ITALIENISCHER APE-IMPORT

DER

APE-TRAUM

Jeder kennt sie, jeder liebt sie – die Ape. Dreirädriges Schwestermodell der Vespa und aus dem italienischen Kulturraum nicht wegzudenken. Markus Golletz hat eine mit nach Deutschland gebracht.

Fotos: Markus Golletz und Corina Winter

Corina, Markus und die Ape – als der Alpenhauptkamm noch weit weg war

Hinter uns die alte Ténéré, vor uns eine allmählich dicker werdende Neuschneedecke. Ich drehe den Gasgriff bis zum Anschlag – doch die Tachonadel bewegt sich kaum. Sie zeigt auf 15 km/h, und wir fahren Volligas! Bei jedem anderen Fahrzeug würde mir das unerträglich langsam vorkommen, doch mit der Ape ist es kolossal. Wir kämpfen mit zehn PS am Südanstieg des Splügen, und gerade fällt der erste Schnee.

Es ist Mitte September, und seit wenigen Tagen sind Corina und ich Besitzer einer 20 Jahre alten Ape. Gebaut bei Piaggio und quasi die dreirädrige Variante der berühmten Vespa. Seit über 50 Jahren rollen bei Piaggio die zwei bekannten Produktlinien vom Band, Wespe und Biene (Ape) genannt. Fleißig wie ihr Vorbild in der Natur, ist die Ape darauf spezialisiert, schwere Lasten auch im steilen Gebirge abzuseilen. Eine Ténéré aber sicher noch nie.

Mit dieser waren wir aufgebrochen, um in Italien eines dieser sympathischen dreibeinigen Insekten aufzuspüren, fest daran glaubend, auf dem Rücken solch

Himmel, die Autostrada! Bei den Turiner Fiat-Werken passiert's, und wir sind drauf

Beim ersten Service-Stopp vor den Alpen sind Luftfilter, Keilriemen und Ansaugstutzen hinüber

einer Arbeitsbiene zurückzukehren. Doch die Suche erwies sich schwieriger als gedacht. Piaggio Italia gab schließlich den Tipp: Im sonnigen Ligurien sei die Ape zu Hause. Tatsächlich – in San Remo finden wir sie: Modell 601 in Maisgelb.

Es ist Liebe auf den zweiten Blick. Bei unserem ersten Date mit dem Objekt der Begierde im örtlichen Piaggio-Center reagiere ich eher ablehnend. Die Gute ist fingerdick eingestaubt, die Sitzbank total zerrissen, alles wirkt marode. Mit dem Ding über die Alpen? Ich murmele irgendwas Unverbindliches, wir verschwinden wieder. Aber die Suche in den nächsten Tagen verläuft ergebnislos, und die kleine Gelbe geht mir nicht aus dem Kopf.

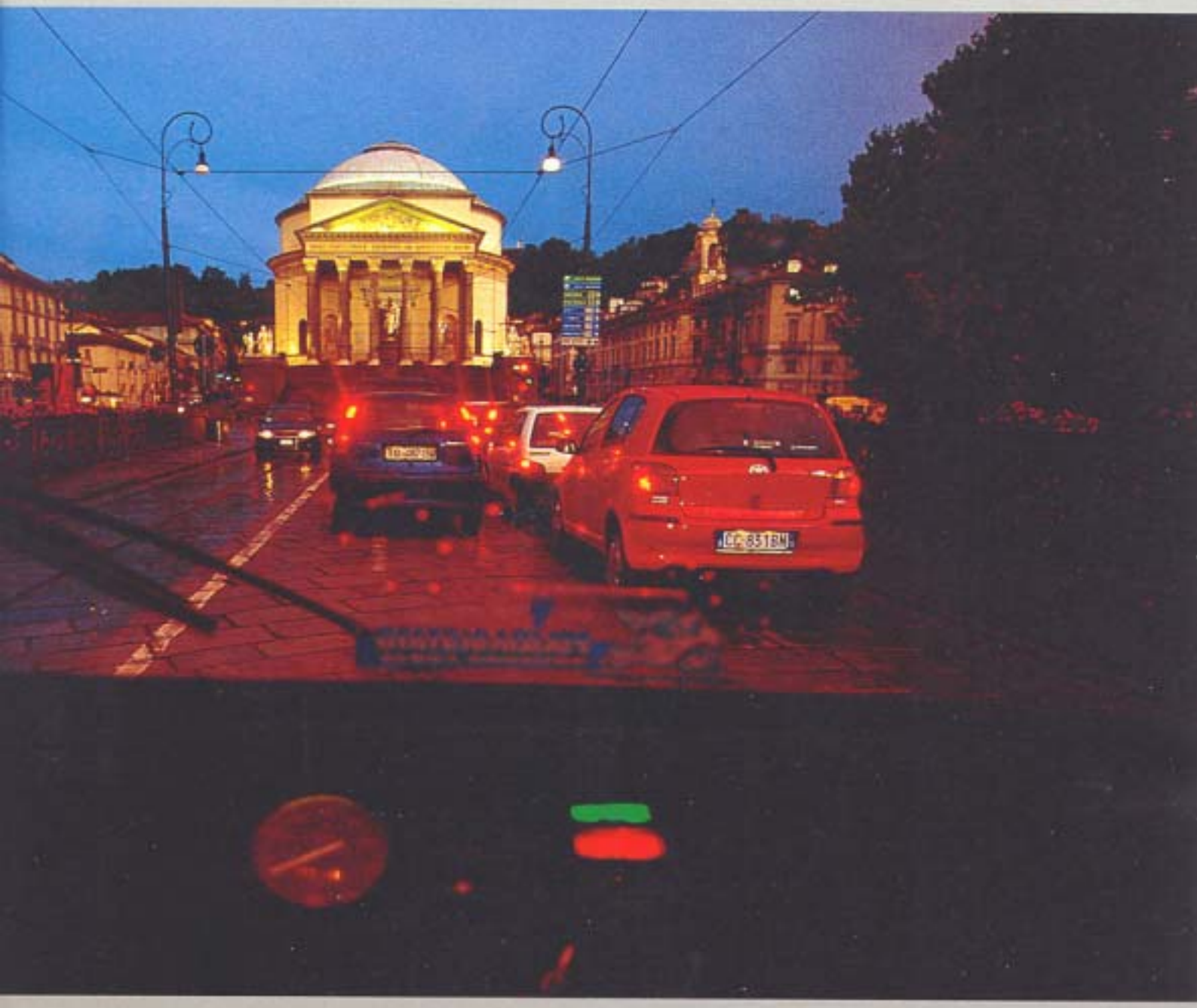
Als schließlich noch der Preis ins Wanken kommt, schlagen wir ein. 550 Euro.

Jetzt beginnt der bürokratische Teil des Abenteuers. Am schwierigsten ist der Erhalt einer italienischen Zulassung. Täglich werden wir beim Händler vorstellig, versuchen, die Dringlichkeit unseres Anliegens mit steter persönlicher Aufwartung zu untermauern. Die Wartezeit versüßen wir uns mit Strandbesuchen oder bummeln durchs hübsche, bereits Rallye-infizierte San Remo.

Bei einem unserer Händlerbesuche bietet ein netter Mann seine Hilfe an. Er habe viele Daimler nach Deutschland zurückgebracht und kennt sich offenbar aus. Es gäbe ein neues Gesetz, das den Heimtransport vereinfache: mittels Exportkennzeichen von der Zulassungsstelle. Doch im Piaggio-Center hat sich inzwischen eine noch bessere Lösung aufgetan. Der Vorbesitzer erklärte sich bereit, die Ape einen weiteren Monat auf seinen Namen anzumelden und befreit uns damit von vielen Formalitäten.

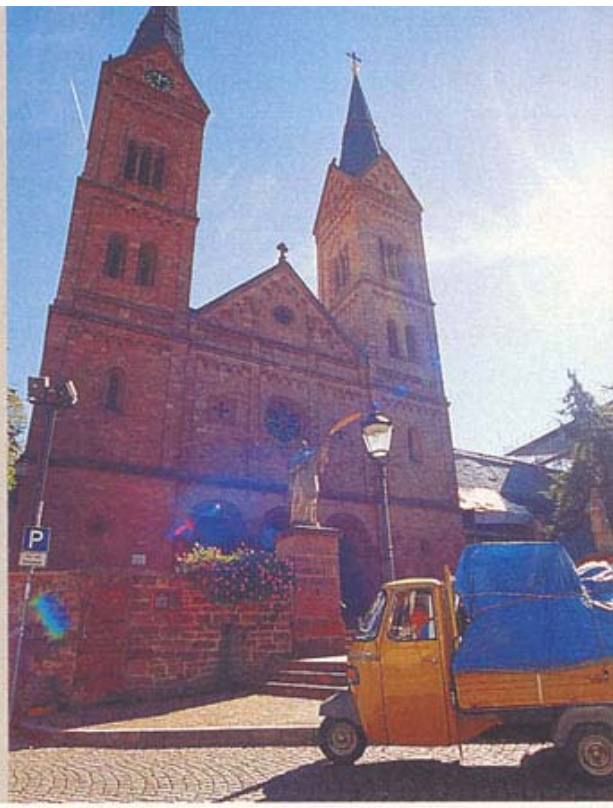
Die Ténéré aufladen – sie passt gerade so auf die 1,75 Meter lange Ladefläche –, vom Mechaniker noch eine Tüte mit Schraubnippeln, Bowdenzügen und Zündkerzen entgegennehmen, und wir tuckern los. Geradewegs hinein in den quirligen Feierabendverkehr von Ventimiglia – und ich als Debütant am Ape-Lenker! Rechts sitzt der Gasdrehgriff, links die brachial schwergängige Viergang-Handschaltung und unten das Kombibremspedal für alle drei Räder (!). Nach endlosem Stop-and-go-Verkehr zweigt endlich das Royatal ab, und wir klettern hinauf zum Tende-Tunnel. Auf halber Strecke verabschieden sich mindestens fünf der zehn theoretisch anwesenden Pferde, der 218-Kubikzentimeter-Motor glüht kurz vorm Kolbenklemmer, und der Lärmpegel ist exorbitant. Besser eine Abkühlpause einlegen. Tende – die Steigung wird extremer, die Ape, immerhin schwer wie ein halbes Auto, schafft gerade noch 20 Sachen. Inzwischen ist es dunkel und gottlob etwas kühler.

Die Enduro passt gerade so auf die Ladefläche. Und dann ab über die Alpen nach Hause. Doch vorher muss erst noch der Feierabendverkehr von Ventimiglia bewältigt werden...



Über die Alpen: Winzige Piaggio im Neuschnee am Splügen. Bei Ida dürfen wir im Garten logieren: „Wer so eine schöne Ape fährt, kann kein schlechter Mensch sein"

Mit Gottes Hilfe: Was die winzige, glühende Maschine packt, ist übersinnlich



Der Splügen – ich gebe Vollgas, doch die Ape packt gerade noch 15 km/h. Es ist kolossal

Doch ausgerechnet heute wird der Tunnel eine Stunde früher geschlossen. Auf der stillgelegten alten Pass-Straße verbringen wir unsere erste Nacht neben Ape. Die Sache beginnt, Spaß zu machen.
Am nächsten Morgen wird uns angesichts der engen, düsteren Tunnelröhre allerdings etwas mulmig. Was, wenn die Ape da drin versagt? Sie versagt natürlich nicht, sondern stürzt sich stattdessen lustvoll in die Bergab-Kehren, die sie mit beachtlicher Stabilität und Bremsenpower bewältigt. Dennoch – im Vallone dell'Arma legen wir einen Service-Stopp ein, um die emsige Biene vor dem Alpenhauptkamm noch mal gründlich zu checken. Tatsächlich – Luftfilter, Keilriemen, Ansaugstutzen und Teile der Luftgebläsekühlung sind hinüber. Kein Wunder, dass ihr ständig zu warm wird. Ich gehe mit der Ténéré in Cuneo auf Teilesuche. Der erste vermeintliche Händler ist besonders gerissen. Nach einer halben Stunde Wartezeit besorgt er die Teile bei einem Kollegen, um sie mir dann mit saftigem Aufschlag weiterzuverkaufen. Ich decke den Schwindel erst auf, als ich am nächsten Tag den „echten" Händler entdecke...
Als ausgesprochen kontaktfördernd erweist sich unterwegs unser italienisches Nummernschild. So werden wir gerne von Lkw-Fahrern nach dem Weg gefragt – eine Ape ist maximal im 50-Kilometer-Radius um ihren Heimatort unterwegs und ihr Fahrer deshalb meist entsprechend ortskundig. Als wir später eine Plane über das deutsche Motorrad stülpen, ist die Tarnung perfekt. Wenn die Italiener aber unser Vorhaben mitbekommen, reagieren sie völlig unterschiedlich. Während uns die Jüngeren unumwunden für etwas durchgeknallt erklären – „Siete matti..." –, genießt die Ape unter den Älteren volles Zutrauen. Im Valle Pellice werden wir von Ida, einer älteren Frau, neben ihrem Hühnerstall beherbergt. Wer so eine schöne Ape fahre, könne kein schlechter Mensch sein.
Wirklich kompliziert wird es in Turin, wo uns der Verkehr schwer zu schaffen macht und wir zu allem Überfluss auf die Autobahn geraten. Verschreckt ötteln wir zwischen donnernden Vierzigtonnern und blinkenden Alfas dahin. Als dann der Motor zu stottern beginnt und wir gerade noch auf dem Standstreifen ausrollen können ... Schhhh ... Wenig später springt die Kleine jedoch einfach wieder an – sie war nur überarbeitet.
Echter Blickfang werden wir in Como auf einem Parkplatz: Eine Carabinieri-Besatzung nimmt uns ins Visier. Irgendwas Verbotenes getan? Nein, nein, sie hätten bloß so was noch nie gesehen – eine alte Ape mit Ténéré hinten drauf. Wo wir denn hin wollten? Bis nach Germania? Verrückt!

Vor dem Tende-Tunnel wird uns etwas mulmig – was, wenn die Ape da drin liegen bleibt?

Jedenfalls wünschen sie uns gute Fahrt. Abgesehen von dem zickigen Vergaser ist sie das auch. Einsam am liegenden Zweitaktzylinder platziert, macht der sich bei Vmax zunehmend mit Aussetzern bemerkbar. Was aber ein schnell zu behebendes Problem sei, wie uns das Piaggio-Center in San Remo telefonisch beruhigt.

In Chiavenna am Fuße des Splügenpasses finden wir die optimale Werkstatt. Regale voll ausgedienter Ape-50-Motoren, Hebebühnen mit Dreirädern drauf und am Rolltor zwei ölverschmierte Gestalten: Vater und Sohn, die Spezialisten! Das Vergaserproblem ist wirklich in zehn Minuten gelöst, und weil sie unseren Export italienischer Lebensart begrüßen, schenken uns die beiden zum Abschied noch ein paar herumliegende Ersatzteile – grazie, Italia! Das Passo-Spluga-Schild neben der Werkstatt signalisiert ‚aperto', die Ape ist voll getankt, und in der Nacht hat es den ersten Schnee gegeben – worauf warten wir also noch? Am Nachtlager auf halber Höhe wird es schon ziemlich kalt, dann folgt der Gipfelanstieg. Im zweiten Gang ackert die Biene stoisch die lange Steigung hinauf. Mit einigen Abkühlpausen nähern wir uns der hochalpinen Schneefallzone, die Ape ist jetzt richtig heiß. Für uns im eisigen Führerhaus gibt es in Montespluga den letzten Aufwärm-Cappuccino vor dem finalen Gipfelsturm, für den Motor eine kühlende Schneepackung. Am Schlagbaum angelangt, scheint das Dreirad die italienischen Zöllner nicht wirklich zu interessieren, sie gucken kurz aus dem Fenster und winken uns weiter, der Tischkicker klackert gleich wieder los. Jetzt die Schweizer. Auch die wünschen bloß freundlich gute Reise.

Nun wird es richtig kalt. Am Alpennordkamm hat es tief heruntergeschneit, aber die Straßen sind frei. Bergab schafft die Ape ungewöhnlich hohe Kilometerschnitte und erhöht die normale Reisegeschwindigkeit von 45 km/h zeitweise auf fast 60. Chur fliegt geradezu an uns vorbei. An der Grenze zu Österreich wird es erstmals kritisch, vor allem die Yamaha auf der Ladefläche irritiert. Was wir damit wollen? Ob sie angemeldet sei? Entnervt importieren wir schließlich unser eigenes Motorrad, um endlich Land zu gewinnen.

Ende September erreichen wir deutschen Boden. Noch 800 Kilometer bis Hannover. Die Pausen fühlen sich an wie Rallye-Stopps. Schnell umlagert von Neugierigen, beantworten wir immer dieselben Fragen: Warum, wohin, wie lange noch? Oder: „Wie schnell fährt die?" „Passen Sie da überhaupt beide rein?"

Weiter geht's über die Schwäbische Alb, vorbei an den Weinbergen des Neckars. Kinder und Jugendliche winken, Gastarbeiter fragen, warum wir denn keine Pizza-Werbung fahren würden und – Madonna! – eine so lange Strecke auf uns nähmen? Ein Restaurantbesitzer gestikuliert von seiner Terrasse, doch die Ampel springt auf Grün, und mit dem üblichen Kavalierstart pöttern wir davon. Wir sind fast daheim. Nach 14 Tagen und 1600 Kilometern. ■

Keine linken Hände – wer A zur Ape sagt, muss B beim Basteln sagen. Vorm Alpenhauptkamm war die Gebläsekühlung revisionsbedürftig. Rechts ist bereits der Neckar erreicht

IMPORT-INFOS

Egal, ob Aermacchi, Alfa oder Ape – der Import eines Klassikers aus Italien ist nicht einfach, aber auch nicht unmöglich. Hier die Tipps zur erfolgreichen Einfuhr eines alten Italos.

Die ersten Schritte: Die Suche sollte bereits zu Hause durch Anzeigen- und Internet-Recherche oder idealerweise Bekannte oder Händler vor Ort gut vorbereitet werden. Wer nach Erwerb die Heimfahrt per Achse plant, muss das Fahrzeug kurzfristig zulassen (Zulassungsstelle: motorizzazione civile). In Italien ist bei einem Besitzerwechsel (passaggio di proprietà) eine notarielle Überschreibungsgebühr obligatorisch, die unabhängig vom Fahrzeugwert bei Motorrädern 180 Euro beträgt, ansonsten zwischen 350 und 500 Euro. Vorgesehen ist dies allerdings nur im nationalen Recht. Wird das Fahrzeug später im Ausland zugelassen, kann darauf verzichtet werden. Achtung – viele Händler wissen das nicht, was zu zeitraubenden Diskussionen führen kann.

Ausfuhr aus Italien: Theoretisch besteht die Möglichkeit, ein Export- oder Ausfuhrkennzeichen zu nutzen, wozu das Motorrad verkehrssicher und versichert sein muss. (Eine dreirädrige Ape erwies sich als unklarer Grenzfall, bei dem uns der Vorbesitzer mit der vorübergehenden Zulassung auf seinen Namen aus der Klemme half.) Eine Kurzzeitversicherung für einen Monat (radiazione per l'esportazione) bietet für 214 Euro der italienische Automobilclub ACI an (Sarah-Versicherungen). Extrem teuer, aber wir hatten keine Wahl. Das Ausfuhrkennzeichen (targa provvisoria per l'esportazione) muss über die italienische Zulassungsstelle beantragt werden. Außer dem Fahrzeugbrief (libretto) ist eine noch gültige TÜV-Bescheinigung (revisione) erforderlich sowie die erwähnte ACI-Kurzzeitversicherung. Der ACI stellt auch das für die Wiederzulassung in Deutschland hochwichtige Eigentümer-Zertifikat aus (certificato di proprietà). Für den Verkäufer läuft das Verfahren offiziell als Verschrottung (demolizione).

Überführung und Zoll: Für ein angemeldetes Gebrauchtfahrzeug ist an der Grenze keine Deklaration notwendig. Anders kann es aussehen, wenn ein abgemeldetes oder neues Motorrad auf dem Hänger ausgeführt wird, was das Prozedere grundsätzlich leichter macht. Auch die Mitnahme eines deutschen Überführungskennzeichens sollte überlegt werden. Bei der Fahrt per Achse mittels Exportkennzeichen besteht die Möglichkeit, sich die Mehrwertsteuerdifferenz (in Italien dafür die Zustimmung des Händlers einholen) auszahlen zu lassen.

Der deutsche TÜV: Für das TÜV-Gutachten benötigt man lediglich die italienischen Fahrzeugpapiere und gegebenenfalls ein Datenblatt des Herstellers. Ein Musterfahrzeugschein ist hilfreich. Doch noch wichtiger ist ein TÜV-Gutachter, der Erfahrung mit Einzelabnahmen hat – ruhig verschiedene Prüfstellen anrufen. Denn gerade bei einer Ape werden beim TÜV und dem Eintrag der Schlüsselnummern für „Typ und Ausführung" die Weichen für die Zulassung als Lkw, Motorrad oder Dreirad gestellt. Mit entscheidenden Folgen für die späteren Kosten bei Steuer und Versicherung.

Einzelabnahme: Sie wird nötig, wenn das Vehikel bestimmte EU-Richtlinien nicht erfüllt. Was hier zu Lande unter Umständen mit ziemlichen Kosten verbunden ist. Wer Pech hat, muss Emissionsgutachten oder Materialtests bezahlen. Wir kamen mit 216 Euro für den Ape-TÜV noch passabel weg. Die Kosten variieren mit den Landesgesetzen und Gebührenordnungen der TÜV- oder Dekra-Regionen und können bis 270 Euro betragen.

Zulassung: Hat man das Gutachten in der Tasche, kann bei der Zulassungsstelle nicht mehr viel schief gehen. Mitgebracht werden muss der Kaufvertrag, eine Anfrage beim Kraftfahrtbundesamt (13 Euro), das alte Kennzeichen und der Fahrzeugbrief sowie eine Versicherungsdoppelkarte und das bereits erwähnte „certificato di proprietà" vom ACI, das den letzten ausländischen Besitzer dokumentiert. Übersetzungen sind nicht nötig. Anschließend müssen die ungültig gestempelten italienischen Papiere und das Nummernschild an den Verkäufer zurückgesendet werden.

Weitere Infos: Unter www.markusgolletz.de/ape.htm ist der gesamte Info-Pool der Autoren zu finden. Außerdem hilft die Webside der Verbraucherzentrale bei den Einfuhrbestimmungen weiter: www.verbraucherzentrale.it/23v142d396.html. An Literatur gibt's nur den bedingt empfehlenswerten Band „Selbstimport Motorräder, 125er, Roller – Tricks und Adressen für den Selbstimport". Von Norbert Albrecht, Axel Koenigsbeck und Max Rabe, Delius Klasing Verlag, 13,90 Euro.