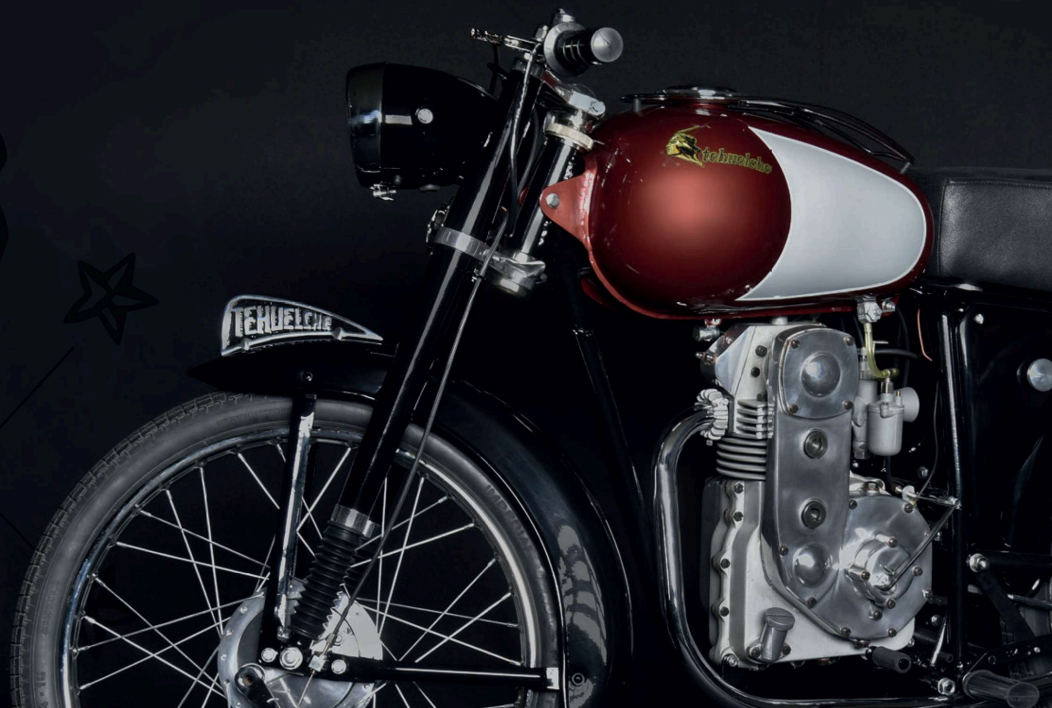


Vladimir Nekola

# *tehuvelche*

LA MOTOCICLETA / THE MOTORCYCLE





En los años 60, una marca de motocicletas poco conocida llamada Tehuelche dominó las carreras de fin de semana en circuitos de tierra y pavimento en Argentina. A pesar de la feroz competencia de marcas más grandes (Rumi 125, Ducati 100, Honda Benly Super Sport 125, Mondial, Sterzi, Puch y Zanella 100), la Tehuelche ganó el Campeonato Sudamericano en tres categorías: 75, 100 y 125 cc.



La Tehuelche dominó las carreras de circuito de baja cilindrada en Argentina en los años 60.

No tuvo verdadera competencia en Sudamérica hasta que comenzaron a aparecer los motores de dos tiempos más eficientes en los circuitos. El desafío que enfrentaba la Tehuelche era el mismo que eventualmente llevó a Honda a retirarse de las competiciones de fábrica en el resto del mundo, más o menos en la misma época.

Un catálogo de la Tehuelche con su único modelo de 75cc OHC. El nombre proviene de una tribu indígena de Argentina.

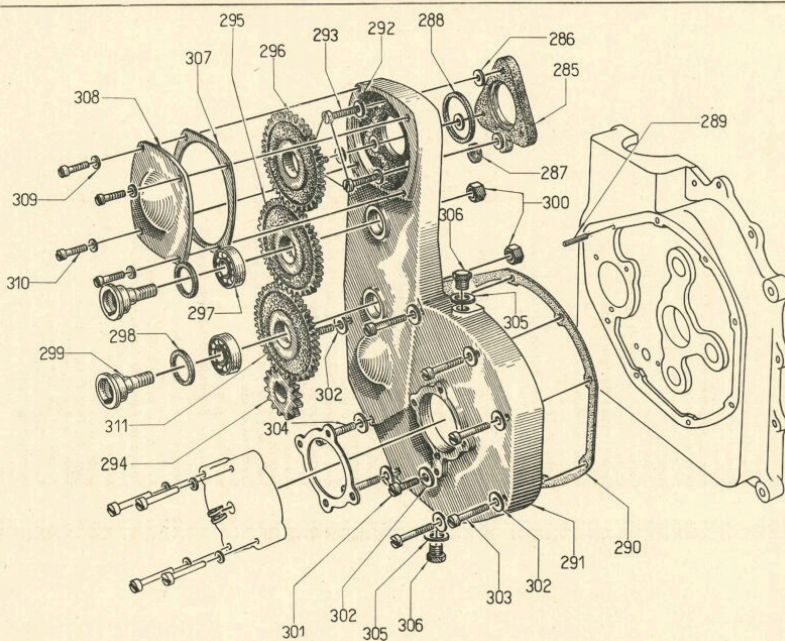


## TEHUELCHE, LA MOTOCICLETA ARGENTINA POR EXCELENCIA.

La arquitectura del motor de la Tehuelche era diferente a cualquier otro motor fabricado en Argentina en ese momento. En el corazón de su motor de cuatro tiempos todo de aluminio estaba un árbol de levas comandado a través de engranajes. Esta característica lo diferenciaba de las demás motocicletas fabricadas en Argentina. Otra característica que lo hacía especial era la falta de bomba de aceite.

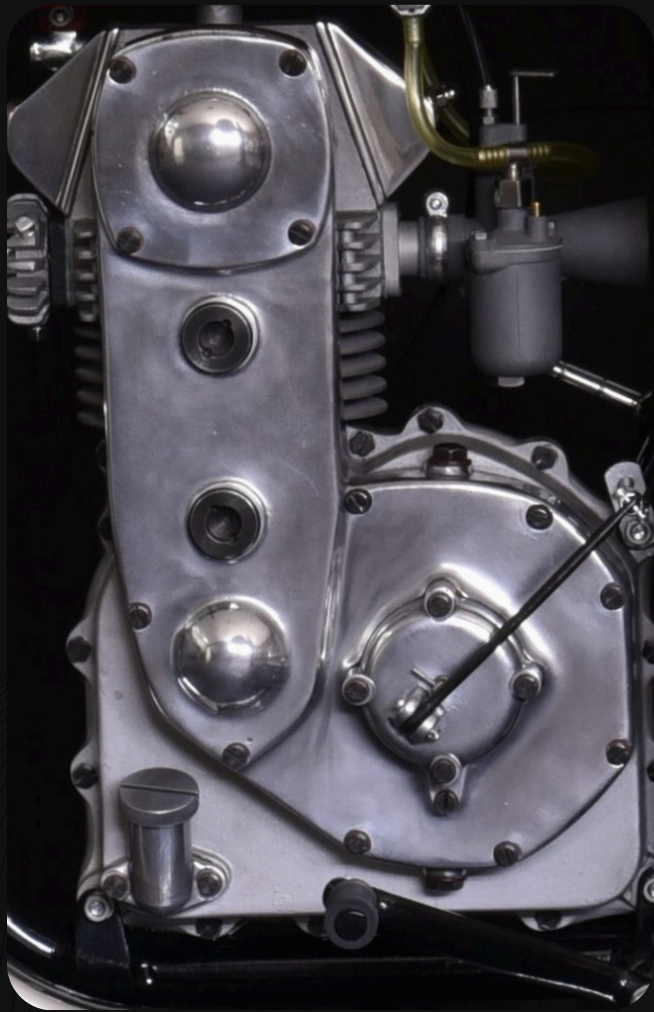


La Tehuelche era una máquina encantadora con mucho interés mecánico.



Vista desglosada de la distribución de la Tehuelche, con cabeza SOHC accionada por engranajes.

En lugar de una bomba de aceite, la Tehuelche tenía una “cucharita” en el extremo de la biela que levantaba el aceite y lo esparcía sobre el tren de engranajes y hacia el árbol de levas. Con su caja de cambios de tres velocidades, el motor podía alcanzar hasta 6500 rpm y una velocidad máxima de 75 km/h (46 millas). Un motor de carreras de 100 cc bien afinado, con una bomba de aceite externa añadida, podía fácilmente alcanzar 11,000 rpm y una velocidad de 132 km/h (82 millas por hora).



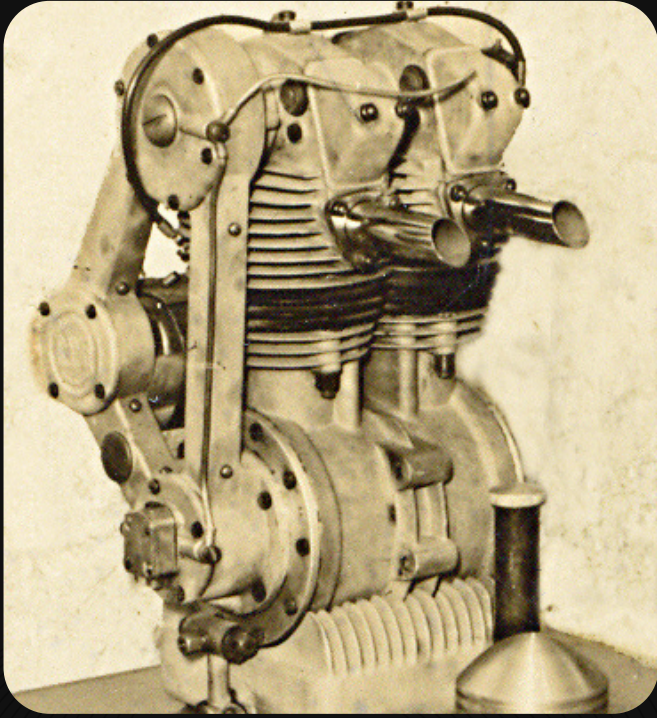
*La tapa de distribución del motor Tehuelche.*

Al final de la Segunda Guerra Mundial, Argentina acogió inmigrantes de países que sufrían de destrucción económica y física. Muchos de estos inmigrantes también estaban preocupados por una posible tercera Guerra Mundial, y Argentina buscaba poblar una vasta tierra llena de recursos. El gobierno argentino estaba especialmente interesado en facilitar la emigración de España e Italia. Tres italianos con conocimientos técnicos y habilidades para diseñar y construir motores de motocicletas vieron una oportunidad única para comenzar una nueva vida en el Nuevo Mundo..

Giovanni Raffaldi, Carlo Preda y Roberto Fattorini dejaron Piacenza, en el norte de Italia, y llegaron a Buenos Aires en abril de 1948. Su primer objetivo fue completar un prototipo de motor que habían comenzado a diseñar y construir en Italia. Al llegar, se apresuraron a terminar una motocicleta que consistía en un motor de cuatro tiempos de 250 cc, árbol de levas en cabeza, con una caja de cambios separada, al estilo de las motocicletas británicas de la época. Tenían la intención de buscar inversores para apoyar la producción en masa.

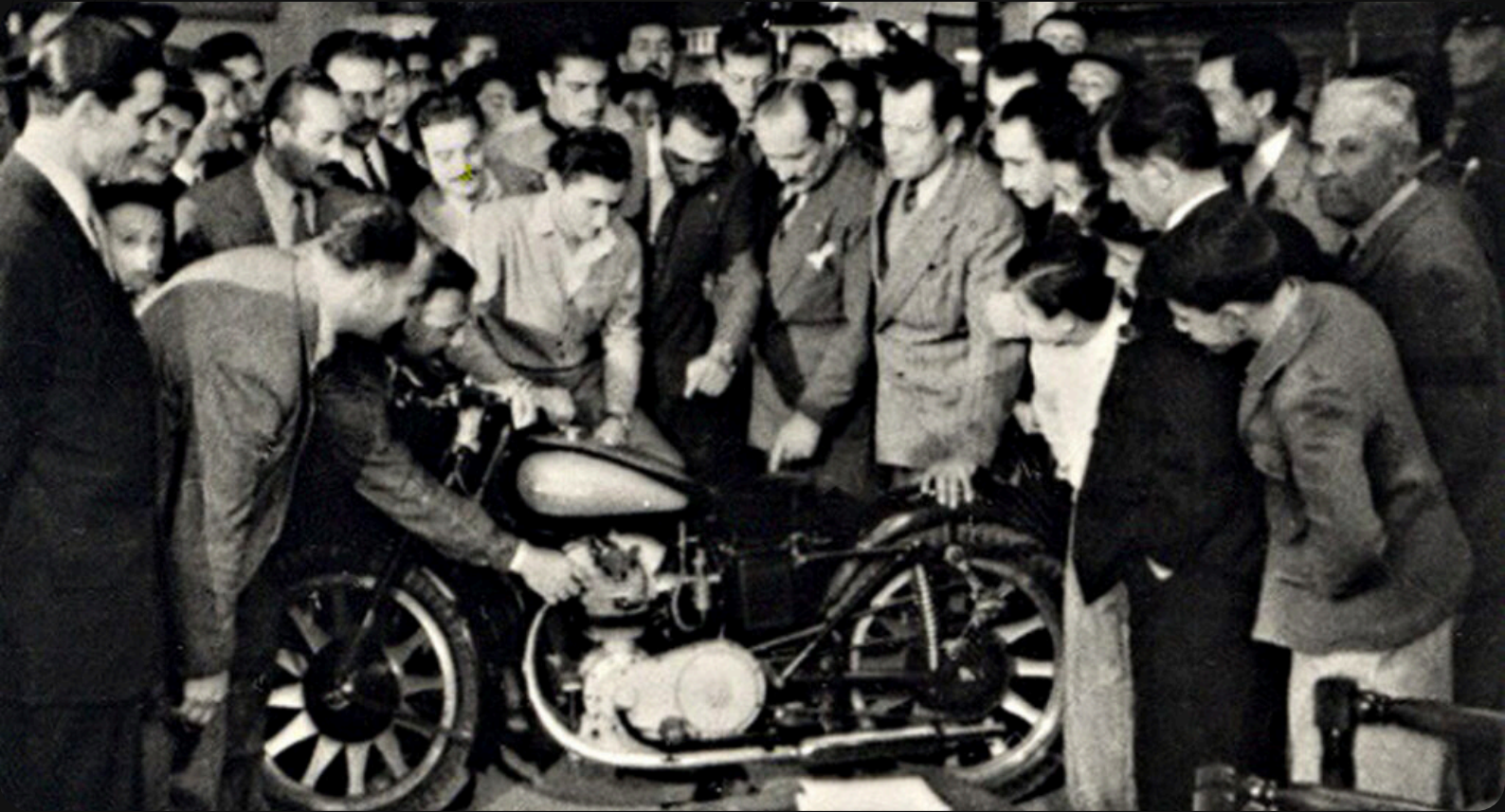


*Raffaldi, Preda y Fattorini, recién llegados de Italia en la gran ola de migración italiana a Argentina después de la Segunda Guerra Mundial.*



*El prototipo del motor RPF de dos cilindros OHC de 1949.*

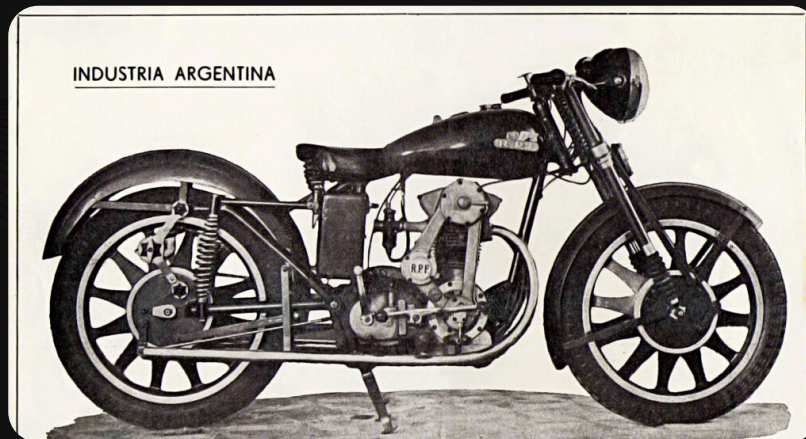
El prototipo, llamado RPF (por Raffaldi, Preda y Fattorini) fue presentado oficialmente al gobierno y al público en octubre de 1949 en la Exposición Industrial y Metalúrgica Argentina en Bahía Blanca. La prensa y el público se entusiasmaron con esta nueva motocicleta. Aparecieron artículos elogiosos en periódicos argentinos y también en Piacenza mostrando el logro de estos tres paisanos. Juan Perón, presidente de Argentina en ese momento, estuvo presente en este evento. El gobernador de Buenos Aires les otorgó la Medalla de Oro y el Premio al Estímulo por haber producido una motocicleta 100% argentina. Perón quedó impresionado con el esfuerzo de los tres italianos e invitó personalmente a Preda a escribir una propuesta para producir la moto en masa. Se presentó una propuesta, pero fue rechazada finalmente.



*La prensa estaba entusiasmada con el nuevo prototipo de los recientes inmigrantes italianos.*

Cuatro razones pueden haber estado detrás de la negativa al apoyo financiero. Primero, ninguno de los tres socios tenía conexiones dentro del gobierno. Además, sus inclinaciones políticas no eran compatibles con las del gobierno. La segunda razón fue la corrupción; a medida que la propuesta pasaba de un ministerio o departamento a otro, el presupuesto aumentaba para beneficiar a individuos. Como resultado, el costo total del proyecto se infló tanto que se volvió inviable. La tercera razón fue que la caja de cambios y el magneto debían ser importados de Italia o Inglaterra, lo que también complicaba las cosas. Finalmente, la propuesta se presentó para producir solo 30 motos al mes. ¡Una forma de pensar muy ingenua por parte de los socios, especialmente cuando había necesidad de miles de motos al mes!

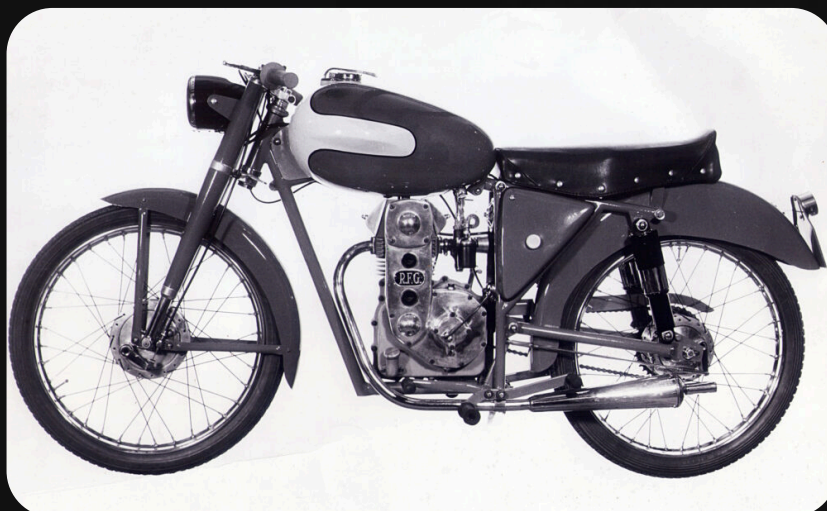
Cuando el proyecto llegó a un punto muerto y los socios se dieron cuenta de que el prototipo, RPF, no tenía futuro, se disolvió la sociedad. Raffaldi y Fattorini se mudaron a Rosario, en la provincia de Santa Fe, donde tenían amigos. Allí, Raffaldi comenzó a diseñar y fabricar otro motor, esta vez de 125 cc y dos tiempos. Este motor sería más práctico para una motocicleta utilitaria. Sin embargo, este proyecto también fracasó, nuevamente por falta de apoyo financiero. Como había sucedido con muchos inmigrantes italianos antes que ellos, Raffaldi y Fattorini quedaron financieramente arruinados.



*Una motocicleta de 250cc OHC de dos cilindros completamente argentina con llantas de aluminio fundidas. Una especificación muy avanzada para 1949.*

## ¡TEHUELICHE!

Sin perder la motivación, los dos italianos se mudaron una vez más y se establecieron en San Martín, Buenos Aires, una zona con una comunidad sustancial de inmigrantes italianos. Encontraron trabajo en diversas fábricas para poder mantener a sus familias, ya que estaban casi en quiebra debido a sus proyectos anteriores. En su escaso tiempo libre, en 1954, Raffaldi y Fattorini comenzaron a reparar motocicletas para el vecindario. Al mismo tiempo, Raffaldi comenzó a trabajar en un nuevo proyecto que estaba más cerca de lo que el país necesitaba para el transporte utilitario. Era un motor de cuatro tiempos de 50 cc, todo de aluminio, con un solo árbol de levas en cabeza.



*El siguiente proyecto de nuestros héroes italianos: el prototipo que se convertiría en la Tehuelche.*

El motor estaba montado en un chasis minimalista y comenzó a participar en carreras locales como una forma de publicitarse y atraer posibles inversores.

Después de dos años, el dueño de una empresa de fabricación de refrigeradores se interesó en esta pequeña motocicleta como una forma de diversificar su negocio. Era su manera de enfrentar la competencia agresiva de numerosos productores de refrigeradores.

En contraste, había muy pocas fábricas de motocicletas, todas las cuales producían motos bajo licencia de Italia y Alemania. Esta empresa de refrigeradores se llamaba

**Tehuelche**, una tribu indígena de la Patagonia, y así nació la motocicleta con ese nombre. En 1956, Raffaldi, junto con Ollero, el dueño de la fábrica, acordaron convertir la moto de una moto de carreras a una motocicleta utilitaria de calle que permitiera que dos personas pudieran viajar con potencia suficiente y confiable. Esto requirió un aumento de la cilindrada a 75 cc, fácilmente resuelto ampliando el diámetro del cilindro.

**YA ESTAN EN LAS RUTAS DEL PAIS**

las extraordinarias motocicletas  
**"TEHUELCHÉ"**  
totalmente argentinas  
CON 3 PATENTES NACIONALES REVALIDADAS EN EL EXTRANJERO

**características principales**

**MOTOR EXTRA**  
SUPER GUARADO. 4 cilindros, diámetro 46, carrera 41.  
**POTENCIA** 4.75 H.P.  
**VALVULAS** A la cabeza, inclinadas 90.  
**ABSORCIÓN DE LEVANT** A la cabeza, controlada por engranajes.  
**LIBREACION** Automática a los 1800 y 3600.  
**CILINDRO** Con camisa empujante.  
**BIELA** Armada con nailles y bujes conbultiles.  
**COCIENTE** Desarmada.  
**TRANSMISION** Primario con engranajes.  
**EMBRAGUE** Armado en buje de aceite.  
**CAMBIO** En buje de 3 velocidades con selector automático a la izquierda.  
**INGENIERIA** De primera con buje de buje exterior.  
**LIBREACION** Con aceite en el cárter.  
**CILINDRO** De buje de aceite de alta resistencia.  
**FRENDO** A suspensión de gran diámetro con buje exterior.  
**SUSPENSION** Anterior telescópica, posterior con horquilla oscilante y amortiguadores telescópicos hidráulicos.

**75 cc.**  
Todos los puntos, rotores con amortiguadores o bujes.

**VELOCIDAD** 75 Km. P. H.  
**CONSUMO** 30 Km. CON 1 LITRO DE NAFTA  
**GOMAS** DE 18 x 2 1/2

**TERUELCHÉ** O'DONNELL 1321-01 T. 1. 712-2073 VILLA RAULIETA Prov. de Bs. AIRES

Con el firme propósito de brindar al usuario la máxima garantía de atención, las Agencias designadas para la venta de la motocicleta TEHUELCHÉ, han sido cuidadosamente seleccionadas entre las firmas de mayor capacidad y experiencia en el ramo. Todas ellas cuentan con organizaciones capaces de prestar un servicio técnico eficiente y la inmediata provisión de los repuestos necesarios en cualquier punto del país.

Publicidad inicial para la nueva motocicleta Tehuelche.

El proceso involucró herramientas, búsqueda de proveedores, planificación de ensamblaje y eventual producción. Para febrero de 1957, varias motocicletas Tehuelche terminadas fueron presentadas al público, nuevamente en la Exposición Industrial y Metalúrgica Argentina, esta vez en Palermo, Buenos Aires. La nueva moto fue recibida con gran entusiasmo por su diseño y apariencia. Pero la gente también la reconoció con orgullo como una moto completamente argentina, diseñada y creada localmente, a diferencia de otras motos populares fabricadas en el país, pero todas bajo licencia de otros países, incluyendo DKW, Gilera, Puma y Siambretta.

## ¡LA COMPETENCIA EN EL MERCADO!

En las primeras semanas de 1957, la Tehuelche comenzó a venderse en algunos concesionarios de Buenos Aires. Sin embargo, a pesar de su aspecto atractivo, esta moto aún era vista como una moto de baja cilindrada. El mercado de las motocicletas era ferozmente competitivo, y muchas marcas ya tenían una sólida base de clientes. El mayor competidor para la Tehuelche fue Zanella, bajo licencia Ceccato de Italia.

*Sale de fábrica la*  
**GILERA**  
**N° 10.000**



GILERA ARGENTINA S. A. C. e I.  
en su planta industrial de la  
localidad de Tristán Suárez, acaba  
de producir la **GILERA N° 10.000**.  
Tan alta cifra es reveladora de una  
industria bien cimentada, dotada  
del adecuado apoyo técnico y  
en constante expansión.

ENCENDIDO  
**ATMA**  
NEUMÁTICOS  
**PIRELLI**

**REPUESTOS  
ASEGURADOS**  
GILERA ha ido produciendo, al mismo tiempo, los repuestos necesarios, de manera que cada motocicleta que sale de la fábrica tiene asegurada la ininterumpida continuidad de su marcha.

**LA GILERA 10.000 ES DONADA  
AL HOSPITAL DE NIÑOS**  
Como un simbólico homenaje de los "gileristas", GILERA ARGENTINA ha donado a la Cooperadora del Hospital de Niños la GILERA 10.000, para que su producción se destine a la adquisición de instrumental y equipos para la Sala de Cirugía Cardiovascular.

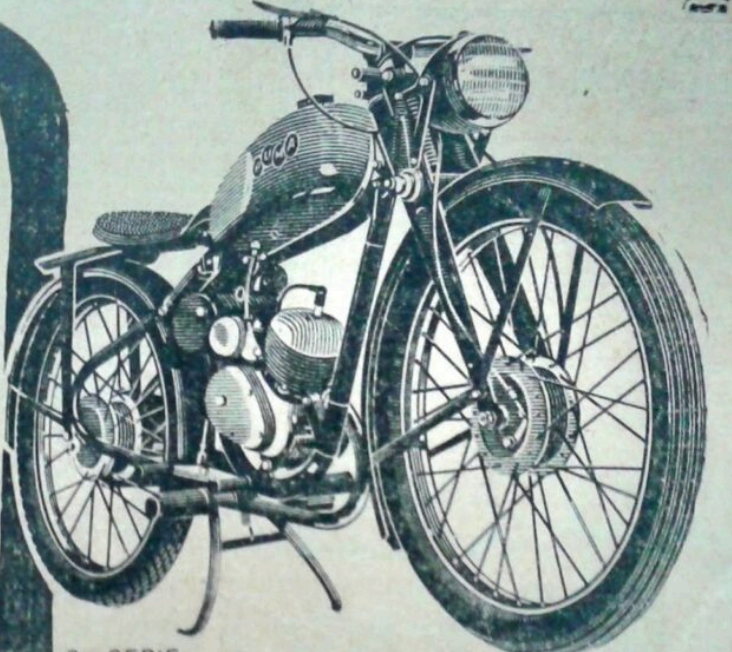
**GILERA  
ARGENTINA**  
Bdo. de Irigoyen 546 - Bs. As.

Distribuidores Exclusivos  
**ROBERTO BERLINGIERI S.A. H. YRIGOYEN 1602 • BORIS GARFUNKEL e HIJOS S.A. Bm. MITRE 100**

Artes Graficas MODERNA - Paraguay 823 - Bs. As.

*Gilera fue una gran marca de motos que ya estaba en Argentina, fabricándose localmente.*

**LA  
SOLUCION  
IDEAL**  
MOTO  
**PUMMA**  
**PARA VIAJAR,  
TRABAJAR  
Y PASEAR !**



2a. SERIE

*Puma fue el nombre elegido para la motocicleta de 98 cc fabricada bajo licencia en Argentina por Göricke, de Alemania.*

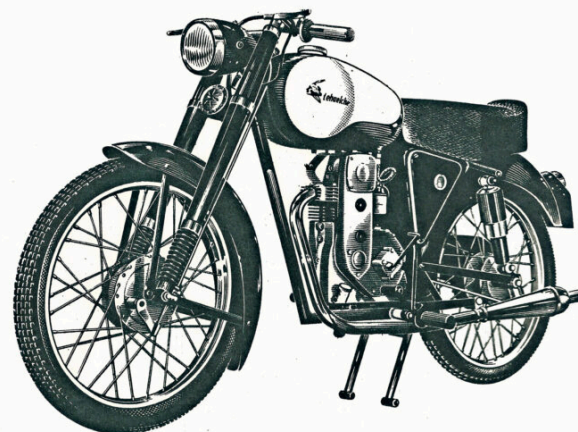
La producción de las motocicletas Tehuelche en la fábrica de refrigeradores duró solo dos años. Una de las razones para esta corta vida fue la competencia de las motocicletas fabricadas bajo licencia que contaban con el apoyo de fábricas extranjeras. La enorme inflación anual del 200%, sin apoyo ni del gobierno local ni de fábricas extranjeras con licencia, se convirtió en un desafío importante para la Tehuelche. Para agregar al desafío financiero, Ollero, el dueño de la fábrica de refrigeradores, había acumulado una deuda significativa con un banco industrial privado.



*La bendición y la maldición de la financiación de inversores; una Junta Directiva con su propia agenda.*

Una política gubernamental que prohibía la importación de motocicletas podría haber ayudado a la producción y ventas de las Tehuelches. Pero algunos empresarios astutos descubrieron cómo engañar al sistema que permitía la importación de repuestos y empezaron a traer motocicletas completas que desmantelaban y declaraban como repuestos. ¡Esto les dio a estos importadores una ventaja tremenda sobre las industrias locales que atravesaban dificultades por la falta de materias primas, huelgas, inflación, etc. Con las motocicletas extranjeras muy deseadas disponibles en el mercado, Tehuelche volvió a estar en graves problemas..

Uno de los mayores importadores de estos "repuestos" era Motormovil, propiedad de Natalio Cortes, quien también era dueño del banco que tenía la deuda de Ollero. Además, era presidente de la recién formada Cámara de Motocicletas e Industrias Afines que protegía sus intereses. La forma más fácil de saldar la deuda que Ollero no podía pagar era entregando la sección de la motocicleta Tehuelche de su fábrica a Cortes. Raffaldi y Fattorini se convirtieron en parte de Motormovil.



**HECHA PARA TRIUNFAR!**

**TEHUELCHÉ**

la motocicleta que siempre  
triumfa cuando se exige:

**75<sup>CC</sup>**  
**4 TIEMPOS**

• Gran "Praga"	• Motor Extra cuadrado, único en el mundo.	• Agil desplazamiento: cuatro rotaciones montadas sobre botellas.	• Andar "Bicicleta".	• Descaasada: Motor, bielas, cuadro, unión en el mundo.	• Suspensión anterior y posterior con torsión helicoidal y amortiguadores hidráulicos.	• "Largo" "Bicicleta".	• "Módulos": Corro 50 kms. por litro de nafta, a la VELOCIDAD 75 Kms. p/h.	• Potentes "Módulos": Válvulas y árbol de levas a la VELOCIDAD 75 Kms. p/h.
----------------	--	---	----------------------	---	--	------------------------	--	---

**FACILÍSIMAS FACILIDADES**

Distribuidores Exclusivos:  
**DISTRIBUIDORA PLATENSE S.A.**  
Av. Libertador Gral. San Martín 264 - Bs. As.

*Motormovil tomó el control de la Tehuelche como una forma de saldar deudas.*

## TEHUELCHÉ EN MOTORMOVIL

A principios de 1960, Tehuelche estaba en camino de ser fabricada en la fábrica de Motormovil. Esta misma fábrica importaba “repuestos” de Legnano, Bicicletas Legnano, DEMM y Garelli. Tehuelche era la única motocicleta que se fabricaba completamente en Argentina, y ese fue el punto de atracción para Natalio Cortes, el dueño de Motormovil. Con Tehuelche, mostró al gobierno que tenía un producto local. Para ese entonces, el gobierno se había dado cuenta del engaño con la importación de “repuestos” y comenzaba a poner fin a la práctica mediante la imposición de varias regulaciones. Cortes continuó luchando contra este desarrollo con poco éxito.



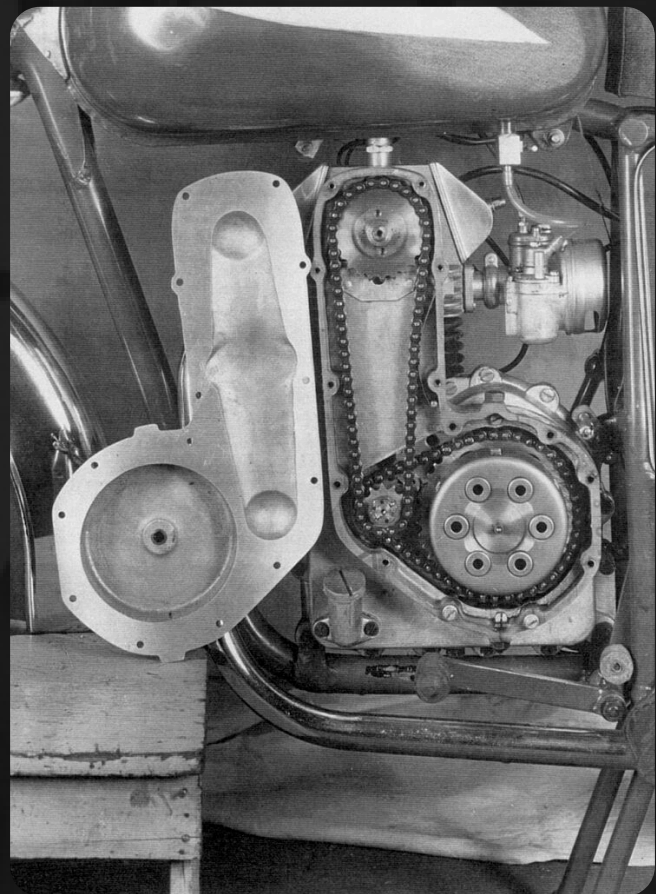
*La Tehuelche de 1960, restaurada por Vladimir Nekola.*

Para 1961, Raffaldi y Fattorini, cansados de lidiar con el enfoque descuidado de la producción de Tehuelche, así como con la falta de pagos, dejaron la fábrica. Se establecieron nuevamente en el taller original que tenían en San Martín, donde habían reparado motocicletas, y donde Raffaldi había producido el primer prototipo que se convirtió en la Tehuelche. Mientras tanto, Motormovil continuaba fabricando Tehuelches, pagando regalías a los dos socios italianos.



*1964 Tehuelche/Legnano*

Básicamente, el modelo se mantuvo igual a lo largo de los años, con algunos pequeños cambios estéticos. En 1962 aparecieron los modelos Sport y Super Sport, siendo la única diferencia entre ambos el esquema de colores y la inclusión de un velocímetro que el modelo Sport no tenía. En 1963, se introdujo un modelo Tehuelche-Legnano. Nuevamente, las diferencias fueron mínimas: un esquema de colores diferente y un tanque de gasolina de forma distinta. En 1964, y por primera vez, se modificó el motor: el árbol de levas se controlaba por una cadena en lugar de los engranajes regulares del modelo original. También se introdujo un embrague multidisco en lugar del disco único original. Este modelo duró solo seis meses porque Motormovil cerró y eso significó el fin de la producción de la motocicleta Tehuelche.



Con una cadena al árbol de levas y embrague multidisco, la Legnano/Tehuelche de 1964 estaba al día, salvo por su caja de cambios de 3 marchas.

hay una MOTO

**PUMA**

y un agente **C.I.P.A.**

**CON GRANDES PLANES DE FINANCIACION!**

MAS DE 70.000 MOTOS PUMA  
LA MOTO POPULAR  
CIRCULANDO EN TODO EL PAIS  
GARANTIZAN SU COMPRA.

y con la misma calidad  
MOTO PUMA  
2da SERIE

D.I.N.F.I.A.  
FABRICA

**C.I.P.A.**  
DISTRIBUYE

La competencia de los motores de Dos Tiempos económicos, como la Puma, fue simplemente demasiado para que Tehuelche sobreviviera.

### La desaparición de Motormovil

Cuando el gobierno aprobó en 1962 una legislación que detenía la importación de "repuestos", todavía había contenedores llenos de estas piezas en el puerto de Buenos Aires. Así que las motocicletas extranjeras continuaron apareciendo en el mercado, lo que resultó en una dura competencia para Tehuelche. Eventualmente, las motocicletas extranjeras desaparecieron del mercado, lo que podría haber proporcionado una ventaja para la fábrica que producía una motocicleta completamente local, y no había razón de marketing para detener la producción. Podría haber sido una de las pocas motocicletas disponibles. Sin embargo, la producción no era lo suficientemente rentable para Motormovil. La motocicleta se volvió obsoleta: el motor estaba desactualizado; los clientes querían algo más duradero y fácil de reparar, como los motores de dos tiempos que se encontraban en la Puma Cuarta Serie (con un motor Sachs de 125). La Tehuelche dejó de existir.

El número de Tehuelches producidas en los siete años de su vida útil es solo una estimación porque no existen registros de fábrica. La falta de continuidad en la producción en ambas fábricas hace que la estimación sea aún más imprecisa. Según entrevistas con empleados sobrevivientes de la fábrica 50 años después, se estima que se produjeron de 1,200 a 1,300 Tehuelches en la empresa original de refrigeradores, y de 3,000 a 4,000 unidades salieron de la fase Motormovil. En contraste, se importaron 11,000 motocicletas como "repuestos" solo en 1960. Estas cifras explican por qué hoy existen tan pocas Tehuelches.

## LA COMPETENCIA DE CARRERAS

Como se mencionó, el prototipo Tehuelche nació como una motocicleta de carreras; por lo que cuando la moto llegó al mercado como una máquina utilitaria, muchos clientes inmediatamente la adaptaron para competir. La primera participación registrada de una Tehuelche en una carrera fue en noviembre de 1957 en el autódromo de Buenos Aires. Esta fue una carrera internacional para la clase de 125 cc. No se encuentran registros sobre el desempeño de Tehuelche en esta carrera.



*Tehuelches donde sobresalieron: carreras.*

Las Tehuelches participaron en muchas otras carreras alrededor del país, principalmente en circuitos de tierra. Según relatos personales, Tehuelche superó a la competencia en otras categorías además de 75cc. Los pilotos que aspiraban a convertirse en corredores rápidamente se dieron cuenta de que la Tehuelche era la motocicleta a tener. El siguiente registro de carrera aparece en junio de 1958, en la Premio de la Industria. La particularidad de esta carrera era que solo se permitían motocicletas estrictamente estándar. Tehuelche ganó el primer, segundo y cuarto lugar. El promedio del ganador de 74.826 km/h mostró que esta pequeña máquina podía alcanzar una velocidad máxima impresionante de más de 80 km/h.

**SEGUROS  
EN BUSCA  
DEL TRIUNFO CON**



**RE  
ESPECIAL**

100 c. c. Turismo Veloz y Carrera para Tehuelche  
LEVAS ESPECIALES DE ELECTROLIT  
EQUIPO DE COMPETICION \*  
BOMBAS DE ACEITE \* CAJAS DE VELOCIDAD, VARIOS TIPOS \*  
CARTER DISTRIBUCION A CADENA \* EMBRAGUE ESPECIAL MULTIDISCO (12 discos).  
SE PREPARAN MOTORES \* DESPACHAMOS AL INTERIOR CONTRA REEMBOLSO \* CONSULTAS TECNICAS Y CORREO:

**LÍNEA COMPLETA DE REPUESTOS ESPECIALES 75 c. c.**

**ROBERTO FATTORINI**  
Administración: Rivadavia 670  
Fábrica:  
Rivadavia 647 - San Martín  
Giros a Roberto Fattorini

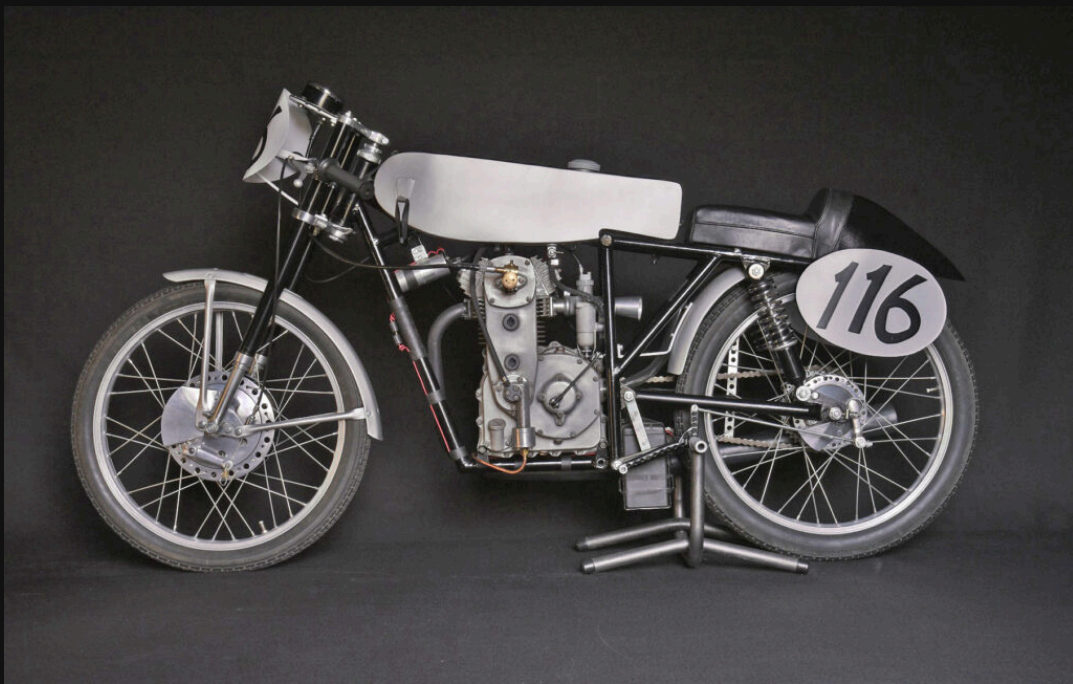
*Raffaldi/Fattorini modificaron las Tehuelches para carreras, con gran éxito.*

El siguiente hito fue en abril de 1959 en el Primer Campeonato Abierto Sudamericano de Motociclismo en la provincia de Río Negro, con participantes locales e internacionales de cinco países, con más de un centenar de motocicletas en diferentes categorías. ¡Tehuelche ganó en las categorías de 75, 100 y 125 cc! Estas motocicletas fueron adaptadas por nada menos que Raffaldi y Fattorini. La fábrica de Tehuelche se dio cuenta de esto y decidió poner una calcomanía en el tanque de gasolina conmemorando tal hazaña.



*Tehuelche #116, ganadora de dos campeonatos nacionales y dos subcampeonatos.*

Después de este logro tan publicitado, otro par de preparadores, los hermanos Segatto, dejaron su huella con la Tehuelche #116 que en más de ocho años ganó muchas carreras, dos campeonatos nacionales y dos subcampeonatos. Para ese entonces, la cilindrada de las Tehuelches de carreras había alcanzado los 100 cc; la categoría de 75 cc había sido descontinuada.



*La Tehuelche especial para carreras, totalmente equipado con un cilindro y culata de 100 cc, hechas por Juan Raffaldi.*

Esta nueva cilindrada estuvo disponible gracias a un kit de carreras creado por Juan Raffaldi, que fue ofrecido a los propietarios de Tehuelche interesados en correr. Este kit consistía en un pistón y cilindro de 100 cc, una culata sobredimensionada, una bomba de aceite externa muy necesaria y un embrague multidisco. El resto del motor permaneció igual. Raffaldi pensó en añadir una cuarta marcha, pero no lo hizo debido al costo excesivo y al hecho de que para homologar el motor como de carreras se debían haber producido un mínimo de 50 unidades. ¡Y eso estaba muy por encima de las modestas capacidades de los dos socios!



*La Tehuelche en sus felices días de carreras.*

Para 1967, al final de la carrera de Tehuelche en las competiciones, las motocicletas alcanzaban una velocidad máxima de 132 km/h y 11,200 rpm, una mejora significativa con respecto a los originales 75 km/h y 6,500 rpm. Pero este nivel de rendimiento no fue suficiente para competir contra los motores de dos tiempos más eficientes que comenzaron a ganar carreras en Argentina y en el resto del mundo. El motor de cuatro tiempos se estaba volviendo rápidamente obsoleto para las competiciones. Esto marcó el fin de la Tehuelche, que permaneció dormido hasta que comencé a investigar la historia de esta motocicleta, y después de 20 años finalmente terminé de escribir un libro que cubre la historia, el rendimiento en las carreras y las características de la moto, además de entrevistas con personas que trabajaron en la fábrica, corredores y propietarios de motos.



*El traspaso de Tehuelche promocionando sus logros en el campeonato sudamericano en las categorías de 75cc, 100cc y 125cc.*

## LA TEHUELCHE QUE ESTUVO PRESENTE EN EL MOTOGIRO D'ITALIA 2024 Y 2025.

En 2024, 75 años después de que apareció su primer predecesor, una motocicleta llamada Tehuelche destacó en uno de los eventos más importantes de motociclismo en Europa, el Motogiro d'Italia. Este evento consiste en seis etapas cubriendo 1600 km. Dos amigos y yo llevamos nuestras tres Tehuelches, representando a nuestro CMACC (Club Motos Antiguas y Clásicas Córdoba) para participar en este arduo evento. Las Tehuelches no ganaron premios ni llegaron primeras en ninguna de las etapas, pero terminaron la carrera. De hecho, terminaron la carrera en un admirable estado de funcionamiento, algo que no se puede decir de muchas de las otras motos que participaron, todas más grandes y muchas más modernas que la Tehuelche. Con 75 cc, fue el motor de menor cilindrada entre las 180 motos participantes. Como la Tehuelche era de 1957, participó en la categoría más prestigiosa, Rievocazione Storica (Recreación Histórica).



*¡Cabía en una caja de bicicleta! El envío internacional siempre es un desafío...*



Los tres pilotos del Motogiro 2024.



Vladimir en la cima de los Apeninos.



Norberto a la cabeza con Gustavo y Vladimir siguiéndolo.

En 2025, nuestro equipo decidió regresar al Motogiro con nuestras Tehuelches, con una variación: la hija de Vladimir, Ludmila, sería una de las pilotos y Vladimir el mecánico del equipo. Por segunda vez, los organizadores del Motogiro fueron muy solidarios y acogedores. Para ese entonces, tanto los participantes como los organizadores sabían claramente que estas motocicletas habían sido fabricadas en Argentina. El hecho de que los diseñadores fueran inmigrantes italianos hacía que la conexión fuera aún más fuerte.



*La hija de Vladimir Nekola, Ludmila, montó una Tehuelche en el Motogiro d'Italia 2025.*

#### **EL SUEÑO DE LA TEHUELCHHE HECHO REALIDAD**

Revivir la motocicleta Tehuelche escribiendo un libro sobre ella, restaurando las motos que aparecen en ese libro y mostrando lo que puede lograr ante un público internacional en la tierra natal de sus creadores fue un sueño hecho realidad. ¿Qué más se podría pedir? Solo una cosa: que una Tehuelche sea exhibida en un museo público fuera de Argentina. Los momentos destacados del Motogiro 2025 incluyeron visitas a varios museos en el camino, incluido el Museo Officine Benelli y el Museo Nazionale del Motociclo. Como sucede, se están finalizando los arreglos para que una Tehuelche se sume a la colección del Museo Nazionale del Motociclo en Rimini, Italia! ¡El sueño se está haciendo realidad!



*Vladimir Nekola es un historiador y coleccionista de motocicletas que vive en Córdoba, Argentina, y un especialista de la marca Tehuelche.*