

Mit der APE über die Alpen



Können Bienen über die Alpen fliegen? Sie können, wir haben es ausprobiert. Italienische Bienen sind sogar Motorräder oder besser Motorrad-Lkws! Unsere Idee war etwas durchgeknallt, aber: sie hat funktioniert!

„APE“ ist eine Marke des italienischen Traditionunternehmens Piaggio. „Ape“ ist italienisch und bedeutet „Biene“, genauso wie „Vespa“, „Wespe“ bedeutet. Die Ape ist ein echt italienisches Arbeitstier. Überall dort, wo dickleibigere Fahrzeuge nicht mehr durchkommen oder die Straßen mordsstiel und eng werden, da ist die Ape zu Hause. Wir haben uns an der italienischen Riviera gefunden, in San Remo. Als „APE-Team“ machten wir uns zu zweit auf einer leichten Ténéré Ende August auf den Weg nach *Bella Italia*, fest daran glaubend, auf dem Rücken einer Arbeitsbiene zurückzukommen. Auf die kurvige Anfahrt folgte die etwas nervenaufreibende Suche nach der passenden Biene. Wir telefonierten auch mit Piaggio Deutschland und einem gewis-

sen „Signore Ferrari“ von Piaggio Italia. Von denen kamen letztlich auch ein paar entscheidende Tipps: In Ligurien, dort gebe es viele, viele APEn! Von unserem Bekannten, dem Käsepeter in Piemont, verlegten wir unser Basislager nach zunächst erfolgloser Suche näher ans Meer. Besseres Wetter und viel mehr Bienen ließen diesen Ortswechsel als goldrichtig erscheinen. In San Remo, pünktlich zum Start der gleichnamigen Rallye, fanden wir sie dann, unsere alte APE P 601. Sie ist mit einem Rollerlenker ausgestattet, war in „gutem“ Zustand und hatte anscheinend in einem Garagenhof einen mehrjährigen Dornröschenschlaf hinter sich gebracht. Angesichts der nun auf das APE-Team hineinbrechenden Flut von Formalitäten sowie widersprüchlichen Aus-

sagen der Protagonisten im Wirrwarr von italienischer Zulassung, Exportkennzeichen, Zulassungsstelle und Überschreibungsgebühr (Volturta), können wir den Selbstimport der Ape nicht unbedingt weiterempfehlen. Vielmehr möchten wir ein Zeichen setzen für das langsame Reisen und nicht nur bildlich darstellen, dass diese sympathischen Dreiradfahrzeuge doch viel häufiger den Weg über die Alpen finden sollten. So eine APE ist sehr minimalistisch konzipiert und deswegen stark mit Motorrädern verwandt. Kein Wunder, stand bei ihrer Geburt eine Vespa des Jahres 1949 Modell. In San Remo hieß es dann Abschied nehmen, die Ténéré Huckepack laden und sich so langsam aber sicher auf den Orbit zu begeben. Wie man in der Biene sitzt, tja, also etwas

asymmetrisch! Zuerst wollten wir keine mit Lenker, weil die Lenkradausführung schon etwas komfortabler ist. Dazu kommt, dass die (natürlich nicht verstellbare) Sitzbank sich nach außen wölbt, wenn man zu zweit drauf sitzt. Es entsteht das Gefühl, immer zu den Türen zu rutschen oder in der Kurve umzukippen. Abhilfe schafften dann aber ein paar Sitzkissen!

Die erste Bewährungsprobe hieß Tendtunnel und sollte das Bienschenschmal ordentlich stressen.

Bei *Vmax* nähert sich der Tachozeiger gerade mal der 50 km/h-Marke, Bergauf ist es nicht mal die Hälfte.

Kleine Abkühlpausen und extreme Steigungen zwingen uns in den 2. Gang, in dem es nur noch mit 15 km/h weiter geht. Ausgerechnet heute macht der



*Schaffner in Breil
zur Roya: gut gelaunt?*

Tunnel wegen einer Baustelle eine Stunde vorher dicht. Etwas abgekämpft vom Lärm der keuchenden Biene finden wir einen netten Schlafplatz an der alten Tende-Straße. Am nächsten Morgen wird uns in der langen engen Tunnelröhre etwas mulmig; was tun, wenn sie mitten drin stehen bleibt? Doch die dreirädrige Biene hält durch. Wir sind mit italienischem Nummernschild unterwegs, deswegen fallen wir in Italien zunächst nicht auf. Im Gegenteil. So mancher Lkw-Fahrer fragt uns nach dem Weg. Da die Ape in Italien maximal im Umkreis von 50 Kilometern vom Heimatort eingesetzt wird, ist es auch plausibel, dass APE-FahrerInnen sich auskennen. Wieder in Piemont, checken wir die Biene erst mal gründlich durch: einige wichtige Teile wie Ansaugstutzen, Teile des Kühlsystems und der Keilriemen müssen ersetzt werden, dann fühlen wir uns für den Alpenhauptkamm gewappnet. Im Valle Pellice werden wir von einer perfekt Französisch und Italienisch sprechenden alten Frau spontan neben dem Hühnerstall beherbergt.

Wer so eine schöne alte Ape fährt, kann kein Landstreicher sein. In Turin fühlen wir uns im Verkehrschaos unter der *Mole Antonelliana* sehr klein. Auch hier fragen uns Passanten, wo es denn hingehen soll. Sehr unterschiedlich sind die Reaktionen: Während junge Leute uns für mehr oder weniger verrückt halten, zeigt sich die ältere Generation angesichts unseres Vorhabens wenig beeindruckt. Sie sind schließlich mit der APE aufgewachsen und *natürlich* kann man mit ihr auch über hohe Berge fahren, dafür ist sie ja gemacht! Wir fahren weiter in der Ebene, dann den oberitalienischen Seen und den hohen Bergen entgegen. Der Passo di Spluga ist unser Ziel.

In Como kurvt plötzlich eine Carabiniere-Besatzung auf dem Supermarktparkplatz um unser Dreirad herum. Was haben wir nur verkehrt gemacht? Sie wollen uns nicht kontrollieren, nein, aber – so was hätten sie noch nie gesehen – eine alte APE mit Ténéré hinten drauf, wo wir denn hin wollten? Nach Germania? Verrückt, jedenfalls wünschen sie uns gute Fahrt und das einzige was

Der Blick über den Lenker in die Röhre: und dann wurde alles so verschwommen...

sie vom fernen Deutschland kennen, sei das Oktoberfest, vielleicht trifft man sich ja da! So sehr wir damit gerechnet haben, aber größere Pannen bleiben einfach aus. Einzig der verstaubte Vergaser, der einsam am liegenden 218ccm Zweitaktzylinder seinen Dienst tut, macht sich bei Vmax ab und an mit einigen Aussetzern bemerkbar. Gerade als wir bei Turin einmal versehentlich auf die Autobahn geraten (oh Graus!) und die FIAT-LKWs nur

so an uns vorbeizischen, geht auch noch der Motor aus. Die Diagnose der beiden Chef-schrauber in Chiavenna: *,un grande problema'*, Vergaser durchblasen, ganz wichtig! Das tun sie dann auch für uns, in einer Werkstatt, in der noch mehrere APEn auf der Hebebühne stehen und die Regale übersät sind von ölvorschmierten APE 50-Motoren. Beim alten Piaggio-Schrauber sitzt jeder Griff. Sein Sohn assistiert. Weil ihnen diese verrückten *Tedeschi* anscheinend sympathisch sind, oder weil ihnen die Idee italienische Lebensart zu exportieren gefällt, schenken sie uns noch ein paar Motorenteile und eine Lampenabdeckung, damit die Ape wieder zwei gleichfarbige hat. Dankeschön Italia! Nun steht die Herausforderung unwiederbringlich vor

San Remo: Die Stadt mit der größten Rollerdichte Europas?





APE-Start bei der Rallye San Remo und dann der erste Pass: Colla di Tenda!

uns. Das Passo-Pluga-Schild in Chiavenna sagt „aperto“, die APE und das APE-Team sind bereit. In der Nacht hat es den ersten Schnee gegeben, doch auch hier beruhigt uns der Schrauber-Senior: Die APE schafft das schon, sie ist sehr geländegängig...

Wir haben Zeit im Gepäck und planen für den Splügen zwei Tage ein. Am Nachtlager auf halber Höhe wird es schon g'scheid kalt, dann kommt der wackere Gipfelanstieg, über-

wiegend im 2. Gang. Nach einigen Abkühlpausen – auf der Motorabdeckung könnte man Spiegeleier braten – nähern wir uns stetig der Schneefallgrenze. In Montesluga gibt es dann den letzten Aufwärm-Cappuccino, der Ape ist auch schon wieder warm, dann der letzte, sehr schöne Gipfelanstieg. Die Italienischen Zöllner stecken zwar ihre Nase kurz heraus, stufen eine APE mit blauer Plane als „nicht so wichtig“ ein, dann hört man



Der fleißige Helfer bei der APE-Suche und seine Helfer!



wieder das Klackern des Tischkickers...

Zaghaft nähern wir uns bergab dem Schweizer Zoll-Häuschen, doch auch dieser Mann ist uns freundlich gesonnen. Zuerst etwas skeptisch und überrumpelt, was wir denn geladen hätten, hat er nichts zu beanstanden und wünscht uns gute Fahrt. Das hatten wir uns

komplizierter vorgestellt!

Die Schweiz empfängt uns kühl. Am Alpennordkamm hat es erwartungsgemäß tiefer heruntergeschneit, die Straßen sind aber weitgehend schneefrei. Deswegen schafft die APE bergab ungewöhnlich hohe Kilometerschnitte. Chur, fliegt' an uns vorbei, an der Grenze zu Österreich zeigen sich die Zöll-



ner etwas genervt. Ob wir das Motorrad auf der Ladefläche importieren wollen? Ob es angemeldet ist? Und: keine Fotos von der wichtigen Grenzlage! Wir sagen nur das Nötigste und importieren unser eigenes Motorrad, sei's drum.

Am Bodensee hängen die Wolken immer noch tief, aber der Wetterbericht verspricht erstaunliches. So beschließen wir jetzt doch die restlichen

700 km ganz nach Norddeutschland zu summen. Was für ein Wetter Ende September! Bei einer Rast auf einem Trollinger Weinberg müssen wir den Passanten endlose Fragen beantworten, warum, wohin und wie lange, wie schnell: wir geben gerne Auskunft und ernten freundliche Mienen. Besonders Kinder und Jugendliche winken uns oft spontan zu. Italienische

Gastarbeiter sprechen uns in Italienisch an, unsere Tarnung ist immer noch perfekt. Warum wir denn keine Werbung fahren und – Madonna! – warum wir denn so eine lange Strecke auf uns nehmen? Doch wir finden zunehmend Spaß an der Sache und wollen am liebsten gar nicht so schnell ankommen. Unser Spritverbrauch normalisiert sich allmählich durch das Fehlen der hohen Berge, doch

ob im Schwäbischen oder im Odenwald, wenn die Steigungen lange anhalten, müssen wir wieder in unsere Kriechgänge schalten. Aber: so sieht man mehr am Straßenrand. Ein Restaurantbesitzer kann sich gar nicht beruhigen, gestikuliert auf seiner Außenterasse und würde uns am liebsten zum *Cappu* einladen, doch dann geht die Ampel schon aufgrün und wir legen mit dem üblichen „Kavaliersstart“ los. Wie lange es gedauert hat? 14 Tage oder 1600 APE-Kilometer!

Das APE-TEAM

Immer wieder sprechen uns Passanten an. Aber wen wundert's?

News und Infos

EPILOG

Die Ape wird nun als (Motorrad-ähnliches) dreirädriges Kfz zugelassen. Möglich macht dies nach Prüfung der Kriterien der EU-Richtlinie 92/61/EWG die Einzelabnahme. „Zulassen“ bedeutet in Deutschland für selbst importierte Fahrzeuge einen teils immensen Kostenaufwand. Für die erste TÜV-Untersuchung wurden beispielsweise 216 EUR fällig. Die Gebührenordnung, sowie die Einstufung als Lkw oder Dreirad-Kfz sind stark vom Ermessensspielraum des TÜV-Prüfers sowie von Landesgesetzen und TÜV-/Dekra-Regionen abhängig. Zu den Importkosten addieren die Kosten für eine KBA-Anfrage und die Zu-lassung. Der Trost: Nachher wird die Dreiradzulassung wesentlich günstiger als die Lkw-Variante.

NEWS & INFOS:
www.markusgolletz.de/ape.htm

