qualcosa che non si vede: ci ha messo l’idea che anche chi lavora

merita il bello.”

— Crescenzo Langella

Con gli anni Sessanta, l’Italia entrava nel pieno del boom economico. Le richieste del mercato si

facevano più sofisticate. Piaggio rispose ridefinendo completamente il concetto di Ape — fino ad

affidarne il design al più grande designer italiano vivente.

Ape MP • MPV (1966–1978) — Il Motore Posteriore e il Volante

Il motore si sposta sotto il pianale su slitta con trasmissione diretta: più spazio in cabina, meno

rumore. Nel 1968 la variante MPV introduce il volante come alternativa al manubrio.

SCHEDA TECNICA — APE MP • MPV

Motore 190 cm³, monocilindrico 2 tempi

Innovazione Motore posteriore su slitta, trasmissione diretta

Variante MPV Volante come alternativa al manubrio (1968)

Produzione 1966–1978

Ape 50 (1969–2024) — L'Apino, Leggenda Senza Tempo

Il modello più amato di sempre. Guidabile a 14 anni con patentino, 49,8 cc, 45 km/h, circa 35

km per litro di miscela. Simbolo dell'adolescenza rurale italiana per tre generazioni.

SCHEDA TECNICA — APE 50

Motore 49,8 cm³, monocilindrico 2 tempi

Potenza 1,8 kW (2,4 CV)

Velocità 45 km/h (limitata per legge)

Portata utile 200 kg (Pianale) • 170 kg (Furgone)

Consumi ~35 km/litro di miscela

Autonomia ~300 km con serbatoio pieno

Guidabile da 14 anni, con patentino AM

Produzione 1969–2024 (fine produzione italiana)

“L'Ape 50 non era solo un mezzo. Era la libertà. Il giorno in cui tuo padre te la

metteva in mano, capivi che il mondo era più grande di quanto pensavi.”

— Crescenzo Langella — ApeVintage.it

Ape Car (1971–1978) — La Grande Cabina

Cabina nuova e spaziosa, volante di serie, motore 220 cc, scocca portante e portata fino a 600

kg. La prima Ape con architettura mutuata dall'automobile.

SCHEDA TECNICA — APE CAR

Motore 220 cm³, 2 tempi

Guida Volante di serie

Portata utile 600 kg

Struttura Scocca portante — prima nella storia Ape

Produzione 1971–1978

Ape TM (1982–2016) — Il Capolavoro di Giugiaro

Design affidato a Giorgetto Giugiaro (ItalDesign) — il “Designer del Secolo”.
Sospensioni

indipendenti a bracci oscillanti, freni a tamburo in lega leggera, cerchi 12”.

Nel 1984 arriva l’Ape TM 422 Diesel: il motore diesel a iniezione diretta più piccolo del

mondo. Nel 1986 l’Ape Max sfonda il muro dei 900 kg di portata. Produzione ininterrotta per 34

anni: il modello più longevo della famiglia.

SCHEDA TECNICA — APE TM (DESIGN GIUGIARO)

Design Giorgetto Giugiaro — ItalDesign

Motore benzina 218 cm³, 7,5 kW (10 CV) a 5.000 rpm

Motore diesel 422 cm³ (1984) — il più piccolo diesel a iniezione diretta al mondo

Sospensioni Indipendenti a bracci oscillanti

Cerchi 12 pollici — freni a tamburo in lega leggera

Portata utile 700 kg (TM) • 900 kg (Ape Max, 1986)

Produzione 1982–2016 — 34 anni

— Il 4 Novembre 1966: Gli Angeli del Fango di Pontedera

La storia che nessun libro racconta

C’è una data che ogni pontederese conosce a memoria: 4 novembre 1966. Lo stesso giorno in

cui l'Arno devasta Firenze e i suoi capolavori, il fiume Era — l'affluente che scorre accanto allo

stabilimento Piaggio — rompe gli argini alle 14.30 del pomeriggio. L'acqua raggiunge lo

stabilimento in pochi minuti. In pochi minuti di più, un metro e mezzo di fango liquido ha

sommerso tutto: le linee di produzione, i reparti, gli uffici, gli archivi storici. Vespe e Ape appena

assemblate giacciono sott'acqua.

Quello che succede nei giorni successivi è qualcosa che va molto al di là della meccanica e

dell'industria. Sono anni di scioperi, di tensioni durissime tra operai e dirigenti, di contrattazioni

serrate. Ma quando le acque si ritirano e la città emerge dal fango, qualcosa si azzerà. Non ci sono

più operai e padroni. Ci sono solo pontederesi.

Gli angeli in tuta blu

Quando i cancelli della fabbrica riaprono, tutto il personale si presenta. Spontaneamente,

senza che nessuno l'abbia ordinato. Con le pale, con gli stracci, con le mani nude. Smontano i

motori uno per uno, puliscono gli ingranaggi, asciugano le bobine con i termoventilatori per

impedire che saltino quando verrà ridatta la corrente. Bisognava smontare i motori, levare i

cuscinetti, pulire gli avvolgimenti, rimontare tutto. Un'operazione che, in condizioni normali,

avrebbe richiesto mesi.

E tra di loro c'è anche Umberto Agnelli, appena diventato presidente. Con gli stivali di gomma

ai piedi, imbrattato di fango come tutti gli altri, a spalare fianco a fianco con gli operai che pochi

giorni prima stavano scioperando contro di lui. L'acqua ha livellato tutto. I ruoli, le gerarchie, le

rivendicazioni. Non ci sono più dirigenti e lavoratori. C'è solo Pontedera da salvare.

Anche Umberto Agnelli, allora presidente di Piaggio, partecipò alle operazioni. Le fotografie dell'epoca restituiscono una scena più forte di qualsiasi commento: dirigenti e lavoratori nello stesso fango, con pale e stivali.

La produzione riprese in tempi molto rapidi. L'episodio rimane uno dei passaggi centrali nella memoria industriale di Pontedera, non perché cancellò i conflitti sociali di quegli anni, ma perché mostrò quanto la fabbrica e la città dipendessero l'una dall'altra.

Un anno dopo Piaggio lanciò il Ciao. Lo stabilimento era tornato a produrre.

Un mese dopo, la fabbrica ripartiva

CAPITOLO IV

Sperimentazioni e lifestyle moderno

1991-2024

CAPITOLO IV Sperimentazioni e Lifestyle Moderno

1991 — 2024

“L’Ape Poker aveva quattro ruote. Quattro. Quando la vidi la prima volta, pensai: hanno

sbagliato qualcosa. Poi la guidai. E capii che non avevano sbagliato niente. Avevano solo

deciso di fare una cosa impossibile e ci erano riusciti. Non sempre le cose impossibili sono

quelle sbagliate.”

— Crescenzo Langella

Negli anni Novanta Piaggio reinventò il concetto di Ape, sperimentando configurazioni inedite e

reinterpretando il fascino vintage per nuovi segmenti di pubblico.

Ape Poker (1991-2005) — Quattro Ruote, Una Volta Sola

L’unico esperimento a quattro ruote nella storia Ape. Guidabile con patente A, portata da 800 kg

(900 kg nel passo lungo), motore diesel 422 cc, 9 kW.

SCHEDA TECNICA — APE POKER

Motore 422 cm³ diesel, 9 kW

Ruote 4 — unico modello a 4 ruote in tutta la storia Ape

Patente Patente A (motocicli)

Portata utile 800 kg standard • 900 kg passo lungo

Produzione 1991–2005

Ape Cross (1994) — La Versione Giovane

Nel 1994 Piaggio lancia l'Ape Cross: roll-bar integrato, bagagliaio posteriore capiente, colori

brillanti, autoradio stereo con altoparlanti come optional. Derivato dall'Ape 50, conquista i giovani

che usano l'Apino come alternativa agli scooter.

Piaggio Quargo (2004–2016) — L'Erede Evoluto

Base Porter, motore Lombardini diesel 686 cc, 13 kW, velocità max 80 km/h. Prestazioni da

autocarro compatto con spirito Ape.

Ape Classic (2006–2024) — Il Ritorno alle Origini

Prodotta a Baramati (India), omologata per l'Europa. Diesel 435 cc, portata 750 kg. Diventa la

regina del street food e degli eventi vintage.

Ape Calessino (1948 • 2007–2024) — Il Lusso a Tre Ruote

Nato nel 1948 come piccolo calesse motorizzato. Rilancio nel 2007: 999 esemplari numerati,

Arctic White, capote bordeaux, prezzo 8.590 euro.

Il 25 giugno 2008 due esemplari personalizzati vengono consegnati a Papa Benedetto XVI. Il

16 settembre 2008 il Presidente Napolitano riceve il suo con insegne presidenziali.

SCHEDA TECNICA — APE CALESSINO

Prima serie 1948 — calesse con divano, tendalino e rivestimenti in legno

Rilancio 2007 999 esemplari numerati — Arctic White — 8.590 €

Motore 2007 422 cm³ diesel

Calessino 200 Motore benzina 200 cm³ (2013) — produzione non più limitata

Esemplari storici Papa Benedetto XVI (2008) • Pres. Napolitano (2008)

Produzione 1948–1979 (originale) • 2007–2024 (rilancio)

Storie, imprese e cultura popolare

L'EurAsia Expedition (1998)

Il 30 aprile 1998 Paolo Brovelli e Giorgio Martino partirono da Lisbona su due Ape TM 703 appositamente allestite. La destinazione era Pechino. Il viaggio attraversò venti Paesi e coprì circa 25.000 chilometri, con arrivo nel novembre dello stesso anno.

La scelta del mezzo era parte dell'impresa: un veicolo commerciale semplice, lontano dall'idea del fuoristrada da spedizione. Le Ape trasportavano attrezzatura fotografica, ricambi e ciò che serviva per vivere e lavorare lungo il percorso.

La spedizione è documentata dal Museo Piaggio, che conserva un esemplare legato al viaggio. Non servono scene inventate per renderla sorprendente: bastano due motocarri partiti dalla costa atlantica europea e arrivati fino alla capitale cinese.

Tre modi di superare i confini

L'EurAsia Expedition dimostrò che l'Ape poteva uscire dal proprio contesto abituale senza perdere la propria identità. Rimase lenta, essenziale e riparabile: proprio per questo il viaggio continua a essere ricordato.

Valentino Rossi e l'Ape

Valentino Rossi ha raccontato la familiarità con l'Ape nell'infanzia e nell'adolescenza a Tavullia. È corretto ricordare quel legame; sarebbe invece una forzatura trasformarlo in una spiegazione tecnica dei suoi successi sportivi. L'Ape appartiene al paesaggio della sua giovinezza, non a una tesi sulle origini del campione.

Le Ape Proto

Anche le Ape Proto meritano spazio come fenomeno artigianale e motoristico. Alcuni preparatori hanno montato motori motociclistici e realizzato esemplari molto potenti, destinati a esibizioni o circuiti. Velocità e potenze cambiano da mezzo a mezzo; per questo non vengono presentate come caratteristiche generali di una categoria ufficiale.

L'Ape verso l'America

Nel 2007 un'Ape raggiunse l'America via mare nell'ambito di un'iniziativa promozionale. Dire che «attraversò l'Atlantico» è suggestivo, ma può essere frainteso: il veicolo viaggiò a bordo di una nave cargo.

Il valore dell'episodio sta nell'immagine di un mezzo nato per le brevi distanze italiane arrivato dall'altra parte dell'oceano. L'Ape non compì una traversata meccanica; fu trasportata, presentata e inserita in un contesto lontanissimo da quello per cui era stata progettata.

Questo genere di iniziative ha contribuito a trasformare il motocarro in un oggetto riconoscibile anche fuori dall'Italia. Non più soltanto mezzo da lavoro, ma immagine di un modo italiano di combinare semplicità, adattamento e simpatia.

Oltre l'Italia, senza leggenda

Le storie dell'Ape in Africa e nel deserto sono numerose, ma spesso circolano senza indicazioni precise su conducenti, date o itinerari. In questa edizione non vengono trasformate in racconti dettagliati quando manca una fonte identificabile.

Rimane un dato più ampio: l'Ape ha lavorato in molti Paesi e in condizioni molto diverse, adattata localmente alle necessità di trasporto. Cassoni rinforzati, coperture, allestimenti per merci e passeggeri mostrano la capacità del progetto di cambiare senza perdere la propria struttura essenziale.

La diffusione internazionale non ha bisogno di essere mitizzata. È già significativa perché racconta la vita concreta di un mezzo nato in Toscana e reinterpretato, nel tempo, da comunità lontane tra loro.

Il prototipo elettrico del 1975 - Un'idea in anticipo

La crisi petrolifera del 1973 riportò al centro il tema dei consumi e della dipendenza energetica. In quel contesto Piaggio sperimentò una versione elettrica dell'Ape, indicata nei materiali storici come Eco Electron.

Il prototipo utilizzava batterie al piombo e offriva prestazioni limitate rispetto alle esigenze di un veicolo commerciale. Peso, costo e autonomia non consentivano ancora una produzione competitiva.

Il suo interesse storico sta nell'aver anticipato una domanda che sarebbe tornata molti anni dopo. Le versioni elettriche moderne appartengono a un'altra generazione tecnologica, ma mostrano quanto fosse fondata l'intuizione di cercare una mobilità urbana a basse emissioni.

*«Il futuro spesso è già stato immaginato: il mondo non è ancora pronto, l'idea finisce in archivio e poi ritorna quando cambiano le condizioni.»
Crescenzo Langella*

L'Ape al cinema - Settant'anni di set e di sogni

C'è un modo semplice per capire quanto un oggetto sia entrato nell'immaginario di un Paese: osservare quante volte compare nei film. L'Ape è spesso sullo sfondo, parte naturale della strada, dei mercati e della vita quotidiana italiana.



Roma, anni Sessanta: un'Ape accompagna una formazione musicale per le strade della capitale.

Nel 1953 Enrico Piaggio convinse i produttori di Vacanze Romane a sostituire il calesse con la

Vespa. Fu una mossa geniale — e quella scena di Audrey Hepburn e Gregory Peck per le strade di

Roma è diventata una delle immagini più iconiche della storia del cinema mondiale. Il film vinse tre

Oscar. La Vespa vinse il mondo. E l'Ape, sorella maggiore e operaia, continuò a comparire sullo

sfondo di tutti i film successivi, come se volesse dire: io ci sono, anche se voi guardate altrove.

Nel 1962, Dino Risi gira *Il Sorpasso*. Gassman e Trintignant percorrono la Via Aurelia a

Ferragosto. E sullo sfondo, in una delle sequenze più belle del film, scorre un'Italia normale, vera,

commovente: famiglie intere su un'Ape dirette al mare. Cassoni carichi di bambini, ombrelloni,

speranze. Risi non aveva pianificato quella scena. Era semplicemente lì. Cinquant'anni dopo, è la

cosa più vera di tutto il film.

Roma, anni '60: una band jazz trasporta il contrabbasso su un'Ape per le strade della capitale. Nessun permesso, nessuna

assicurazione. Solo un'Ape, tre corde e il coraggio di chi non aspetta che qualcuno gli dica sì.

Nel 2014, Wes Anderson sceglie un'Ape rosa cipria per il suo *Grand Budapest Hotel*.

Anderson è un regista che costruisce ogni fotogramma come una miniatura dipinta. Il fatto che abbia

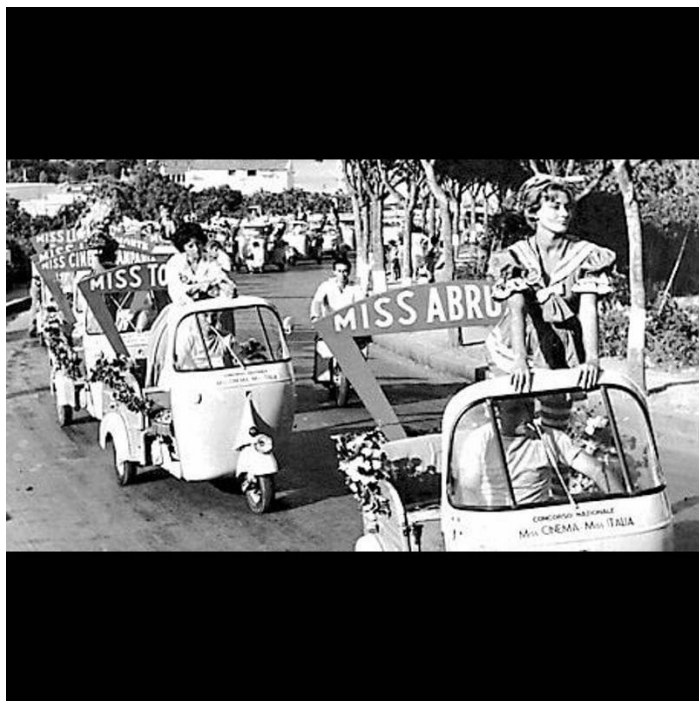
scelto l'Ape — tra tutti i veicoli possibili, in tutto il mondo — dice qualcosa di preciso: l'Ape ha

un'estetica propria, inconfondibile, che nessun designer ha mai richiesto ma che esiste da sempre. È

bella perché è vera. E la verità è sempre bella.

“Ho visto l'Ape in decine di film. In alcuni era protagonista. In altri era solo sullo

sfondo. Ma in tutti i casi stava lì come stava sempre: a fare il suo lavoro, senza



Le candidate di Miss Italia sfilano su Ape Calessino, anni Sessanta.

chiedere attenzione. Esattamente come nella vita vera.”

— Crescenzo Langella

Miss Italia su Tre Ruote — La Bellezza Italiana aveva un’Ape

C’è una foto degli anni Sessanta che dice tutto sull’Italia di quel tempo. Le candidate a Miss Italia

sfilano su Ape Calessino addobbate con fiori, ciascuna con il cartello della propria regione. Miss

Abruzzo. Miss Toscana. Miss Campania. In piedi sul cassone, i capelli al vento, il sorriso di chi sa di

stare in un momento che ricorderà tutta la vita.

Non c’era nulla di ironico in quella scelta. Era semplicemente ovvio. L’Ape era il veicolo più

italiano che esistesse — simpatico, elegante a modo suo, capace di portare qualsiasi cosa, anche la

bellezza. I concorsi di Miss Italia degli anni Cinquanta e Sessanta usarono l’Ape Calessino come

palcoscenico mobile per le sfilate delle candidate, trasformando un mezzo da lavoro in qualcosa di

festoso e memorabile.

*Miss Italia, anni '60: le candidate sfilano su Ape Calessino. Miss Abruzzo, Miss Toscana, Miss Campania
— ciascuna sulla sua Ape*

addobbata di fiori. Nessun veicolo più italiano di questo avrebbe potuto portarle.

*“L’Ape era talmente italiana che anche le donne più belle d’Italia ci
salivano sopra.*

E ci stavano benissimo. Questo dice tutto.”

— Crescenzo Langella

Il Motocarro Bertoli

Nella collezione della famiglia Langella è presente un raro motocarro Bertoli a cinque ruote. Crescenzo e Antonio lo considerano una testimonianza preziosa di una stagione in cui numerose aziende italiane sperimentavano soluzioni per il trasporto leggero e industriale.

Il mezzo viene talvolta accostato al successivo Ape Pentarò per la configurazione articolata. Tuttavia, senza brevetti, atti giudiziari o documentazione tecnica completa, non è corretto affermare come fatto accertato che Piaggio abbia copiato il progetto Bertoli o che l'esemplare Langella sia l'unico esistente al mondo.

La formulazione più prudente e fedele è questa: si tratta di uno dei rarissimi esemplari conosciuti e conservati, oggetto di ricerca da parte della famiglia. La sua importanza non ha bisogno di accuse o primati assoluti: basta osservarne la soluzione tecnica e il lavoro necessario per riportarlo in funzione.

Un raro testimone dell'ingegno meccanico italiano

Il primo motore

1983-1987: dalla riparazione al restauro

La prima riparazione risale al 1983. Nel 1985 arrivò il problema che Crescenzo ricorda come una svolta: l'Ape 600 MP di Pasquale Ambruosi, suo zio e vicino di terra, accelerava da sola.

Crescenzo cercò la causa senza trovarla. Un meccanico della vecchia generazione, ormai in pensione, gli suggerì di controllare il paraolio: il motore aspirava aria.

Aprire quel motore significava assumersi il rischio di non riuscire a rimontarlo. Lo fece comunque, sostituì il componente e risolse il guasto.

Nel 1987 cominciò a dedicarsi ai restauri. La differenza tra riparare e restaurare diventò presto evidente: riparare significa far ripartire un mezzo; restaurare significa capire che cosa conservare, che cosa sostituire e come evitare che il nuovo cancelli il vecchio.

È lì che iniziò la vera carriera lavorativa di Crescenzo.

Restaurare senza cancellare

Un restauro riuscito non è quello in cui tutto appare nuovo. È quello in cui il mezzo torna affidabile senza perdere i segni che raccontano da dove viene.

Crescenzo lavora per strati: prima osserva, poi smonta, fotografa e cataloga. Le parti originali recuperabili vengono conservate; quelle compromesse vengono sostituite con attenzione alla compatibilità. Il colore non è una decorazione finale, ma parte dell'identità del veicolo.

Nel tempo ha imparato che ogni Ape arriva con una storia diversa. Alcune hanno lavorato nei campi, altre nei mercati, altre ancora sono rimaste ferme per decenni. Il restauratore deve ascoltare anche ciò che il proprietario ricorda: una modifica fatta dal padre, un adesivo, una saldatura artigianale. Non tutto ciò che è irregolare va cancellato.

Restaurare significa anche accettare un limite. Talvolta una parte non può essere salvata; altre volte la ricostruzione sarebbe così invasiva da trasformare il mezzo in qualcosa di diverso. La competenza consiste nel riconoscere quel confine.

Le ore che non tornano

Non tutte le Ape possono essere salvate. A volte la corrosione ha compromesso la struttura; altre volte mancano documenti, componenti o condizioni economiche ragionevoli. Accettarlo è parte del mestiere.

Raccontare soltanto i restauri riusciti darebbe un'immagine falsa del lavoro. Ci sono diagnosi sbagliate, pezzi acquistati inutilmente, tempi sottovalutati e mezzi che rimangono incompiuti. Ogni errore costa denaro e, soprattutto, ore.

Quelle ore hanno avuto un peso anche in famiglia. Per anni Crescenzo è rimasto in officina fino a tardi, quasi ogni giorno. Maria Grazia Farina lo aspettava e, nello stesso tempo, organizzava il programma di lavoro, gli appuntamenti e le consegne. Il sostegno non ha cancellato le tensioni: le ha rese affrontabili.

ApeVintage è nata nel 2011 anche da questo equilibrio imperfetto.

Voci d'Italia

Storie vere di un Paese che ha lavorato su tre ruote

«Mio padre aveva un'Ape del 1962. La mattina alle quattro partiva per il mercato con il cassone carico di pomodori. Quando è morto, ho tenuto l'Ape. Non la guiderei mai, ma ogni tanto apro il garage e mi sembra di sentirlo ancora lì.» - Giuseppe M., Napoli

«Facevo il gelataio ambulante. Vent'anni in giro per Milano con l'Ape attrezzata a gelateria. D'estate vendevo gelati, d'inverno cambiavo il cassone e vendevo caldarroste. Quella macchina mi ha permesso di comprare casa e far studiare i miei figli.» - Salvatore R., Milano

«Sono un muratore. Ho usato l'Ape per trent'anni: mattoni, cemento, sacchi di sabbia. Un inverno nevicò così tanto che non passavano neppure i camion. Io passavo con l'Ape. I colleghi mi guardavano come se fossi matto, ma il lavoro lo finimmo noi.» - Rocco D., Torino

«A quattordici anni mio nonno mi mise in mano le chiavi della sua Ape 50 e disse: "Adesso sei grande". Tre settimane dopo finii in un fosso. Mio nonno non si arrabbiò: "Ecco, adesso sai anche come non si guida". Aveva ragione.» - Maria T., Siena

«Mia nonna aveva una piccola lavanderia. Ogni mattina andava in giro con l'Ape a raccogliere i panni. Aveva ottantadue anni quando smise. Diceva che l'Ape era "l'unico maschio obbediente della sua vita".» - Francesca P., Palermo

«Da bambino odiavo l'Ape verde di mio padre perché mi sembrava il segno della povertà. Lui è morto quando avevo ventitré anni. L'Ape è ancora in garage. Oggi so che quella cosa verde e rumorosa ci ha sfamati per vent'anni. Mi vergogno del fatto che me ne vergognassi.» - Marco V., Brescia

— L'Ape e l'Arte: Un'Icona nell'Immaginario Visivo Italiano

Dal cinema alla fotografia, dal design al MoMA

L'Ape Piaggio non ha solo attraversato il cinema. Ha attraversato l'arte, la fotografia, la pittura,

il design. È diventata un oggetto estetico nel senso pieno: qualcosa che le persone cercano con gli

occhi, che riconoscono istintivamente.

Fin dagli anni Cinquanta i grandi fotografi italiani — da Mario De Biasi a Gianni Berengo

Gardin — hanno incluso l'Ape nei loro reportage sull'Italia del boom. Non come soggetto

principale, ma come elemento di contesto irrinunciabile: un'Ape in secondo piano in una piazza di

paese, un'Ape carica di frutta davanti a un portone antico.

“Un grande designer italiano disse: ‘Un oggetto è bello quando non puoi togliergli

niente senza che smetta di funzionare’. L'Ape è bella perché non le puoi togliere niente. È esattamente quello che deve essere, niente di più, niente di meno.”

— Crescenzo Langella — riflessione sul design dell'Ape

Nel panorama del design italiano, l'Ape è apprezzata per la sua forma funzionale e immediatamente riconoscibile. Il MoMA di New York conserva nella propria collezione una Vespa GS 150 progettata da Corradino d'Ascanio: un riconoscimento alla cultura progettuale Piaggio, non all'Ape in particolare.

Quello che l'Ape mi ha insegnato

La voce di Crescenzo Langella

Sono cresciuto tra i pomodori San Marzano e i motori a due tempi. Mio padre usava l'Ape perché serviva; io ho iniziato a ripararla perché non sopportavo di vederla ferma.

Con il tempo la passione è diventata lavoro, ma non è successo in un momento preciso. È avvenuto tra il 1983 e il 1987, passando da una prima riparazione all'apertura completa di un motore, fino ai restauri.

Nel 2011 ho dato a quel percorso un nome: ApeVintage. Da allora ho imparato che ogni progetto richiede organizzazione, non soltanto entusiasmo. Maria Grazia ha tenuto insieme il programma quando io perdevo la misura delle ore. Antonio e Lidia hanno conosciuto sia la parte bella sia il prezzo di questa scelta.

Non considero l'Ape un oggetto perfetto. È rumorosa, lenta e spesso scomoda. Forse è proprio questo che la rende vera: non nasconde il lavoro necessario per farla andare.

Questo libro è il mio modo di dire grazie a chi l'ha progettata, costruita, guidata e conservata. E ad Alessandro De Tommaso, che ha ascoltato le mie storie e ha dato loro una forma.

Lettera ad Antonio e Lidia

Cari Antonio e Lidia,

quando eravate piccoli, l'officina faceva parte della vostra quotidianità. Avete visto mezzi arrivare coperti di polvere e ripartire dopo mesi. Avete visto anche me tornare tardi, stanco, e vostra madre rimettere ordine nelle giornate.

Non vi lascio una lezione perfetta. Vi lascio quello che ho imparato: un lavoro fatto bene richiede pazienza; la passione non giustifica ogni sacrificio; chiedere aiuto non rende meno capaci; conservare qualcosa significa anche sapere quando non si può salvarla.

La prima Ape entrò nella nostra famiglia quattro giorni dopo la mia nascita. Non so quale sarà l'ultima. Spero però che, sentendo partire uno di quei motori, ricordiate non soltanto me, ma vostro nonno nei campi, Maria Grazia con l'agenda delle consegne e tutte le persone che hanno affidato a noi un pezzo della propria storia.

Con affetto, Papà

CAPITOLO VI

Il mondo dell'Ape 50

CAPITOLO VI Il Mondo dell'Ape 50: Generazioni e Cultura

L'Apismo e la cultura popolare italiana

Per generazioni di adolescenti italiani, l'Ape 50 è stata un rito di passaggio, un'officina

scolastica, una scuola di meccanica improvvisata. I kit Polini e Malossi da 130 cc trasformavano il

motore in qualcosa di completamente diverso: velocità oltre i 45 km/h legali, impennate, stereo

potenti quanto discoteche. Una cultura pop autenticamente italiana che ha generato un vero

sottomondo: l'“Apismo”.

L'EuroApe — Il Festival dei Tre Ruote

Ogni anno migliaia di appassionati da tutta Europa si ritrovano: tre ruote di ogni colore, epoca e

configurazione; laboratori di restauro; gare di eleganza. Il Woodstock dell'Ape.

L'Ape nei Dialetti Italiani — Settanta Nomi per un Mito

“Birocc” in Piemonte. “La lapa” in Sicilia. “O trerote” in Campania. “Il barozzo” in Emilia.

“La tricicla” in Sardegna. Ogni nome racconta un'appropriazione culturale: l'Ape è diventata parte

della famiglia.

— L'Ape come Strumento Infinito: Utilizzi e Servizi

Street food, servizi pubblici, il mondo

Grazie alla sua versatilità unica, l'Ape è stata trasformata per ogni possibile esigenza professionale e sociale. Nessun altro veicolo al mondo ha saputo reinventarsi con questa creatività.

Street Food, Business e Catering

Ape Gelato • Oyster Banchi refrigerati a glicole con 8 pozzetti, alimentabili da pannelli solari

Cocktail & Beer Bar Allestimenti “Birringuito” o “Prosecco Van” per aperitivi eleganti

Ristorazione Mobile Mini-pizzerie con forno a legna, coffee station, BBQ mobili

Wedding Service Ape Calessino per matrimoni vintage a Capri e Portofino

Fioraio • Libreria Allestimenti itineranti per mercati e fiere

Servizi Pubblici, Sociali e Speciali

Bibliomotocarro Dal 1999 il maestro Antonio La Cava porta libri nei borghi della Basilicata

Ape Antincendio

Ambulanza Varianti storiche per aree inaccessibili ai normali mezzi di soccorso

Nettezza Urbana Raccolta rifiuti nei centri storici medievali

Ape Presidenziale Esemplare unico 2008 con insegne del Quirinale — Museo Piaggio

Servizio Postale Distribuzione postale porta a porta nelle campagne

Ape Vela Versione per affissioni pubblicitarie itineranti

APE STREET FOOD - LE CONFIGURAZIONI PIÙ ICONICHE

APE AL SERVIZIO DELLA COMUNITÀ

Ape Pentarò usata fino al 2002 a Lucca per i vigili del fuoco locali

L'Ape nel mondo

La diffusione internazionale dell'Ape ha assunto forme diverse. In India il tre ruote è diventato taxi urbano e veicolo per il trasporto merci; nel Sud-est asiatico è spesso utilizzato per la vendita di cibo; in Europa è sopravvissuto nelle attività leggere, negli allestimenti promozionali e nel turismo.

Non esiste un unico uso globale. La forza del progetto è stata proprio la capacità di adattarsi alle economie locali: cassone, furgone, risciò, punto vendita mobile, mezzo per servizi pubblici.

Aree di diffusione

India e subcontinente asiatico - taxi urbano, auto-risciò e trasporto merci. Sud-est asiatico - commercio ambulante e cibo di strada. Europa - veicolo commerciale leggero, promozionale e turistico. Africa - trasporto merci e servizi in aree urbane e rurali. America Latina - piccolo commercio e mobilità locale.

Le cifre complessive cambiano secondo l'anno e il perimetro considerato. Per questo il libro evita di presentare come definitivo un unico totale mondiale.

CAPITOLO VII

L'India, il futuro elettrico e la fine di un'era

1999-2024

CAPITOLO VII L'India, il Futuro Elettrico e la Fine di un'Era

1999 — 2024

“Quando mi hanno detto che in India producono 150.000 Ape all'anno, sono rimasto in

silenzio per un po'. Poi ho pensato: d'Ascanio aveva progettato qualcosa per i vicoli di

Napoli e Pontedera. Settant'anni dopo quel qualcosa sfama mezzo subcontinente indiano.

Ogni tanto la storia è più grande di chi la fa.”

— Crescenzo Langella

Nel 1999, Piaggio apre lo stabilimento di Baramati, Maharashtra, India. Dai 35.000 esemplari

del 2003 si arriva a 150.000 Ape l'anno: il veicolo commerciale leggero a tre ruote più venduto del

subcontinente. In India l'Ape non è nostalgia: è il motore di un'economia informale vastissima.

I Modelli Elettrici Indiani — Il Futuro è Già Qui

GAMMA APE ELETTRICA — PRODUZIONE INDIA

Ape E-City Ultra Autonomia dichiarata 205 km con singola carica

Ape E-Xtra FX Sistema batterie intercambiabili: swap in pochi minuti

Rete di scambio Capillare come i distributori di carburante, sostenuta dal Governo Indiano

Mercati India, subcontinente asiatico, Africa

La Fine della Produzione Italiana (Dicembre 2024)

Dopo 76 anni e oltre 2 milioni di esemplari europei, a novembre 2024 Piaggio annuncia la fine

della produzione a Pontedera. Le normative Euro 5 avrebbero richiesto una riprogettazione così

radicale che il veicolo risultante non sarebbe più stato un'Ape.

“Sarebbe necessario cambiare la motorizzazione, ma a quel punto non sarebbe più

un'Ape. Il fermo della produzione è qualcosa che colpisce dal punto di vista sentimentale.”

— Angelo Capone — Segretario Fiom Pisa

In fabbrica, gli operai si misero in coda per la foto davanti all'ultima Ape prodotta a Pontedera.

Un saluto dignitoso e commosso a 76 anni di storia industriale italiana.

CAPITOLO VIII

Museo, archivio e memoria

Il Museo Piaggio di Pontedera è stato inaugurato nel 2000 negli spazi dell'ex officina attrezzeria. Racconta la storia del Gruppo attraverso veicoli, documenti e materiali provenienti dall'Archivio Storico.

L'Archivio conserva fondi aziendali, fotografie, documenti di produzione e progettazione, fonti orali e una vasta raccolta di disegni tecnici. È il riferimento principale per chi vuole approfondire la storia di Piaggio con metodo documentario.

Orari, modalità di prenotazione e dati sui visitatori possono cambiare: per questo questa edizione rinvia al sito ufficiale del Museo, evitando di stampare informazioni pratiche destinate a diventare rapidamente obsolete.

Il valore internazionale del design Piaggio è testimoniato anche dal MoMA di New York, che conserva una Vespa GS 150 del 1955 progettata da Corradino d'Ascanio. Il riferimento riguarda la Vespa, non l'Ape.

L'elicottero di d'Ascanio - Museo di Vigna di Valle

Il Museo Storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle conserva una replica in grandezza naturale del D'AT3, il prototipo di elicottero di Corradino d'Ascanio del 1930, realizzata nel 1975. Accanto è esposto il piccolo elicottero agricolo costruito dall'ingegnere nel 1970, dotato di pale innovative in vetroresina. Sono due testimonianze della passione aeronautica che accompagnò d'Ascanio per tutta la vita.

Ape Club d'Italia - La comunità degli apisti

Fondato a Firenze nel 2006, l'Ape Club d'Italia riunisce collezionisti, restauratori e utilizzatori. Organizza raduni, incontri e attività dedicate alla conservazione dei mezzi storici e alla cultura dell'Ape.

Le cariche, i programmi e i contatti possono cambiare nel tempo; per informazioni aggiornate è preferibile consultare direttamente il sito del Club. Il dato stabile è il ruolo svolto dalla comunità nel mettere in relazione appassionati di regioni e generazioni diverse.

L'EuroApe - Il grande raduno annuale

L'EuroApe è il raduno dedicato agli appassionati del tre ruote Piaggio. Nel corso delle edizioni ha riunito modelli storici, Ape personalizzate, mezzi da lavoro e preparazioni sportive, creando un punto d'incontro tra conservazione e cultura popolare.

Tra le edizioni più note figurano Pontedera 2008, Salsomaggiore Terme 2018 per il settantesimo anniversario e Pontedera 2019 per i cinquant'anni dell'Ape 50. Date e programmi delle edizioni successive vanno verificati sui canali ufficiali.

La palette dei colori storici

Per chi restaura un'Ape, il colore è parte dell'identità del mezzo. Le tinte variarono secondo modello, anno e stabilimento; per una ricostruzione accurata non basta affidarsi a una fotografia sbiadita. Un pannello interno, rimasto al riparo dal sole, può offrire un riferimento più attendibile.

I codici pubblicati in registri e tabelle specialistiche sono utili, ma devono essere confrontati con documentazione tecnica e campioni reali. Il valore di un restauro dipende dall'insieme del lavoro, non da una percentuale fissa legata soltanto alla vernice.

Le difficoltà storiche

La storia dell'Ape comprende anche passaggi complessi. Raccontarli non significa sminuire il veicolo, ma collocarlo nel contesto industriale e sociale in cui è vissuto.

Negli anni del boom economico Pontedera conobbe forti tensioni sindacali. La solidarietà emersa durante l'alluvione del 1966 fu significativa proprio perché avvenne in un clima di conflitto tra operai e direzione.

Dagli anni Ottanta il mercato europeo dei piccoli veicoli commerciali cambiò. Furgoni più moderni, nuove aspettative di comfort e sicurezza e normative ambientali sempre più severe ridussero progressivamente lo spazio dell'Ape tradizionale. Piaggio rispose con nuovi modelli e motorizzazioni, ma i volumi europei continuarono a contrarsi.

Nel 2013 Roberto Colaninno parlò di «criticità» del mercato europeo; la frase secondo cui il mercato dei veicoli a tre ruote era «da considerarsi morto» fu attribuita a Mauro Faticanti della Fiom.

Nel 2024 la produzione italiana si concluse a Pontedera. Il modello continuò a essere legato alla produzione e ai mercati internazionali, soprattutto all'India. La

fine della linea italiana fu quindi la conclusione di una fase, non la cancellazione della storia dell'Ape.

ApeVintage.it - Quando la passione diventa mestiere

Quando la passione diventa un lavoro organizzato

ApeVintage.it nasce nel 2011 dall'esperienza maturata da Crescenzo nella riparazione e nel restauro. L'attività comprende recupero, manutenzione e noleggio di Ape d'epoca per eventi e occasioni private.

Maria Grazia Farina cura l'organizzazione del programma lavorativo: appuntamenti, consegne e coordinamento delle attività. È un ruolo concreto, indispensabile per trasformare la passione in un servizio affidabile.

Il noleggio permette di vivere il mezzo senza possederlo; il restauro richiede invece un rapporto più lungo con il proprietario e con la storia del veicolo. In entrambi i casi l'obiettivo è lo stesso: rimettere l'Ape nel contesto per cui è nata, la strada.

ApeVintage non è presentata in queste pagine come erede ufficiale di Piaggio, ma come iniziativa indipendente dedicata alla conservazione e all'uso dei veicoli storici.

CAPITOLO IX

L'eredità di un mezzo popolare

Per oltre settant'anni l'Ape ha attraversato il lavoro italiano cambiando forma senza abbandonare la propria funzione. È stata cassone, furgone, calessino, mezzo per mercati e servizi. In alcune famiglie ha rappresentato la prima possibilità concreta di trasportare merci in autonomia.

La produzione italiana si è conclusa nel 2024, mentre la storia industriale del modello continua a essere legata anche all'India. La fine di una linea produttiva non coincide però con la scomparsa dei mezzi già costruiti: migliaia di Ape continuano a lavorare, essere riparate o entrare nelle collezioni.

Ciò che rimane non è soltanto il design. Rimane una rete di memorie familiari, officine, club e restauratori. Rimane soprattutto un veicolo che ha sempre mostrato con chiarezza ciò per cui era stato costruito.

Il rumore che resta

Crescenzo apre il garage e controlla il mezzo che dovrà consegnare. Prima l'olio, poi i cavi, le gomme e i freni. Gira la chiave. Il motore tossisce e si assesta.

Non è lo stesso motore dell'ADi blu acquistata da suo padre nel 1968, né quello della 550 MP verde muschio che gli fece scoprire il confine tra vecchio e moderno. È un'altra Ape, con un'altra storia.

Dal fondo dell'officina Maria Grazia gli ricorda l'orario della consegna. Crescenzo spegne, prende l'agenda e controlla. Poi riaccende.

Il motore parte al secondo colpo.

Crescenzo rimane ad ascoltarlo.

I numeri, con prudenza

Le cifre sulla produzione mondiale dell'Ape variano a seconda del periodo considerato e del perimetro geografico. Per evitare un confronto fuorviante tra produzione europea e internazionale, questa edizione non presenta un unico totale come dato definitivo.

È invece certo che l'Ape abbia avuto una diffusione internazionale e che la produzione indiana abbia assunto un ruolo centrale. I numeri annuali devono essere sempre accompagnati dall'anno e dalla fonte, perché cambiano nel tempo.

La grandezza dell'Ape non dipende comunque da un record numerico. Dipende dalla durata del progetto e dalla capacità di essere adattato a usi diversi, in contesti economici e geografici lontani tra loro.

Le voci vere

Un libro sull'Ape non ha bisogno di darle una voce immaginaria. Le voci esistono già: quelle di chi l'ha guidata, caricata, riparata e aspettata.

Ci sono il padre di Crescenzo nei campi, Pasquale Ambruosi davanti a un motore che accelerava da solo, il vecchio meccanico che suggerì di controllare il paraolio, Maria Grazia con il programma delle consegne, Antonio e Lidia cresciuti accanto all'officina.

Sono queste persone a spiegare perché un piccolo motocarro sia diventato memoria collettiva. La macchina resta al centro, ma non parla al posto loro.

La fine della produzione italiana

Pontedera, 2024

La produzione italiana dell'Ape si è conclusa nel 2024. Questa edizione evita di ricostruire un 'ultimo giorno' con cielo, dialoghi e gesti non documentati.

La conclusione è un fatto industriale, ma anche un passaggio simbolico. Per Pontedera significa salutare una linea produttiva legata alla ricostruzione del dopoguerra; per gli appassionati significa spostare ancora di più l'attenzione sulla manutenzione dei mezzi esistenti e sulla conservazione dei documenti.

Le fotografie degli operai e degli ultimi esemplari hanno un valore proprio. Non richiedono una scena inventata: mostrano il momento e lasciano al lettore lo spazio per comprenderlo.



Pontedera, dicembre 2024: gli operai salutano uno degli ultimi esemplari prodotti nello stabilimento.

Pontedera, dicembre 2024. L'ultima Ape prodotta nello stabilimento Piaggio davanti agli operai che si sono radunati per salutarla.

Settantasei anni di storia in un'immagine sola.

Cosa rimane di Pontedera

La conclusione della produzione italiana chiude una fase iniziata nel dopoguerra. Lo stabilimento continua a trasformarsi, così come è accaduto più volte nella sua storia; l'Ape, invece, prosegue attraverso i mezzi già costruiti, i restauri, i club, gli archivi e la memoria di chi l'ha usata.

La fotografia degli operai riuniti accanto a uno degli ultimi esemplari è sufficiente: non richiede dialoghi immaginati né una morale aggiunta. Mostra un saluto collettivo a un prodotto che per decenni ha fatto parte del lavoro di Pontedera.

1884 - Rinaldo Piaggio fonda a Genova la Piaggio & C. 1925 - Corradino d'Ascanio brevetta un primo progetto di elicottero. 1930 - Il D'AT3 stabilisce tre primati mondiali di volo. 1943-1944 - I bombardamenti colpiscono lo stabilimento di Pontedera. 1945 - Inizia la ricostruzione; Enrico Piaggio affida a d'Ascanio il progetto di uno scooter. 1946 - Presentazione della Vespa. 1947-1948 - Prime consegne e commercializzazione dell'Ape. 1949 - Ape Giardinetta per il trasporto

passaggeri. 1952-1953 - Arriva l'Ape 150 e poi l'Ape B. 1956 - Ape C con cabina chiusa e portiere. 1958 - Ape D. 1960-1961 - Debutta l'Ape Pentarò a cinque ruote. 1965 - Ape E con valvola rotante e riscaldamento. 1966 - Ape MP; alluvione di Pontedera del 4 novembre. 1968 - Ape MPV con volante. 1969 - Lancio dell'Ape 50. 1971 - Ape Car. 1975 - Prototipo elettrico sperimentale. 1982 - Ape TM con design di Giorgetto Giugiaro. 1984 - Ape TM diesel. 1986 - Ape Max. 1991 - Ape Poker; negli anni Novanta si diffondono anche le preparazioni Proto. 1998 - EurAsia Expedition da Lisbona a Pechino.

1999 - Piaggio avvia la produzione di Ape nello stabilimento indiano di Baramati. Nello stesso anno nasce il Bibliomotocarro di Antonio La Cava.

2004 - Debutta il Piaggio Quargo.

2006 - Ape Classic di produzione indiana viene proposta anche in Europa.

2007 - Rilancio dell'Ape Calessino in serie numerata.

2008 - Esemplari personalizzati vengono consegnati a Papa Benedetto XVI e al Presidente Giorgio Napolitano.

2013 - Entra in gamma il Calessino 200 a benzina.

2014 - Un'Ape compare nel film Grand Budapest Hotel di Wes Anderson.

2016 - Termina la produzione dell'Ape TM e del Quargo.

2020 - Piaggio presenta in India la gamma elettrica Ape E-City.

2023 - Nuove versioni elettriche per il mercato indiano.

2024 - Si conclude la produzione italiana dell'Ape a Pontedera.

CRONOLOGIA ESSENZIALE

- 1884** Rinaldo Piaggio fonda a Genova la Piaggio & C.
- 1925** Corradino d'Ascanio breveta un primo progetto di elicottero.
- 1930** Il D'AT₃ stabilisce tre primati mondiali di volo.
- 1943**
- 1944** I bombardamenti colpiscono lo stabilimento di Pontedera.
- 1945** Inizia la ricostruzione; Enrico Piaggio affida a d'Ascanio il progetto di uno scooter.
- 1946** Presentazione della Vespa.
- 1947**
- 1948** Prime consegne e commercializzazione dell'Ape.
- 1949** Ape Giardinetta per il trasporto passeggeri.
- 1952**
- 1953** Arriva l'Ape 150 e poi l'Ape B.
- 1956** Ape C con cabina chiusa e portiere.
- 1958** Ape D.
- 1960**
- 1961** Debutta l'Ape Pentarò a cinque ruote.
- 1965** Ape E con valvola rotante e riscaldamento.
- 1966** Ape MP; alluvione di Pontedera del 4 novembre.
- 1968** Ape MPV con volante.
- 1969** Lancio dell'Ape 50.
- 1971** Ape Car.
- 1975** Prototipo elettrico sperimentale.
- 1982** Ape TM con design di Giorgetto Giugiaro.
- 1984** Ape TM diesel.
- 1986** Ape Max.
- 1991** Ape Poker; negli anni Novanta si diffondono anche le preparazioni Proto.
- 1998** EurAsia Expedition da Lisbona a Pechino.
- 1999** Piaggio avvia la produzione di Ape nello stabilimento indiano di Baramati. Nello stesso anno nasce il Bibliomotocarro di Antonio La Cava.
- 2004** Debutta il Piaggio Quargo.

- 2006** Ape Classic di produzione indiana viene proposta anche in Europa.
- 2007** Rilancio dell'Ape Calessino in serie numerata.
- 2008** Esemplari personalizzati vengono consegnati a Papa Benedetto XVI e al Presidente Giorgio Napolitano.
- 2013** Entra in gamma il Calessino 200 a benzina.
- 2014** Un'Ape compare nel film Grand Budapest Hotel di Wes Anderson.
- 2016** Termina la produzione dell'Ape TM e del Quargo.
- 2020** Piaggio presenta in India la gamma elettrica Ape E-City.
- 2023** Nuove versioni elettriche per il mercato indiano.
- 2024** Si conclude la produzione italiana dell'Ape a Pontedera.

FONTI E NOTE EDITORIALI

Fonti Principali

- Piaggio Group, Storia del Gruppo e materiali stampa dedicati all'Ape. - Museo Piaggio, collezioni e schede dei modelli Ape. - Archivio Storico Piaggio, fondi aziendali, iconografici, tecnici e fonti orali. - Museo Piaggio, scheda EurAsia Expedition 1998. - Museum of Modern Art, scheda della Vespa GS 150 di Corradino d'Ascanio.

Nota Sulle Testimonianze

I dati relativi alla vita di Crescenzo Langella, alla famiglia, alle prime Ape, alle riparazioni del 1983 e 1985, all'inizio dei restauri nel 1987 e alla fondazione di ApeVintage nel 2011 derivano dalla sua testimonianza diretta.

Nota Iconografica

Le immagini sono quelle già presenti nel PDF originale fornito dagli autori. Prima di una diffusione commerciale devono essere verificati, per ogni fotografia, autore, provenienza e diritto di riproduzione.

Opera indipendente, non ufficiale e non affiliata a Piaggio & C. S.p.A.

Chi ha costruito questo libro

CRESCENZO LANGELLA Fondatore di ApeVintage.it. Nato a Nocera Inferiore il 23 febbraio 1968, è cresciuto nelle campagne di San Marzano sul Sarno. Dal 1987 si dedica ai restauri di Ape Piaggio.

ALESSANDRO DE TOMMASO Autore e curatore editoriale. Ha raccolto e organizzato la testimonianza di Crescenzo, integrandola con una ricostruzione storica destinata a una lettura divulgativa.

MARIA GRAZIA FARINA Organizza il programma lavorativo di ApeVintage e coordina appuntamenti e consegne.

ANTONIO E LIDIA Figli di Crescenzo e Maria Grazia, sono cresciuti accanto all'officina e alla storia raccontata in queste pagine.

Tre ruote, un motore, un'idea geniale.

Nasce così l'Ape Piaggio, simbolo di un'Italia che riparte.

Dal 1948, questo piccolo veicolo ha attraversato decenni di storia: dalle strade polverose del dopoguerra alle città moderne, diventando uno strumento di lavoro, libertà e ingegno.

Progettata da Corradino D'Ascanio e cresciuta sotto la visione di Piaggio, l'Ape ha accompagnato artigiani, commercianti e intere generazioni, trasformandosi nel tempo senza perdere la sua identità.

Oggi continua a vivere, reinventandosi tra tradizione e innovazione, dall'Italia all'India, mantenendo intatto il suo spirito originale.

Questo libro racconta tutto:

la nascita, l'evoluzione, le curiosità e il futuro
di uno dei simboli più autentici del **Made in Italy**.

Un viaggio tra storia, design e cultura italiana.

Un omaggio a un'icona senza tempo.

Crescenzo Langella
Alessandro De Tommaso

