

24 F



MODELO  
DE  
UTILIDAD

79036

por "LLAVE DE CONTACTO AUTOMÁTICO PARA VEHÍCULOS AUTOMÓVILES", a favor de DON RAMON JIMENEZ RAVENTOS, domiciliado en Cáceres "Academia de Automovilismo".

MEMORIA DESCRIPTIVA

El presente Modelo de Utilidad se refiere a una llave de contacto automático para vehículos automóviles.

La finalidad de esta llave es alimentar de corriente eléctrica al sistema de encendido de dichos vehículos y a la vez regular la aceleración.

5. Con la llave objeto de la invención no es necesaria la habitual llave de contacto que es una constante preocupación para un conductor por su exposición a perderla, o a dejarla puesta distraídamente descargándose la batería y quemándose la bobina de transformación.

10. La llave que ahora nos ocupa funciona automáticamente y con independencia de ser objeto de manejo por el conductor, y va dispuesta en el tablero con una instalación sencilla y aplicable a cualquier vehículo que, hasta ahora, haya funcionado a base de llave de contacto manejada por el conductor.

15.



El fundamento de la presente invención estriba en disponer un émbolo deslizable en un cilindro y en cuyo émbolo y convenientemente aislada en una de las caras del mismo, esté dispuesta una chapa de cobre, y en el testero del cilindro correspondiente al lado en que la citada chapa va fijada al émbolo, se disponen los terminales del circuito eléctrico del coche. En esta misma base del cilindro hay alojada una boquilla centrada en la misma que, mediante una conducción tubular flexible conecta a la correspondiente región del cilindro con el colector de admisión del motor del vehículo, de suerte que en cuanto se produce una depresión en dicha admisión, el émbolo se desplaza y establece con su chapa el contacto entre terminales, cerrando por consiguiente el circuito eléctrico del coche.

15. Cuando la depresión es nula o muy baja, el émbolo se despega de los terminales y abre el circuito, para cuyo despegue hay un muelle antagonista que obliga al émbolo a retroceder.

20. La base opuesta del cilindro lleva el orificio de admisión de aire necesario para tal desplazamiento del émbolo cuando se desplaza hacia los terminales y respectiva expulsión cuando obligado por el muelle rompe el referido contacto.

25. Resulta pues que, en reposo el motor, el circuito está abierto y ello supone para el conductor la tranquilidad de abandonar el coche sin preocuparse de llevar consigo una llave, y sabiendo que no hay circuito posible ni se descarga la batería.

30. Cuando desea poner en marcha el coche solo tiene que crear la depresión por admisión con el motor de arranque y ya tie-



ne así cerrado el circuito.

Este dispositivo de llave regula aceleración en el sentido de que cualquier esfuerzo anormal del motor, bruscos acelerones y en fin, cuando se crea por cualquier causa un descenso en la depresión de admisión, el muelle hace retroceder al émbolo e interrumpe así el circuito. Si se pisa fuerte el acelerador a fondo se crea por ello un brusco descenso de la citada depresión que sirve para detener el motor.

En la figura de la adjunta lamina de dibujos se ilustra una ventajosa forma de realización de la llave, como ejemplo no limitativo.

La fig. muestra una llave, según la invención, en corte por plano axial. En 1 se indica una tuerca para fijar el cuerpo de la llave al tablero de suerte que solamente queda visible el fondo del cilindro 2 opuesto al que lleva los terminales de conexión al circuito eléctrico del coche. En ese fondo de 2 va centrado el orificio equilibrador de presiones 3. En el cilindro 2 se desliza el émbolo 4 con cuero 5 para engrase. En la cara de dicho émbolo opuesta al fondo dotado de orificio 3 se fija una placa conductora 7 por intermedio de otra placa aislante 6. El fondo del cilindro 2 de la región donde va fijada al émbolo la citada placa 7, lleva aisladamente montados los terminales 9-9 que rematan su extremo interior en los contactos 8-8, estando los referidos terminales embebidos en una masa aislante 10-10. En el centro de esta base está situado un tornillo hueco 11 al que empalma un extremo de la conducción tubular flexible 13 que conecta a la parte derecha (en la figura) del cilindro con la admisión. El émbolo 4 está obligado por muelle antagonista 12 a desplazarse hacia la izquierda (en la figura).



7. 1. 8. 5

El funcionamiento se comprende fácilmente: al provocarse en el colector de admisión del motor una depresión, el émbolo 4 se desplaza hacia la derecha de la figura siempre que la depresión sea suficiente para vencer la acción del muelle 12, y al contactar con su chapa de cobre 7 los terminales en sus contactos 8-8 cierra el circuito del sistema eléctrico del coche. Si la depresión es nula (motor parado) o muy reducida (anomalías en el esfuerzo motor) el muelle 12 vence tal depresión y separa al émbolo de contacto con los terminales, rompiendo así el circuito.

Dentro de la esencialidad del invento son admisibles variantes de detalle asimismo protegidas. Podrá pues ser la llave del tamaño que convenga y emplear los materiales mas apropiados a la función específica de cada elemento.

N O T A

15. Descritos el objeto y utilidad de la invención, lo que se declara como no divulgado ni practicado en España, comprende las reivindicaciones siguientes:

1.- Llave de contacto automático para vehículos automóviles, para alimentar corriente eléctrica al sistema de encendido del vehículo y para regular la aceleración, caracterizada por constar de émbolo deslizable en un cilindro susceptible de fijarse por una de sus bases en el tablero del coche, llevando esta base centrado un orificio equilibrador de presiones, mientras que la otra base, no visible, está conectada por conducción tubular flexible con el colector de admisión del motor del coche, llevando el referido émbolo, en su



79036 24 FEB 60

5. cara orientada hacia la base del cilindro conectada a la admisión una chapa de material buen conductor de la electricidad fijada a dicha cara con adecuado aislamiento tanto respecto a la masa del émbolo como a las paredes del cilindro, y en esta misma base están solidarizados los terminales del circuito eléctrico del coche, asimismo con aislamiento adecuado y que, pasantes a través de esta base, rematan en su extremo interior en apropiados contactos, completando la llave un resorte antagonista que tiende a mantener al referido émbolo alejado de los expresados contactos de los terminales.

10. 2.- Llave, según la reivindicación 1, caracterizada porque el émbolo se desplaza hacia los contactos de los terminales siempre que en la admisión del motor del coche se produzca depresión suficiente para vencer la acción del muelle, mientras que el citado émbolo se aleja de los contactos cuando la depresión es nula o de escasa cuantía, es decir, cuando el motor está parado o cuando se producen irregularidades en la aceleración, bastando por consiguiente pisar a fondo el acelerador para crear una momentánea disminución de la depresión que permita al muelle antagonista desarrollar su acción ruptora de circuito y en consecuencia parar el motor.

20. 3.- Llave de contacto automático para vehículos automóviles.

Según se describe y reivindica en la presente memoria que consta de cinco hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara y de una lámina de dibujos.

Madrid, a 24 de Febrero de 1960.

Ramon JIMENEZ RAVENTOS.

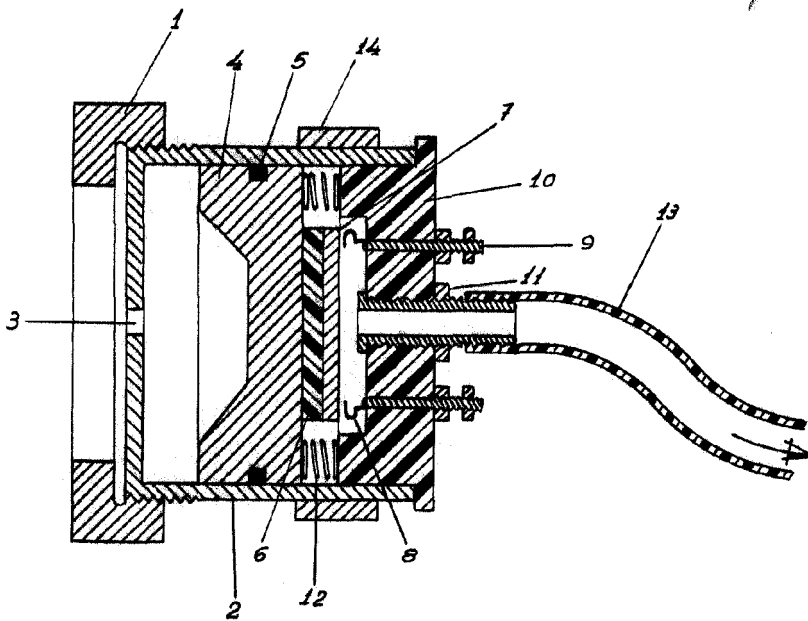
p. a.

RECEIVED

24



79036



*Madrid 24 Febrero 1960*

*Escala Variable*