

POLVERE DI STELLE

DI LUIGI RIVOLA lurivola@tin.it



LABORIOSA E PACIFICA: UN'ODE ALL'APE

Il libro di Giorgio Sarti racconta la storia del mezzo nato da una costola della molto più celebrata Vespa

E OPINIONE comune che tecnica e fantasia spesso si trovino in conflitto fra loro, specialmente nella mente di un ingegnere, la cui formazione universitaria insegna e privilegia il rigore del calcolo matematico. Diverso il caso dell'architetto, o dello stilista, la cui abilità professionale deriva proprio da un sapiente mix di questi due essenziali punti di vista.

Corradino d'Ascanio era un ingegnere, ma fin da piccolo il suo sogno ricorrente era volare. E il volo è, indubbiamente, una delle visioni che più di ogni altra eccita la fantasia. Lo studio assiduo e rigoroso della tecnica non riuscì mai a scacciare dalla sua mente la capacità e il desiderio di immaginare, di andare oltre le situazioni e i temi consolidati, e questo fece di lui un genio, e rese le sue creazioni autentici fenomeni.

LA VESPA è universalmente considerata uno dei massimi prodotti di industrial design del secolo scorso. Anche se ha le ruote piccole e la carrozzeria, non c'è dubbio che si tratti di una particolare motocicletta, unica nel suo genere quando si presentò al pubblico nell'aprile del 1946, e capostipite di intere generazioni di scooter fino a oggi. Eppure D'Ascanio, già costruttore nel 1930 di un elicottero che per primo al Mondo aveva soddisfatto tutte le prerogative richieste per poter essere definito tale, non si era mai interessato alle motociclette e non ne aveva mai guidata una. Per concepire la Vespa continuò semplicemente a volare con la mente e a coniugare la fantasia con le sue sapienti esperienze tecniche.

A questo punto l'ingegnere propose il prototipo della Vespa all'imprenditore illuminato che glielo aveva commissionato, Enrico Piaggio, e questi dimostrò

di possedere le stesse doti dell'ingegnere: competenza, coraggio e capacità di immaginare oltre il consolidato. Così nacque il capolavoro.

Si racconta che il nome dello scooter sia scaturito nella mente di Enrico Piaggio udendo per la prima volta il ronzio del motorino a due tempi della "98" e che immediatamente dalla sensazione uditiva, elaborata dal suo cervello, sia emersa la parola-chiave a essa legata: Vespa. Anche in questo caso, quindi, la risposta logica a una richiesta della fantasia.

UN ANNO DOPO, D'Ascanio, sempre con l'appoggio e l'ispirazione di Piaggio, concepì, partendo dalla Vespa e andando ancora oltre, il tre ruote Ape. Due imenoteri, stessa famiglia, ma diversi come in natura: più aggressiva la Vespa, sia per prestazioni, che sul mercato, più laboriosa, organizzata, pacifica l'Ape. Destinate entrambe a divenir regine.

Della Vespa si è detto, fatto e scritto praticamente tutto. Dell'Ape pochissimo, d'altra parte gli operai solerti ed efficienti quasi sempre lavorano in silenzio, e sono soltanto le eccezioni a portarli saltuariamente alla ribalta. Come è successo all'Ape 50 di Valentino Rossi...

Finalmente, però, è uscito un volume, corposo e di bella stampa, che rende giustizia a tutte le Api motorizzate, qualunque sia la loro età e configurazione, ne racconta la lunga storia, si addentra in interessanti particolari tecnici, si sofferma su immancabili aneddoti, propone una marea di foto e disegni a corredo del testo.

Lo ha scritto Giorgio Sarti, ben noto autore di tanti libri sulle motociclette italiane e straniere, e lo ha pubblicato Giorgio **Nada** Editore, il leader della



stampa del settore motoristico, il cui catalogo è costantemente aggiornato con nuovi titoli anche sul nostro mondo.

Un libro difficile da scrivere quello dell'Ape, perché, come afferma lo stesso autore nella prefazione, mentre il materiale utile per la ricerca è vastissimo nel caso della Vespa, in quello del tre ruote è pressoché inesistente.

Ma, pur con una certa difficoltà, i dati sono emersi e le fotografie pure, così il libro ha preso consistenza e, pagina dopo pagina (265 in tutto) Sarti ha ricostruito l'intero percorso dell'Ape, ordinato in modo chiaro, razionale e sintetico così da facilitarne la lettura non soltanto ai cultori di questo straordinario veicolo, ma anche ai semplici appassionati di cultura motociclistica.

IL PRIMO capitolo è dedicato alla nascita e all'evoluzione dell'Ape. Dapprima tre quarti di Vespa con un cassone alle spalle, un motore di 125 cm³ a due tempi - ovviamente derivato da quello dello scooter - una trasmissione a catena e un differenziale indispensabile alla corretta rotazione delle due ruote motrici posteriori.