LOS MÚLTIPLES DE PENÍN

LA SITUACION EN LOS AÑOS '70

Comenzaba la década del 70 y las fábricas de automóviles estaban muy interesadas en todo lo que fuera representación de sus productos en las competiciones.

Todas las categorías del automovilismo argentino de ese entonces eran regidas obviamente por reglamentos técnicos, los cuales podían modificarse cuando las fábricas gestionaban la homologación de nuevas piezas que mejoraban la performance.

Esta homologación y posterior inclusión en los reglamentos técnicos de nuevas piezas requería inexorablemente la demostración por parte de las fábricas de que habían fabricado una cierta cantidad de autos (en general debían ser 5000 unidades) equipados con la pieza en cuestión.

Es así que cuando una fábrica encontraba una tapa de cilindros, árbol de levas, múltiples de escape y admisión, carburadores etc. que les serían útiles para triunfar en las competencias, simplemente lanzaban al mercado el auto con las piezas que pretendían homologar.
Gracias a ésta política es que aparecieron por aquellos años en el mercado, modelos potenciados de casi todas las marcas y modelos de autos, algunos mas "nerviosos" que otros pero todos con la clara intención de mejorar en performance antes que en cualquier otro ítem.
Cada marca tenía su versión "racing", con franjas exteriores a la usanza de la época, y fundamentalmente motores con mas "pimienta".
Era extraño ver circular por nuestras calles, autos comprados en concesionarias que regulaban desparejo (los casos mas notorios eran los 504 TN y los 128 IAVA 100), por los cruces de levas casi de competición con que estaban equipados.

A continuación, algunos de los casos mas conocidos:

Categoría Turismo Nacional:
En la Clase "B" competían Fiat 128 y Renault 12. Fiat lanzó sucesivas oleadas de IAVAs y Renault presentó el R-12 Alpine, un verdadero "fierrazo" con elementos franceses.

Fiat 128 IAVA

Renault 12 Alpine

En la Clase "C" competían Fiat 125 y Peugeot 504. Fiat lanzó su versión 125 BS conocida como "la Potenciada" mientras que Peugeot llevó la cilindrada de sus motores de 1657 cm3 primero a 1800 y luego a 2000 cm3. No contentos con ello, presentaron la versión 504 TN con la que obtuvieron muchas satisfacciones.

Peugeot 504 TN

Categoría Turismo de Carretera - (TC"A" por aquellos años)

Ford Motor Argentina participaba con los Falcon preparados por José Miguel Herceg y con Hector Luis Gradassi y Carlos Pairetti como pilotos, IKA-Renault presentaba a los Torino preparados por Oreste Berta, con Luis Di Palma y Emilio Bertolini como pilotos, la Comison Deportiva de Concesionarios Chevrolet presentaba a los Chevy de 4 puertas preparados por el Ingº Ricardo Joseph con Nestor Jesús García Veiga y Marito García como pilotos y La Comisión de Concesionarios Chrysler que participaba con un par de Dodge de 4 puertas confiados a los Hnos. Bellavigna en la preparación y con Juan Manuel Bordeu y Carlos Walter Löeffel como pilotos.

Oreste Berta
TORINO

Ingº Ricardo Joseph
CHEVROLET

Hnos. Bellavigna
DODGE

José Miguel "Polaco" Herceg
FORD

En esa época (año 1971), á excepción de los Torinos, todos los autos participaban con motores de 6 cilindros y carburador de una boca, y múltiple de escape de fundición. Rápidamente los preparadores se encontraron con importantes limitaciones en las tapas de cilindros, múltiples de admisión y escape y carburadores de los motores e hicieron sus pedidos de homologación de piezas mas adecuadas a las fábricas. Éstas, diligentemente lanzaron al mercado modelos de Falcon, Chevy y Dodge con motores mejorados, dando nacimiento a los Falcon Sprint, Chevy Serie 2 y Dodge RT.

Chevy Serie 2

Falcon Sprint

Dodge RT

Básicamente los tres modelos sufrieron modificaciones en sus motores relacionadas con los pedidos de los preparadores, y es así que Chevrolet equipó a su Chevy Serie 2 con un motor con 15 HP mas que el anterior, merced fundamentalmente a un nuevo múltiple de admisión y carburador.
El múltiple de admisión utulizado fue el que ya había estado desarrollando desde hacía un tiempo el preparador **Néstor Penín** en su taller de Soler 5617 de la Capital Federal.

Penín había lanzado al mercado su línea de productos fundamentalmente para Ford, Chevrolet y Dodge, entre los que podían encontrarse tapas de cilindro, múltiples de admisión, carburadores y árboles de levas, todos destinados a que los usuarios de las marcas pudieran potenciar sus motores originales de fábrica.
Dada la mejora de performance obtenida por los productos de Penín -sobre todo el múltiple de admisión- es que General Motors de Argentina decide en 1972 incorporar al mismo en los motores 250" salidos de fábrica, con la inocultable finalidad de que fuera homologado para su uso en los autos de competición del equipo oficial.

La presente nota tiene como finalidad conocer un poco mas acerca del trabajo de éste técnico argentino que diseñó y fabricó el múltiple de admisión que es usado actualmente en los motores Chevrolet de nuestro TC4000 de APAC y Clase "D" de Federación.

NÉSTOR PENÍN Y... UN MÚLTIPLE SIN COMPLEJOS

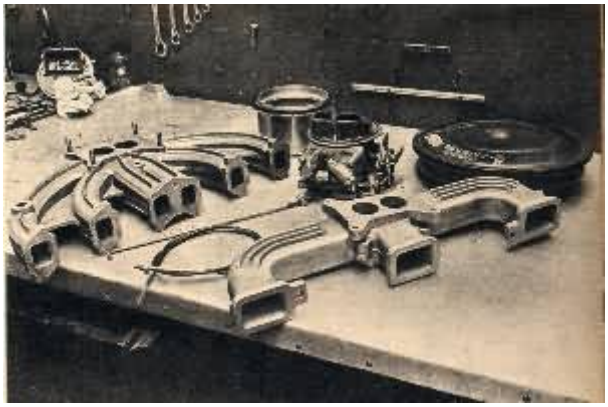
Néstor Penín: ***"Es difícil pero se puede hacer un sistema de alimentación eficiente y económico"*****. Lo explicaba con un múltiple para Chevrolet en las manos.**

La pasión lo envolvió desde muy joven cuando comenzó a hurgar en carburadores, pero tomó definitiva forma mientras trabajaba en Ford en la planta de Pacheco. Allí Néstor Penín, un hábil técnico mecánico que en 1970 tenía 34 años y 2 hijos, se reclinó sobre los carburadores Weber, modificó múltiples y armó los primeros F-100 que salieron a competir.

Despues de su paso por Ford. se independizó y se dedicó a investigar y dibujar. Del tablero a la práctica, sus esfuerzos requirieron mucho tiempo para concretarse, luego de lo cual estuvo listo.

Los múltiples de admisión y carburadores que realizó con el asesoramiento de Holley comenzaron a ocupar el vano de motor de Chevrolet, Falcon y Dodge de paseo.
En su momento, Penín dijo: ***"Muchos lo niegan. Pero realizar mejoras en el automóvil standard es tanto o mas difícil que preparar un motor. Hay que respetar ciertos parámetros de confort de marcha y aumentar la performance al mismo tiempo".*** Por eso, para llevar adelante sus proyectos contó con la asistencia técnica de Holley, que puso a su disposición los laboratorios de experimentación.
De allí salieron los múltiples con otras formas, otros diámetros que, según Penín, ***"reducen el consumo a bajas velocidades, otorgan mas torque sobre todo a escasas revoluciones y aumentan la potencia. ¿cómo puede lograrse tanto beneficio? Simplemente por razones de costo. La producción en serie y la necesidad de reducir costos por parte de las terminales automotrices, obliga a éstas a colocar carburadores relativamente sencillos y económicos. Los múltiples no se pueden maquinar y aunque eficientes en su función, no ofrecen en general las mejores cualidades hidrodinámicas"***.

Tanta razón tenía en sus dichos que solo un año despues, General Motors disponía equipar a sus motores de 250" con múltiples de admisión de su diseño.



El equipo completo para la transformación: múltiples de Chevrolet o Valiant, un carburador Holley doble boca, comandos de acelerador y filtro de aire.

Para lograr sus propósitos Penín rediseñaba los conductos y adoptaba un carburador Holley de doble boca (similar al que -por ese entonces- equipaba al Torino 380), aunque especialmente calibrado a cada modelo de vehículo, y lo ubicaba en los flancos de los motores Chevrolet 230" y 250", Dodge Slant Six y Ford Falcon.

"El carburador, al tener doble cortina, actúa como uno de boca simple a baja velocidad -la elasticidad del motor notablemente incrementada se debía a la regularidad del flujo de aire- y con la doble boca a muchas revoluciones discrimina la alimentación y otorga un handicap de potencia" decía Penín.

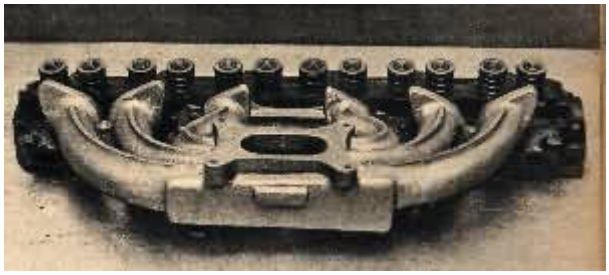
Así un Chevrolet Super Sport con un Holley podía circular a 14 km/h en cuarta velocidad y acelerar a partir de allí con suaves vibraciones.

Así lucía un Chevrolet con el Holley y el múltiple de Penín: economía en baja, velocidad y "reprise"

En cambio discutía mano a mano la primacía en los semáforos con autos de fábrica mucho mas potentes y hasta se atrevía a superar los 170 km/h en ruta. Para los mas modestos y aquellos que buscaban suma economía como los taxistas por ejemplo, la pócima era la misma, pero los gicleurs, difusores y otras menudencias permitían según lo atestiguaban los mismos taxistas "tirar mejor en tercera y ahorrar unos cuantos pesos (15 a 20%) en nafta".

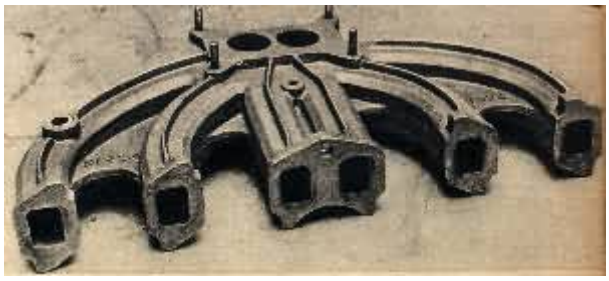
Para ello hubo que reemplazar el carburador Zenith original y colocar el múltiple y el carburador mencionado.

En el Falcon, el Holley simple se reemplazaba por el doble y el conducto de admisión común se cambiaba por uno ramificado.



"Con otro árbol de levas hemos probado un falcon que alcanzó los 170 km/h" decía Penín en aquella época refiriéndose a un Falcon 221" ya que los 221" SP todavía no existían.

En los motores de Valiant y Dodge:



Aprovechando el efecto "ramm" original de fábrica, el múltiple para Valiant facilitaba mas el flujo de gases gracias al estudio de ángulos y perfiles

Néstor Penín logró su propósito con el tiempo y convirtió a un hobby en una pequeña industria que sigue viva hasta nuestros días.

Ingº Juan Gebhard
rivhard@gigared.com