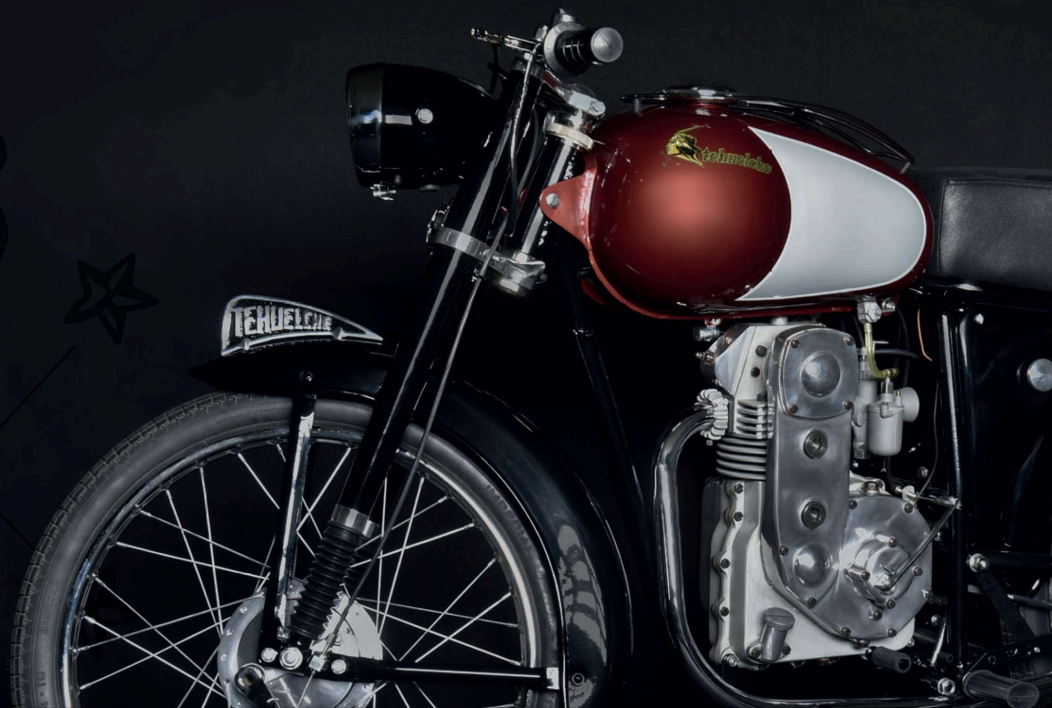


Vladimir Nekola

tehuvelche

LA MOTOCICLETA / THE MOTORCYCLE





Negli anni '60, un marchio di moto poco conosciuto chiamato Tehuelche dominava le gare del fine settimana su circuiti sterrati e asfaltati in Argentina. Nonostante la forte concorrenza di produttori più grandi (Rumi 125, Ducati 100, Honda Benly Super Sport 125, Mondial, Sterzi, Puch e Zanella 100), la Tehuelche vinse il Campionato Sudamericano in tre categorie: 75, 100 e 125 cc.



La Tehuelche dominò le gare su circuito di piccola cilindrata in Argentina negli anni '60.

Non ebbe una vera concorrenza in Sud America fino all'arrivo dei motori a due tempi, più efficienti, sui circuiti. La sfida che la Tehuelche affrontava era la stessa che, nello stesso periodo, portò anche la Honda a ritirarsi dalle competizioni ufficiali nel resto del mondo.

Un catalogo Tehuelche del loro esclusivo roadster OHC da 75cc: il nome deriva da una tribù indigena dell'Argentina.

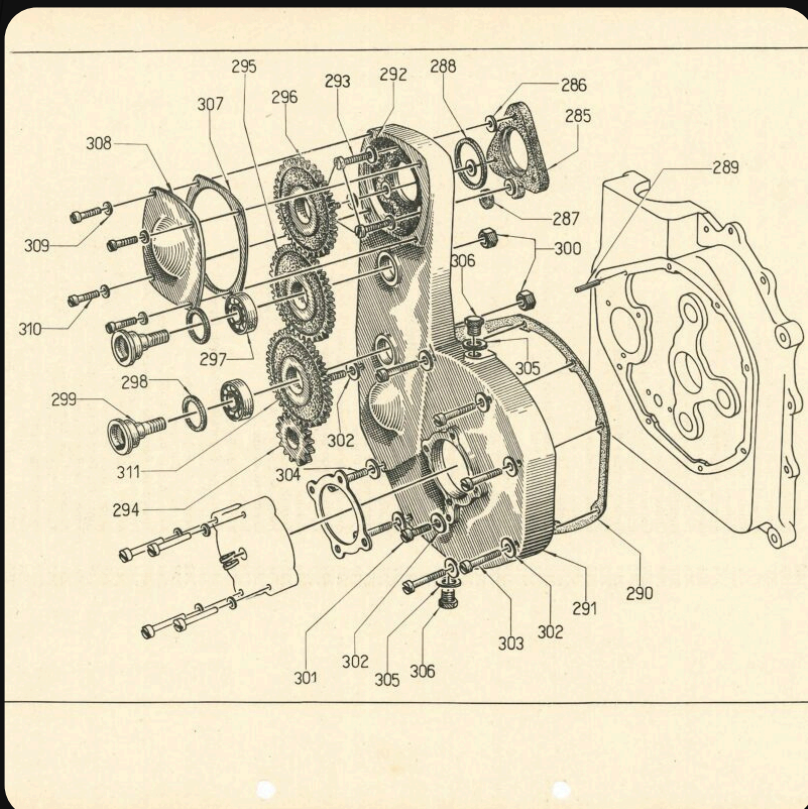


TEHUELICHE, LA MOTOCICLETTA ARGENTINA PER ECCELLENZA

L'architettura del motore Tehuelche era diversa da qualsiasi altro motore prodotto in Argentina in quel periodo. Al centro di questo motore minimalista a quattro tempi interamente in alluminio si trovava un albero a camme in testa, azionato da ingranaggi. Questa caratteristica lo distingueva dal resto delle motociclette costruite in Argentina. Un'altra particolarità che la rende unica è l'assenza della pompa dell'olio.

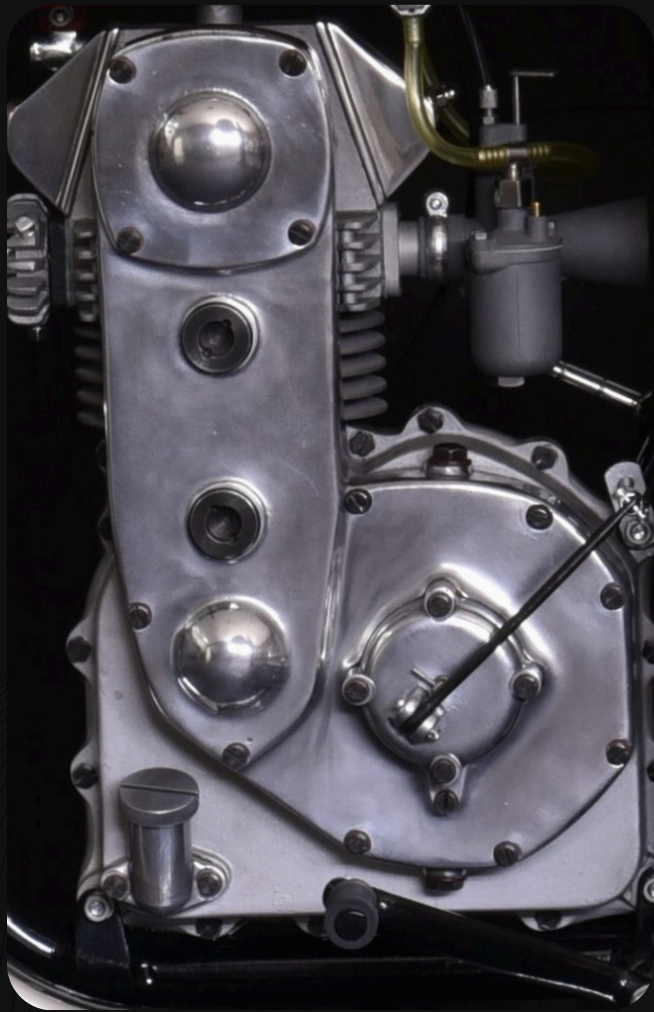


La Tehuelche era una macchina affascinante, ricca di soluzioni meccaniche interessanti.



Vista esplosa del carter distribuzione della Tehuelche, con testa a camme in testa (SOHC) azionata a ingranaggi.

Invece della pompa dell'olio, era presente un "cucchiaio" all'estremità della biella che sollevava l'olio e lo spruzzava sugli ingranaggi della distribuzione e fino all'albero a camme. Con il suo cambio a tre marce, il motore poteva raggiungere i 6500 giri/min e una velocità massima di 75 km/h. Un motore da corsa ben regolato da 100 cc, dotato di una pompa dell'olio esterna aggiuntiva, poteva facilmente arrivare a 11.000 giri/min e a una velocità di 132 km/h.



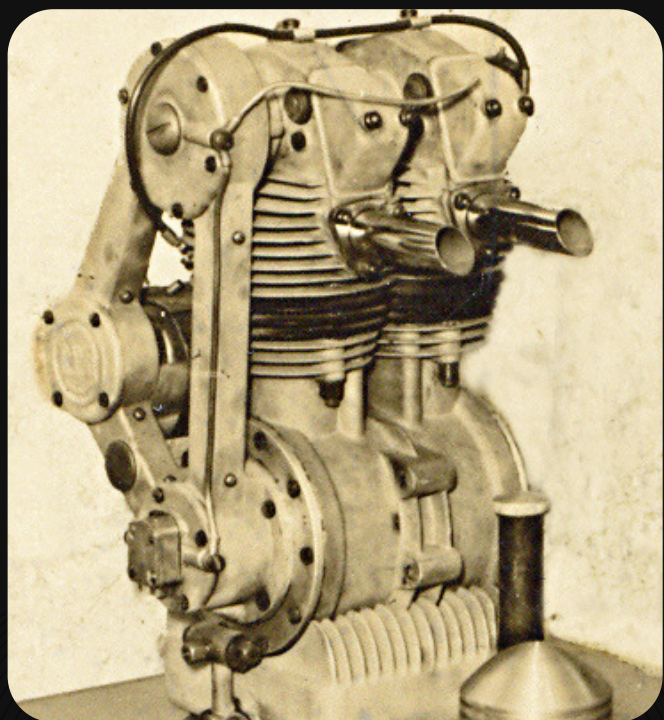
Il coperchio della trasmissione dell'albero a camme e il carter primario della Tehuelche.

Alla fine della Seconda Guerra Mondiale, l'Argentina accolse immigrati provenienti da paesi devastati dalla distruzione economica e fisica del conflitto. Molti di questi immigrati temevano anche lo scoppio di una possibile Terza Guerra Mondiale, mentre l'Argentina era alla ricerca di nuovi abitanti per popolare un territorio vasto e ricco di risorse. Il governo argentino era particolarmente interessato a favorire l'emigrazione da Spagna e Italia. Tre italiani con conoscenze tecniche e competenze nella progettazione e costruzione di motori per motociclette videro un'opportunità unica per iniziare una nuova vita nel Nuovo Mondo.

Giovanni Raffaldi, Carlo Preda e Roberto Fattorini lasciarono Piacenza, nel nord Italia, e arrivarono a Buenos Aires nell'aprile del 1948. Il loro primo obiettivo era completare un prototipo di motore che avevano iniziato a progettare e costruire in Italia. Una volta arrivati, si affrettarono a completare una motocicletta composta da un motore a quattro tempi da 250 cc, con distribuzione a camme in testa e cambio separato, nello stile delle motociclette britanniche dell'epoca. Intendevano trovare investitori per supportare la produzione su larga scala.



Raffaldi, Preda e Fattorini, appena sbarcati dall'Italia, parte della grande ondata migratoria italiana in Argentina dopo la Seconda Guerra Mondiale.



Il prototipo RPF, un bicilindrico a camme in testa del 1949.

Il prototipo, chiamato RPF (dalle iniziali di Raffaldi, Preda e Fattorini), fu presentato ufficialmente al governo e al pubblico nell'ottobre del 1949 alla Mostra Industriale Metallurgica Argentina di Bahía Blanca. La stampa e il pubblico accolsero con entusiasmo questa nuova motocicletta. Articoli elogiativi comparvero sui giornali argentini e anche a Piacenza, celebrando l'impresa di questi tre paisà.

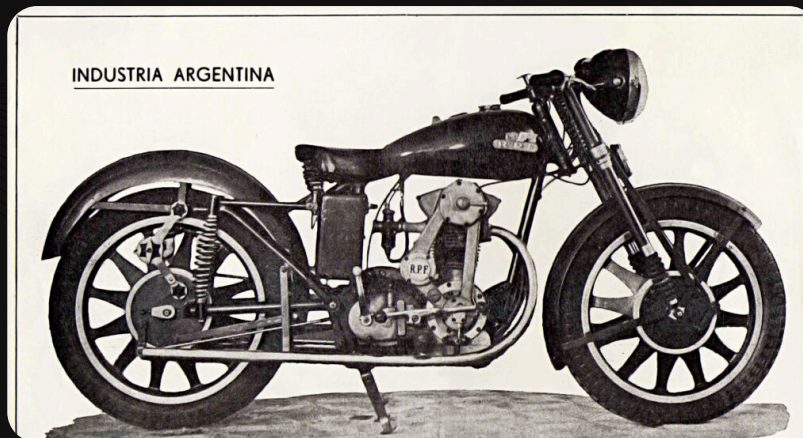
Juan Perón, presidente dell'Argentina all'epoca, era presente all'evento. Il governatore di Buenos Aires consegnò agli italiani la Medaglia d'Oro e il Premio Incentivo per aver realizzato una motocicletta completamente argentina. Perón rimase colpito dall'iniziativa dei tre italiani e invitò personalmente Preda a redigere una proposta per la produzione in serie della moto. La proposta fu effettivamente presentata, ma venne infine respinta.



La stampa fu entusiasta del nuovo prototipo dei recenti immigrati italiani.

Quattro motivi possono spiegare il rifiuto del sostegno finanziario. Primo, nessuno dei tre soci aveva contatti all'interno del governo. Inoltre, le loro tendenze politiche non erano compatibili con quelle del regime. Il secondo motivo fu la corruzione: man mano che la proposta passava da un ministero all'altro, il budget veniva gonfiato per favorire interessi personali. Di conseguenza, il costo totale del progetto divenne talmente elevato da risultare impraticabile. Terzo, il cambio e la magnete dovevano essere importati dall'Italia o dall'Inghilterra, il che complicava ulteriormente la questione. Infine, la proposta prevedeva la produzione di sole 30 motociclette al mese! Un'idea piuttosto ingenua da parte dei soci, soprattutto in un momento in cui il fabbisogno superava le migliaia di unità al mese.

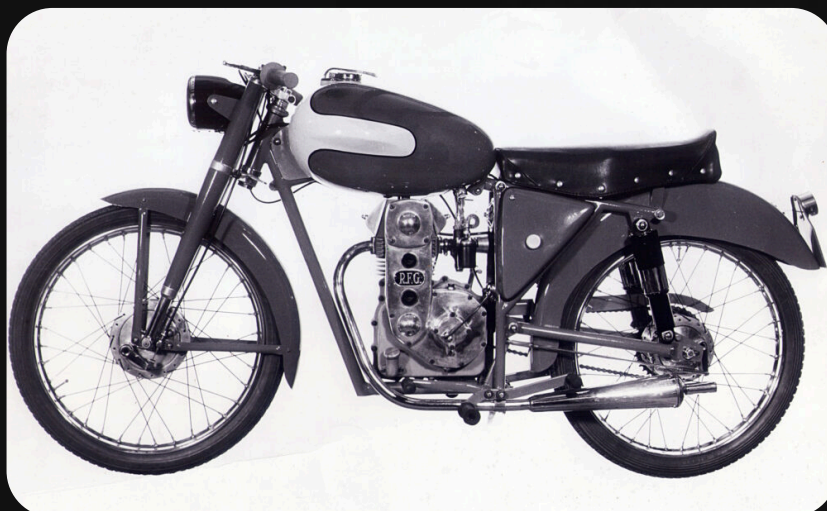
Quando il progetto si arenò e i soci si resero conto che il prototipo RPF non aveva futuro, la collaborazione si sciolse. Raffaldi e Fattorini si trasferirono a Rosario, nella provincia di Santa Fe, dove avevano degli amici. Lì, Raffaldi iniziò a progettare e costruire un altro motore, questa volta un 125 cc a due tempi. Questo motore sarebbe stato più adatto per una motocicletta utilitaria. Tuttavia, anche questo progetto fallì, ancora una volta per mancanza di finanziamenti. Come accadde a molti immigrati italiani prima di loro, anche Raffaldi e Fattorini finirono in rovina finanziaria.



Una motocicletta bicilindrica da 250 cc a camme in testa con cerchi "mag" – una specifica molto avanzata per il 1949.

TEHUELICHE!

Non avendo perso la motivazione, i due italiani si trasferirono nuovamente e si stabilirono a San Martín, Buenos Aires, una zona con una consistente comunità di immigrati italiani. Trovarono lavoro in diverse fabbriche per sostenere le loro famiglie, poiché erano quasi in bancarotta a causa dei loro precedenti progetti. Nel poco tempo libero, nel 1954, Raffaldi e Fattorini iniziarono a riparare motociclette per il quartiere. Allo stesso tempo, Raffaldi iniziò a lavorare a un nuovo progetto che rispondeva in modo più realistico alle esigenze del Paese per un mezzo di trasporto utilitario. Si trattava di un motore a quattro tempi da 50 cc interamente in alluminio, con un albero a camme in testa.



Il progetto successivo dei nostri eroi italiani: il prototipo che divenne la Tehuelche.

Il motore fu montato su un telaio minimalista e iniziò a partecipare a corse locali come forma di pubblicità e per attrarre potenziali investitori. Dopo due anni, il proprietario di un'azienda produttrice di frigoriferi si interessò a questa piccola motocicletta come modo per diversificare la propria attività. Era il suo modo di affrontare la concorrenza aggressiva di numerosi produttori di frigoriferi. Al contrario, c'erano pochissime fabbriche di motociclette, tutte produttrici su licenza di modelli italiani o tedeschi. L'azienda produttrice di frigoriferi si chiamava Tehuelche, come il gruppo indigeno della Patagonia, e da lì nacque la motocicletta con lo stesso nome. Nel 1956, Raffaldi, insieme a Ollero, il proprietario della fabbrica, accettò di convertire la moto da corsa in una moto utilitaria da strada, adatta al trasporto di due persone con una potenza sufficiente e affidabile. Ciò rese necessario un aumento della cilindrata a 75 cc, facilmente ottenuto ampliando l'alesaggio 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
 TIPO CUADRADO 4 cilindros, diámetro 46, recorrido 41.
POTENCIA 4.75 H.P.
VALVULAS A la cabeza, inclinadas 90.
ABRIL DE LEVAD. A la cabeza, comandado por engranajes.
LIBREACION Asimétrica a los cilindros y freno.
CAMBIO Con cambio manual.
BIELA Armada con nailles y bujes conbaltados.
CIGUELA Desequilibrada.
TRANSMISION Primario con engranajes.
EMBRAGE Armado en buche de acero.
CAMBIO En buche de 3 velocidades con selector asimétrico a la izquierda.
INCRUCIADO No acciona con buche de indicación exterior.
LIBREACION Con buche al eje.
CUADRO De tubo de acero de alta resistencia.
FRENOS A expansión de gran diámetro con buche central.
SUSPENSION Anterior telescópica, posterior con horquilla rotatoria y amortiguadores telescópicos hidráulicos.

75 cc.
 Todos los puntos regulares con amortiguadores en buche.
VELOCIDAD 75 Km. P.H.
CONSUMO 30 Km. CON 1 LITRO DE NAFTA
 GOMAS DE 18 x 2 1/2

TERHUELCHÉ O'DONNELL 1321-01 1 y 2 132-2073
 VILLA RAULIÑO 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.

La prima pubblicità della nuova motocicletta Tehuelche.

Il processo includeva la progettazione degli stampi, la ricerca dei fornitori, la pianificazione dell'assemblaggio e la produzione finale. Nel febbraio del 1957, una Tehuelche completamente finita fu presentata al pubblico, ancora una volta alla Fiera Industriale e Metallurgica Argentina, questa volta a Palermo, Buenos Aires.

La nuova moto fu accolta con grande entusiasmo per il suo design e il suo aspetto. Ma fu anche riconosciuta con orgoglio come una moto completamente argentina, progettata e costruita localmente, a differenza delle altre motociclette popolari che venivano sì fabbricate nel Paese, ma tutte su licenza di altri Paesi, tra cui DKW, Gilera, Puma e Siambretta.

LA CONCORRENZA NEL MERCATO

Nel 1957, tra le quattro fabbriche che producevano motociclette su licenza, le più importanti erano la Puma (di origine tedesca) e la Gilera (italiana). La Puma era una copia su licenza della Göricke da 98 cc a due tempi, la cui produzione iniziò in Argentina nel 1952 e proseguì fino all'inizio degli anni '60. Il nome "Puma" fu scelto per questa moto su licenza in onore del felino sudamericano. Più di 110.000 esemplari furono immessi sul mercato in meno di 10 anni. La Gilera, con lo stesso nome del modello originale italiano da 150 cc a quattro tempi, era anch'essa facilmente reperibile; nel 1957, quando furono vendute le prime Tehuelche, c'erano già 10.000 moto Gilera in circolazione.

Sale de fabrica 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

NEUMATICOS
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 ininterrompida 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 producto 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.

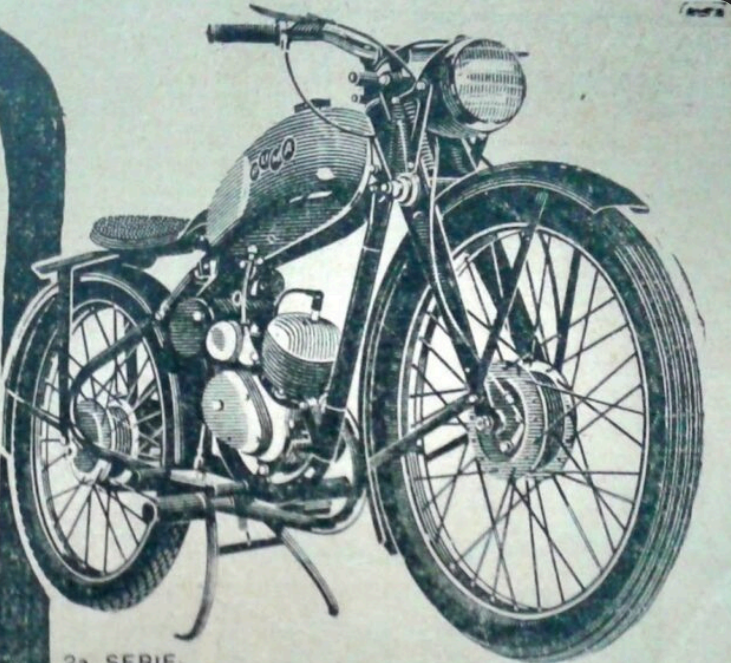
Gilera era un nome enorme in Argentina negli anni '60 ed era uno dei principali mercati di esportazione per il marchio italiano.

LA SOLUCION IDEAL

MOTO

PUMA

PARA VIAJAR, TRABAJAR Y PASEAR !



2a. SERIE.

Puma era il nome scelto per la Göricke da 98 cc costruita su licenza in Argentina.

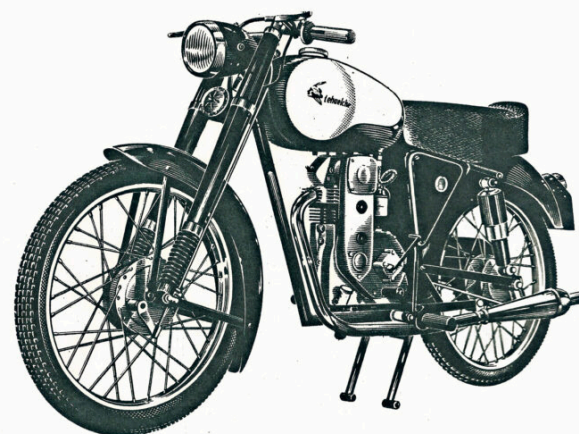
La produzione delle Tehuelche all'interno della fabbrica di frigoriferi durò solo due anni. Una delle cause di questa breve durata fu la concorrenza delle moto prodotte su licenza, che godevano di supporto estero. L'enorme inflazione annua del 200%, unita alla mancanza di sostegno sia da parte del governo locale sia da parte delle case licenziatarie estere, rappresentava una sfida enorme per Tehuelche. A peggiorare la situazione finanziaria, Ollero, il proprietario della fabbrica di frigoriferi, aveva accumulato un debito significativo con una banca industriale privata.



La benedizione e la maledizione dei finanziamenti da investitori: un Consiglio di Amministrazione con una propria agenda.

Una politica governativa che proibiva l'importazione di motociclette avrebbe potuto favorire la produzione e la vendita della Tehuelche. Tuttavia, alcuni imprenditori senza scrupoli scoprirono come aggirare il sistema che permetteva l'importazione di pezzi di ricambio, iniziando così a importare intere motociclette smontate e dichiarate come ricambi! Questo diede agli importatori un enorme vantaggio rispetto alle industrie locali, già in difficoltà per la carenza di materie prime, scioperi, inflazione, ecc. Con le moto straniere molto richieste che tornavano ad affollare il mercato, la Tehuelche si ritrovò nuovamente in gravi difficoltà.

Uno dei principali importatori di questi "pezzi di ricambio" era Motormovil, di proprietà di Natalio Cortes, che era anche il proprietario della banca che deteneva il debito di Ollero. Inoltre, Cortes era presidente della neo-costituita Camera dell'Industria della Motocicletta e Settori Affini, che tutelava i propri interessi. Il modo più semplice per saldare il debito che Ollero non riusciva a pagare fu cedere la sezione Tehuelche della sua fabbrica a Cortes! Raffaldi e Fattorini entrarono così a far parte di Motormovil.



HECHA PARA TRIUNFAR!

TEHUELCHÉ

la motocicleta que siempre triunfa cuando se exige:

75^{CC}
4 TIEMPOS

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Gran "Praga" • Motor Extra cuadrado, único en el mundo. • Agil Desplazamiento: cuatro volantes montados sobre volantes a bobinas. | <ul style="list-style-type: none"> • Andar "Bucardo" • Descansada: Suspensión anterior telescópica, posterior con horquilla mecánica y amortiguadores hidráulicos. • "Largo" "Alentejo" • Potentes "Másculas": Válvulas y árbol de levas a la catalasa. • VELOCIDAD 75 Km. p/h. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

FACILÍSIMAS FACILIDADES

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

Motormovil prese il controllo della Tehuelche come forma di compensazione del debito.

TEHUELCHES NELLA MOTORMOVIL

All'inizio del 1960, la Tehuelche era in procinto di essere prodotta nella fabbrica della Motormovil. Questa stessa fabbrica importava "pezzi di ricambio" della Legnano, Bicicletas Legnano, DEMM e Garelli. La Tehuelche era l'unica moto completamente creata in Argentina, ed è proprio questo che attirò l'attenzione di Natalio Cortes, proprietario della Motormovil. Con la Tehuelche, poteva mostrare al governo di avere un prodotto locale. A quel punto, il governo aveva cominciato ad accorgersi dei raggiri legati all'importazione dei "pezzi di ricambio" e iniziava a contrastarli con varie regolamentazioni. Cortes continuò a opporsi a queste misure, ma con scarso successo.



La Tehuelche del 1960, restaurata da Vladimir Nekola.

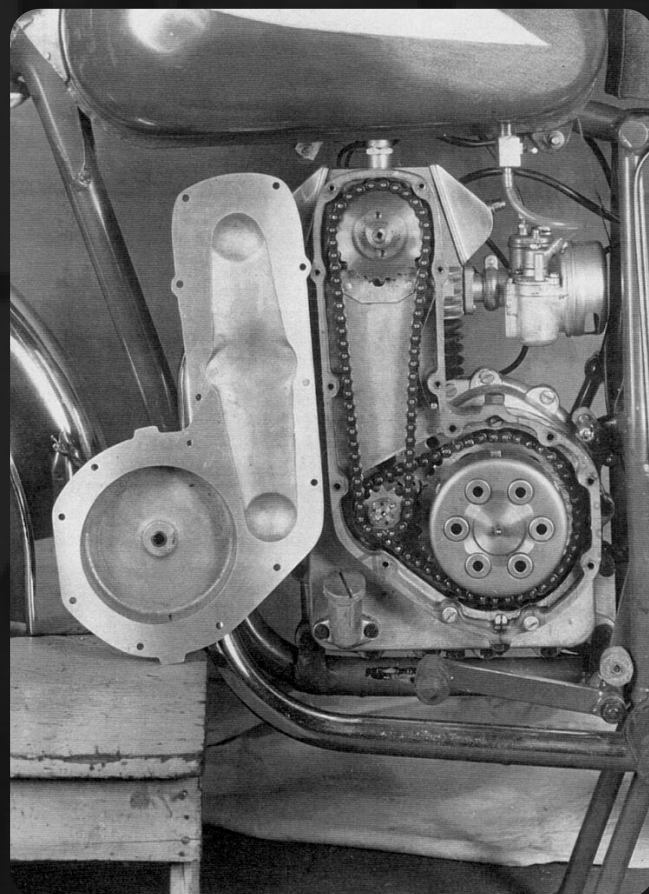
Nel 1961, Raffaldi e Fattorini, stanchi del modo negligente con cui veniva gestita la produzione della Tehuelche e dei continui mancati pagamenti, lasciarono la fabbrica. Tornarono nel loro laboratorio originario a San Martín, dove in passato avevano riparato motociclette e dove Raffaldi aveva creato il primo prototipo che sarebbe poi diventato la Tehuelche. Nel frattempo, Motormovil continuò a produrre le Tehuelche, pagando le royalties ai due soci italiani.



Tehuelche/Legnano 1964

Il modello rimase sostanzialmente lo stesso negli anni, con alcune modifiche estetiche minori. I modelli Sport e Super Sport furono introdotti nel 1962, con l'unica differenza tra i due nel colore e nell'aggiunta di un tachimetro che mancava nel modello Sport. Nel 1963 fu introdotto un modello Tehuelche-Legnano. Anche qui, le differenze erano minime: una diversa combinazione di colori e un serbatoio dalla forma leggermente diversa.

Nel 1964, e per la prima volta, il motore venne modificato: l'albero a camme in testa fu azionato da una catena invece che dagli ingranaggi del modello originale. Fu inoltre introdotta una frizione multidisco al posto della frizione a disco singolo. Questo modello durò solo sei mesi, perché la Motormovil chiuse i battenti e fu così che terminò la produzione della Tehuelche.



Con una nuova catena per l'albero a camme, frizione multidisco e una nuova pompa dell'olio, la Tehuelche del 1964 era aggiornata, tranne che per il cambio a 3 marce.

La fine della Motormovil

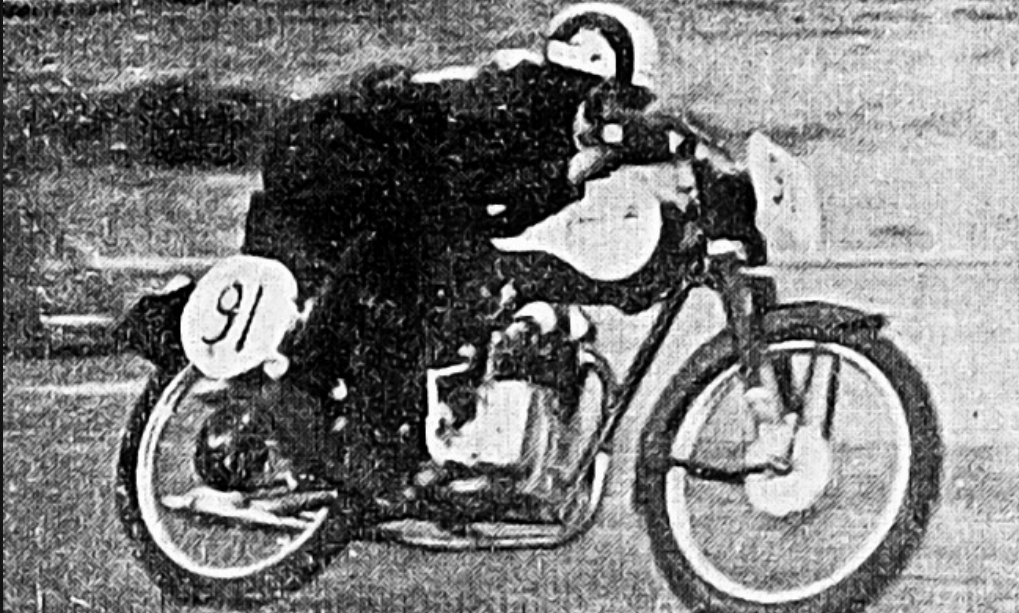
Quando il governo approvò nel 1962 una legge che vietava l'importazione di "pezzi di ricambio", c'erano ancora container pieni di questi componenti fermi nel porto di Buenos Aires. Così, le moto straniere continuarono ad apparire sul mercato, creando una dura concorrenza per la Tehuelche. Alla fine, le moto estere scomparvero dal mercato, e questo avrebbe potuto rappresentare un vantaggio per la fabbrica che produceva una moto totalmente locale, senza alcun motivo commerciale per interrompere la produzione. Sarebbe potuta diventare una delle poche moto disponibili. Tuttavia, la produzione non era abbastanza redditizia per la Motormovil. La moto era diventata obsoleta – il motore era superato; i clienti desideravano qualcosa di più duraturo e facile da riparare, come i motori a due tempi montati sulla Puma Quarta Serie (con motore Sachs da 125 cc). La Tehuelche non esisteva più.

Il numero totale di Tehuelche prodotte nei sette anni della sua esistenza è solo una stima, poiché non esistono registri ufficiali della fabbrica. La mancanza di continuità nella produzione, in entrambe le fabbriche, rende la stima ancora più imprecisa. In base a interviste con ex dipendenti della fabbrica, raccolte 50 anni dopo, si stima che siano state prodotte tra 1.200 e 1.300 Tehuelche nella fabbrica di frigoriferi originale, e tra 3.000 e 4.000 unità durante la fase Motormovil. Per confronto, solo nel 1960 furono importate 11.000 motociclette come "pezzi di ricambio". Questi numeri spiegano perché oggi esistano così poche Tehuelche.

La concorrenza di economici motori a due tempi, come quello della Puma, fu semplicemente troppo forte per permettere alla Tehuelche di sopravvivere.

LA COMPETIZIONE NELLE CORSE

Come già accennato, il prototipo della Tehuelche nacque come moto da corsa; così, quando la moto arrivò sul mercato come mezzo utilitario, molti clienti iniziarono subito a modificarla per le corse. La prima partecipazione documentata di una Tehuelche in una gara risale al novembre 1957, all'autodromo di Buenos Aires. Si trattava di una gara internazionale per la categoria 125 cc. Non esistono registrazioni delle prestazioni della Tehuelche in quella gara.



Le Tehuelche eccellevano proprio dove erano nate per farlo: nelle corse.

Le Tehuelche parteciparono a molte altre gare in tutto il paese, principalmente su circuiti sterrati. Secondo testimonianze personali, la Tehuelche superava la concorrenza anche in categorie diverse da quella dei 75 cc. I piloti che volevano intraprendere una carriera nelle corse si resero presto conto che la Tehuelche era la moto da avere. Il prossimo risultato documentato risale a giugno 1958 per il Premio de la Industria (Premio dell'Industria). La particolarità di questa gara era che erano ammesse solo moto completamente di serie. La Tehuelche vinse il primo, secondo e quarto posto. La media del vincitore, 74,826 km/h, dimostrava che questa piccola moto poteva superare gli 80 km/h.

**SEGUROS
EN BUSCA
DEL TRIUNFO CON**



**REF
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

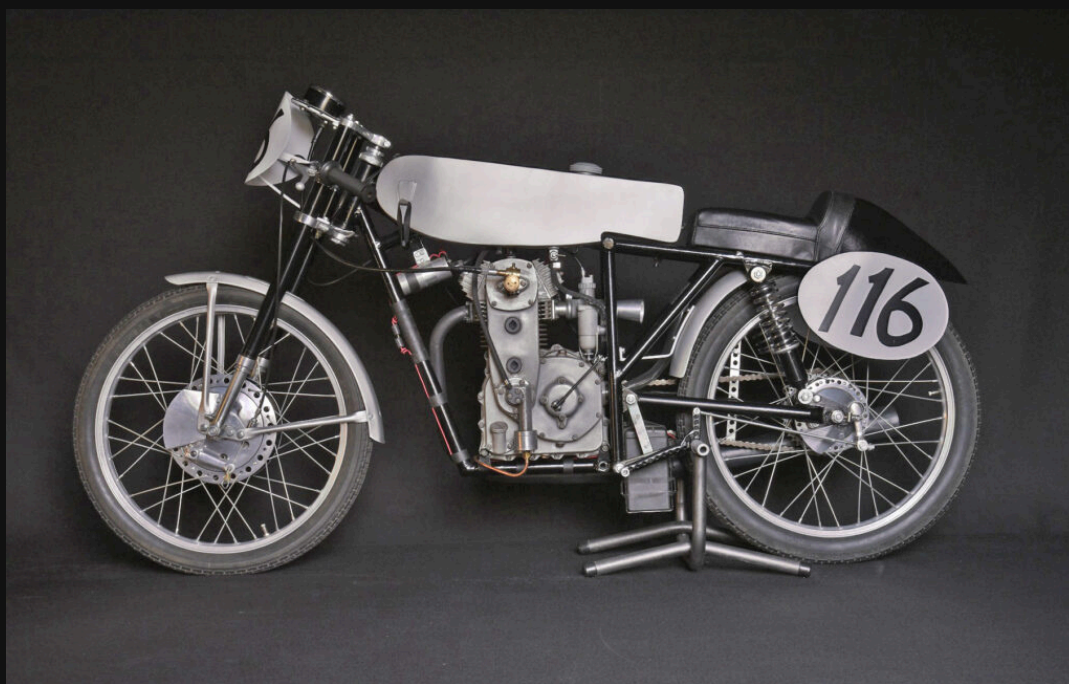
Roberto Fattorini modificava le Tehuelche per le corse, con grande successo.

Il traguardo successivo fu nell'aprile del 1959, durante il Primo Campionato Sudamericano Open di Motociclismo nella provincia di Río Negro, con partecipanti locali e internazionali provenienti da cinque Paesi e oltre cento moto in varie categorie. La Tehuelche vinse nelle categorie 75, 100 e 125 cc! Queste moto furono preparate proprio da Raffaldi e Fattorini. La fabbrica Tehuelche notò il successo e decise di apporre un adesivo commemorativo sul serbatoio.



La Tehuelche #116, vincitrice di due campionati nazionali e due secondi posti.

Dopo questo trionfo molto pubblicizzato, un'altra coppia di preparatori, i fratelli Segatto, lasciò il segno con la Tehuelche #116 che, in oltre otto anni, vinse molte gare, due campionati nazionali e ottenne due secondi posti. A quel punto, la cilindrata delle Tehuelche da corsa era salita a 100 cc; la categoria 75 cc era stata ormai abbandonata.



La speciale da corsa Tehuelche, completamente equipaggiata con cilindro e testata da 100 cc realizzati da Juan Raffaldi.

Questa nuova cilindrata fu resa possibile grazie a un kit da corsa creato da Juan Raffaldi, offerto ai proprietari di Tehuelche interessati alle competizioni. Il kit includeva pistone e cilindro da 100 cc, una testata maggiorata, una necessaria pompa dell'olio esterna e una frizione multidisco. Il resto del motore rimaneva invariato. Raffaldi considerò l'aggiunta di una quarta marcia, ma rinunciò a causa dei costi elevati e del fatto che, per essere omologato come motore da corsa, avrebbero dovuto essere prodotte almeno 50 unità – un'impresa ben oltre le possibilità dei due soci.



La Tehuelche nei suoi felici giorni da corsa.

Nel 1967, al termine della carriera sportiva della Tehuelche, le moto raggiungevano una velocità massima di 132 km/h e 11.200 giri/min, un miglioramento significativo rispetto ai 75 km/h e 6.500 giri/min del modello originale. Ma questo livello di prestazioni non bastava più a competere contro i motori a due tempi, più efficienti, che ormai vincevano gare in Argentina e nel resto del mondo. Il motore a quattro tempi stava diventando rapidamente obsoleto per le corse. Fu questa la fine della Tehuelche, che rimase dormiente fino a quando non iniziai a ricercare la storia e, dopo vent'anni, pubblicai un libro che racconta la sua evoluzione, le prestazioni nelle gare, le caratteristiche tecniche, oltre a includere interviste con ex dipendenti della fabbrica, piloti e proprietari.



Il trasferello della Tehuelche che celebra le vittorie nel campionato sudamericano nelle categorie 75cc, 100cc e 125cc.

LA TEHUELCHÉ AL MOTOGIRO D'ITALIA 2024 E 2025!

Nel 2024, 75 anni dopo l'apparizione del suo primo predecessore, una motocicletta chiamata Tehuelche si è distinta in uno degli eventi motociclistici più importanti d'Europa: il Motogiro d'Italia. Questo evento si articola in sei tappe, per un totale di 1600 km. Io, insieme a due amici, abbiamo portato le nostre tre Tehuelche, rappresentando il nostro club CMAAC (Club Motos Antiguas y Clásicas Córdoba), per partecipare a questa sfida impegnativa. Le Tehuelche non hanno vinto premi né sono arrivate prime in alcuna tappa, ma hanno concluso la gara. E, anzi, l'hanno terminata in uno stato meccanico invidiabile — cosa che non si può dire di molte altre moto partecipanti, tutte più grandi, e molte più moderne, della Tehuelche. Con i suoi 75 cc, era il motore con la cilindrata più piccola tra le 180 moto iscritte. Essendo del 1957, la Tehuelche ha gareggiato nella categoria più prestigiosa: Rievocazione Storica.



Stava dentro una scatola da bicicletta! Spedire internazionalmente è sempre un gioco d'azzardo...



I tre piloti del Motogiro 2024



Vladimir in cima agli Appennini



Norberto in testa con Gustavo e Vladimir a seguire

Nel 2025 il nostro team ha deciso di tornare al Motogiro con le nostre Tehuelche, con una variazione: la figlia di Vladimir, Ludmila, sarebbe stata una delle pilote, mentre Vladimir avrebbe ricoperto il ruolo di meccanico della squadra. Per la seconda volta, gli organizzatori del Motogiro si sono dimostrati molto accoglienti e disponibili. A questo punto, sia i partecipanti che gli organizzatori sapevano perfettamente che queste motociclette erano state costruite in Argentina. Il fatto che i progettisti fossero emigranti italiani ha reso il legame ancora più forte.



Ludmila, figlia di Vladimir Nekola, ha guidato una Tehuelche al Motogiro d'Italia 2025.

IL SOGNO TEHUELCHÉ CHE SI AVVERA

Rivitalizzare la Tehuelche scrivendo un libro sulla sua storia, restaurare le moto descritte nel libro e mostrarne le potenzialità a un pubblico internazionale, proprio nella terra natale dei suoi creatori, è stato un sogno che si è realizzato.

Cos'altro si potrebbe desiderare? Solo una cosa: che una Tehuelche venga esposta in un museo pubblico al di fuori dell'Argentina.

Tra i momenti salienti del Motogiro 2025 ci sono state le visite a vari musei lungo il percorso, tra cui l'Officine Benelli Museum e il Museo Nazionale del Motociclo. E, come accade nei migliori sogni... si stanno finalizzando gli accordi per inserire una Tehuelche nella collezione permanente del Museo Nazionale del Motociclo! Il sogno si sta avverando!



Vladimir Nekola è uno storico e collezionista di motociclette che vive a Córdoba, Argentina, ed è la massima autorità sul marchio Tehuelche.