



Dos Tehuelche Desmo's 'Breaking News'



01

Op 18 juli a.s. is er een veiling gepland van de collectie van het Italiaans Motormuseum van Kees Callenfels te Amsterdam. Er gaat hierdoor weer een collectie uit elkaar vallen, zo gaan die dingen helaas. Mogelijk dat een aantal Ducatisti deze kleine maar fijne collectie ooit wel eens hebben bezocht, of zelfs de kijkdagen en veiling willen meemaken? In de veilingcatalogus zijn twee Tehuelches opgenomen (Lot 45 en 46). Lot 46 draagt het nummerschild 116. Die bewuste motor werd besproken en afgebeeld op p. 95 van nr. 109 van 'Het MotorRijwiel' (jan-feb 2011). Nochtans bevindt het origineel dat vele races won zich echter in Argentinië in de privé-collectie van Vladimir Nekola.

DOOR HENK CLOOSTERMAN



02

Een tijdje terug werd ik verrast door een e-mail van een zekere Vladimir Nekola. Even dacht ik aan weer een Russisch contact, maar deze man, evenwel met Tsjechische roots, is woonachtig in Argentinië. Als bijlage stuurde hij al meteen een achttal foto's van twee verschillende desmosystemen: de interne onderdelen van Desmo #1 en het motorblok van Desmo #2. Een verrassing voor ondergetekende; denk je de privé-desmoprojecten afgerond te hebben, komt er out of the blue toch weer zoiets interessants tevoorschijn. Ik doe er graag verslag van.



03



04

- 01 Italiaans Motormuseum, met nummers 116 één van de twee Tehuelche-motorfietsen.
- 02 Het MotorRijwiel 109 met het artikel over Tehuelche.
- 03 en 04 Desmo #2.

Vladimir is bezig met het schrijven van een boek [1] over dit voor mij totaal onbekende motormerk [2] en wilde weten welke desmo-classificatie deze systemen moesten krijgen. Hij lijkt me een tamelijk welgesteld man. Zijn vrouw is een bekend auteur van leerboeken voor mensen die Engels als tweede taal hebben. Op een video op YouTube [3] is zijn dubbelhuis in moderne architectuur te zien. Een deel lijkt volledig ingericht als het Tehuelche Museum, met werkplaats waar hij aan restauratieprojecten werkt. Ze wonen in een natuurreserveaat en hebben de zorg over zeven hectare 'tuin'. Ruim twintig jaar is hij gepassioneerd met dit merk bezig en hij heeft ook een Wikipedia-pagina (in het Engels) gecomponeerd. [4] Maar er bestaat zelfs een Nederlandse Wikipedia-pagina. [5] Daar lezen we:

Tehuelche is een historisch merk van motorfietsen. Argentijns motormerk - genoemd naar een inheemse indianenstam - dat in Europa onbekende 75- en 100 cc-modellen met eigen kopklepmotor produceerde. De fabriek stond in San Martín (Buenos Aires). Het straatmodel RF75 'Sport' met een door tandwielen aangedreven bovenliggende nokkenas, was ontworpen door de Italiaanse immigranten ir. Juan Raffaldi en technicus



Roberto Fattorini. Uiterlijk doet deze motor sterk denken aan de vooroorlogse Benelli OHC Monoalbero. De tot 98 cc opgeboorde latere versie, de RF100 'Competición' was een racer met een uitstekende wegligging en een reële topsnelheid van 130 km per uur bij een toegestaan maximum toerental van 12.000 tpm. Hiermee werd deelgenomen aan de talloze weg- en sintelbaanraces in Argentinië, Chili, Uruguay en Venezuela. Marzilio Chizzini en Juan Rey - de voornaamste coureurs - namen het op tegen Zanella-Ceccato en Bassoto. Meer over de naam Tehuelse en inheemse indianen [6]:

Vladimir adviseerde mij bovenstaande tekst als volgt aan te passen:

- Delete: In Europa
- Overhead valve = Overhead Cam
- Up to 98 cc = up to 100 cc
- Maximum speed = max. rpm
- Delete Bassoto
- From Ceccato 100 and 125 cc = Delete 125 and add 75 cc

Interessant is dat er met dit machientje van 1957 tot in de zestiger jaren fanatiek en succesvol werd geracet en niet tegen de minste tegenstanders. Zanella gebruikte in licentie van Ceccato zelfs de door Fabio Taglioni ontwikkelde motoren van 100 en 125 cc. Voor mij nog interessanter te weten is dat er zich toen dus tenminste twee tuners (waaronder een zekere Segatto) zich op het gladde desmo-pad hebben begeven. En daarbij ook nog de mazzel hebben dat iemand deze zaken is tegengekomen en ze met mij wil delen. Zij het helaas wel wat erg laat, want ook hier is tijd een aberrerende factor. Segatto blijkt inmiddels te oud om nog lastig te vallen met vragen en documentatieverzoeken. Ik liep op het internet tegen een artikelje aan dat wat licht kan doen schijnen op deze bijzondere man. [7] De automatische, wat bijgeschaafde en ingekorte 'vertaling' van deze tekst luidt:

De broers Héctor en Orestes Segatto zijn twee race-motortuners met veel Argentijnse kampioenschappen op hun naam. Tijdens enkele decennia van tuning van Tehuelche, Zanella, RK, Hiro, Gilera, etc. behalen ze allebei elk jaar wel één of twee nationale kampioenschappen. Hun overgang naar de meest memorabele competitie was toen ze de leiding hadden over het grote Universal Motors-team, waar ze de motorfietsen van de Ladies Category bijwoonden. Oh, toevallig werd María del Rosario 'Charo' Lamón eind jaren zeventig kampioen met de Sapucaí. Met de 'Veni, vidi, vici' Gilera Hiro 250 won hij in het debuut van de motorfiets in de 250 FN. Orestes en Germán Segatto zullen de leiders zijn over de motorfiets op het circuit, net zoals vroeger. (Germán is een zoon.)

Desmo #1

Dan de twee Desmo's zelf. Desmo #1 ziet er bijzonder solide en met zeker vakmanschap uitgevoerd uit. De openingsnokken lijken te zijn gehalveerd (afgedraaid of afgeslepen) en op die plaats zijn de sluitnokken opgelast (idem positionering als bij de Ducati-tweekleppers). Hoewel de ronde nokvolgers (geen rollers) de originele breedte lijken te hebben behouden. We zien op de foto beide zijaanzichten van de tuimelaars. Deze lijken samengesteld uit drie segmenten. Een originele (openings)tuimelaar, een aangelaste helft van zo'n tuimelaar en de zelfgemaakte gevorkte arm. De tuimelaars hebben een bronzen bus en lijken ook de originele asjes te hebben.



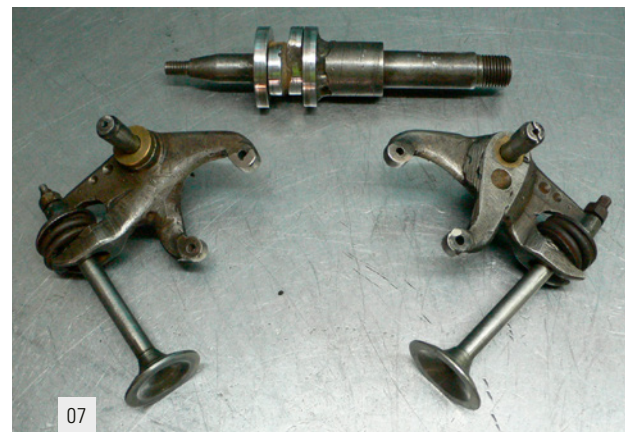
- 05 Is het geen beauty? Die Tehuelche was best een lekkere 'brommer'.
- 06 Orestes Segatto sleutelend aan zijn Tehuelche.
- 07 De klepbedieningsonderdelen van Desmo#1.
- 08 Ter vergelijking: de originele non-desmo Tehuelche-onderdelen.



QR-code - link naar de veilingsite collectie Italiaans Motormuseum.



QR-code - link naar [3] YouTube-filmpje met collectie van Vladimir Nekola. (vanaf 1 minuut 30 sec.)





09



10

Dit Segatto desmosysteem lijkt tamelijk veel op het Cenna-systeem en hoort in Groep 7B thuis. Niet verwonderlijk nu we weten dat Segatto destijds in het bezit was van een artikel over de Cenna Desmo uit 1968 van *Motociclismo*. Het verend medium en de klepspelingsinstelling zijn duidelijk eenvoudiger uitgevoerd.

(Anekdote) Over het Cenna artikel beschikten wij al bij het schrijven van ons boek (1988) en Francisco had het zelfs integraal in het Nederlands vertaald. Het origineel of een kopie heb ik niet meer, maar die vertaling nog wel. Zodoende kon ik Vladimir er toch informatie uit verschaffen. Zoals dat er in het artikel sprake was van rollers als nokvolgers (patenttekening), maar dat in de uiteindelijke uitvoering sprake is van glijchoentjes (zie foto van het model).

Groep 7B-systemen hebben een driearmige tuimelaar welke zich tussen klep en nokkenas bevindt. Zowel de openings- alsook de sluitnok zitten op dezelfde nokkenas. Er bestaan twee typen:

1. Een stijve driearmige tuimelaar bestaande uit twee nokvolgerarmen aan de ene kant en een arm vanaf het draaipunt tot de klep.
2. Een elastisch gekoppeld tweearmig nokvolgerlichaam met een uitstekende ('derde' arm) vanaf het draaipunt naar klep.

Segatto vertelt dat de desmomotor daadwerkelijk is uitgevoerd, in een speciaal frame is ingebouwd en is getest. De acceleratie en tpm waren excellent, maar bij de laatste testrun over een 2 km (te) lang recht eind brak er een klep. Wachtend op beter materiaal werd het desmodromisch concept verlaten. En zoals zo vaak het geval is, raakte het door omstandigheden totaal in de vergetelheid. Helaas zijn er geen foto's van het desmoblok en racer beschikbaar.

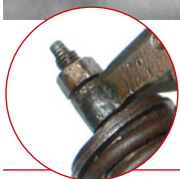
Desmo#2

Al in het prille begin van ons contact krijg ik een tamelijk opgewonden e-mail van Vladimir. De eigenaar van die tweede desmo had besloten deze aan hem te schenken. Dit systeem moet ook ergens in de zestiger jaren naar voorbeeld van Cenna zijn gemaakt. Het oogt een stuk amateuristischer en zal wellicht niet eens ooit echt hebben gelopen? Vladimir is nog achter de maker aan, wat tot op heden nog niets heeft opgeleverd.

Desmo#2 is geen 7B, maar een 6B variant. De 6B-systemen hebben dubbele, los van elkaar bewegende, tuimelaars die op hetzelfde tuimelaarasje zitten. Op de enkele nokkenas zitten twee openings- en twee sluitnokken, idem als bij Desmo#1. De openingstuimelaars lijken origineel, maar die sluitstuimelaars lijken wel gesmeed door een dronken dorpsmid. Wel bijzonder is die gesloten lepelvorm in plaats van een vork bij de sluiters.



12



13



11

09 Het door Cenna uitgevoerde systeem (zie ook het artikel in *Strada 2* – 2019).

10 Op eBay gevonden en € 17,= betaald voor een nummer dat in '68 300 lire (zo'n 40 cent) kostte. Hierin bleek helaas toch niet het bewuste Cenna-artikel te staan.

11 Desmo #2 (Groep 6B-systeem).

12 Nogmaals de originele (non-desmo) openings-tuimelaar (hier zonder klepstelboutje).

13 Klepstelboutje en veer in Desmo #1.

De laatste eigenaar was de getalenteerde Tehuelche-racer Walter Bigatti. Helaas blijft de maker van dit systeem onbekend. Er zou zelfs nog een derde Tehuelche desmo moeten hebben bestaan. *Motociclismo* schrijft in het februari nummer van 1964 dat er een goedlopende desmo zou zijn gemaakt in Leones, in de provincie Cordoba (Argentinië). Hierover zou in een volgend nummer meer details verschijnen; wat overigens nooit is gebeurd.



- 14 Orestes Segatto op de dag (19-11-2007) waarop hij zijn beroemde non-desmo racer aan Vladimir Nekola verkocht.
- 15 Alberto Gómez op zijn Tehuelche RF 100 tijdens de 1964 Grand Prix van Argentinië.
- 16 Vladimir Nekola met een deel van zijn verzameling.

Bronnen / Noten:

- [1] Nekola, Vladimir. *Tehuelche: The Argentine Motorcycle*. In press.
- [2] Overigens had ik de motoren van dit merk al wel kunnen kennen, want ik ben een regelmatige inkijker en koper van 'Het MotorRijwiel'. Ik kocht destijds wel nr. 110. In nr. 109 stond er een uitgebreid artikel over (p. 92 – 95).
- [3] <https://www.youtube.com/watch?v=CFSg4bN5KvY>
- [4] [https://en.wikipedia.org/wiki/Tehuelche_\(motorcycle\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Tehuelche_(motorcycle))
- [5] [https://nl.wikipedia.org/wiki/Tehuelche_\(merk\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Tehuelche_(merk))
- [6] https://en.wikipedia.org/wiki/Tehuelche_people
- [7] http://www.informoto.com/_includes/viewer.php?s=notic&c=25075

Lichte machientjes ... Ja, mensen, in die dagen raceten stoere mannen vaak op lichte machientjes van amper een pk of 10. Nu kunnen jij en ik een motor van meer dan zegge tweehonderd en schrijven 200 pk aanschaffen en daarmee zo bij de dealer weggrijden. Hoe mesjogge is dat? ◀◀

Met dank aan Vladimir Nekola voor zijn sympathieke uitwisseling van informatie en belangrijke beschikbaarstelling van foto's en informatie. Zonder hem had dit artikel niet gemaakt kunnen worden.



Off the record

Deze foto's staan in de veilingcatalogus van Hessink. Het is een Tehuelche-racer met het nummer 116. De vraag is nu of er destijds ooit meer exemplaren zijn geweest die onder (met) dit nummer ingeschreven hebben gestaan, of dat dit om andere redenen later op deze fiets is toegevoegd?

Feit is dat Vladimir een '116 racer' van de maker en eigenaar heeft overgenomen. Beide 116 verschillen als dag en nacht van elkaar. Vladimir bezit over de bij notariële acte gepasseerde echtheidspapieren.

