

22 MAR 1973

rb.

190162

B 60 J

MODELO DE UTILIDAD  
=====

a favor de

D. Juan ROMERO MURCIA, de nacionalidad española, domiciliado en Calle Olot nº 98, PRAT DE LLOBREGAT (Barcelona).

por:

"Dispositivo de cierre perfeccionado para capós de automóviles".

-----oOo-----

Memoria descriptiva

El presente modelo de utilidad tiene como objeto un dispositivo de cierre perfeccionado para capós de automóviles, en el que unas particulares características constructivas y funcionales lo sitúan en un plano de manifiesta superioridad con respecto a otras ejecuciones que, con aná-

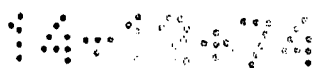


loga finalidad, son conocidas actualmente.

El cierre que motiva este modelo se destina a ser aplicado para sujeción de los capós o cubiertas que cierran normalmente el motor en vehículos automóviles, especialmente de los del tipo en que el capót está provisto de una espiga dirigida hacia abajo y que prende en un pestillo montado en la carrocería y que, para su apertura, se acciona manualmente desde el exterior a través de una abertura practicada en la carrocería.

El presente dispositivo de cierre perfeccionado se caracteriza porque el pestillo queda inaccesible desde el exterior y su accionamiento se lleva a cabo desde el tablero de mandos u otro lugar del interior del vehículo, lo que constituye una evidente ventaja sobre los cierres usuales mencionados que permite aplicarlo igualmente a la cubierta del portaequipajes.

Esencialmente, este dispositivo de cierre consiste en una placa que puede deslizarse por el interior de un palastró de guía, en función de pestillo para inmovilizar la espiga de cierre al aplicarse contra el flanco anular interior de la cabeza de ésta, por la reacción elástica de un resorte conjugado con la misma, en tanto que la apertura se produce voluntariamente desde el tablero de mandos del vehículo, o desde otro punto que resulte apropiado, mediante simple acción digital transmitida a través de un cable de tracción que, venciendo la tensión del resorte indicado, conduce al referido pestillo a una posición neutra por la que queda libre la cabeza de la espiga para posibilitar la apertura del capó, completandose el mismo cierre perfeccionado con



una pata acodada saliente, terminada en una placa o escudo que cubre y cierra la citada abertura de la carrocería, impidiendo el acceso al pestillo desde el exterior.

5 Con objeto de que puedan ser apreciadas con mayor detalle las particularidades que caracterizan a un cierre perfeccionado organizado de conformidad con la presente demanda, a continuación se describe una forma preferida de  
10 realización práctica la cual, a solo título de ejemplo no exclusivo ni limitativo, se relaciona con una hoja de dibujos que se acompaña y en la que se contienen cuatro figuras de la que:

La figura 1 muestra, en detalle seccionado y en alzado, las dos partes constitutivas del cierre, separadas entre sí, de las que la superior corresponde al capó abatible del vehículo, mientras que la inferior refleja el cierre perfeccionado instalado en el punto correspondiente de la carrocería del vehículo.

La figura 2 es complementaria de la figura 1 puesto que, según la misma proyección, representa a las dos partes unidas por corrimiento del pestillo de la parte fija del cierre y su aplicación contra el asiento anular de que está provista la cabeza de la espiga en la parte abatible.

Las figuras 3 y 4 se contraen, respectivamente, a una proyección en alzado y a otra en planta, que se corresponde ortogonalmente, y en las que se representa el conjunto del cierre que motiva el presente modelo de utilidad.

Según muestran dichas figuras, el cierre perfeccionado que las motiva consiste en un armazón -1- que está configurada en forma de "U", aunque con sus aletas visiblemente



te menores que el alma, cerrada por uno de sus extremos mediante una patilla testera -2- contigua a una escotadura que afecta a una de las aletas y dispuesta con un orificio -3- que, en el montaje del cierre a la plancha -4- de la carrocería del vehículo, queda axialmente alineado con una espiga -5- que se halla sujeta al capó abatible -6- del mismo vehículo.

Sobre la misma alineación del eje geométrico paralelo a las aletas la armazón -1- que contiene el orificio -3-, y equidistantes de éste, se distinguen otros dos orificios de menor diámetro en los que se define un segmento recto -7- cuya función es la de impedir el movimiento angular de las mechas roscadas -8- de fijación en que se prolongan unas cabezas cilíndricas -9-, de las que una de ellas -9'- figura cortada según un plano secante que se situa paralelamente al flanco adyacente de un cajetín prismático -19- que aparece solidarizado a un pestillo -10-.

Ambas cabezas -9- y -9'- contienen, entre su mayor diámetro y el de las mechas roscadas -8- en que se prolongan, un tramo corto -11- del que su altura y diámetro corresponden, respectivamente, a una dimensión que es ligeramente mayor que el espesor del pestillo -10-, y de un diámetro también ligeramente menor que el de los orificios oblongos -12- practicados en aquél -10- a los efectos de que dicho pestillo -10- pueda moverse longitudinalmente en ambos sentidos, guiados precisamente por la situación de tales tramos -11- que, junto con la cabeza a que pertenecen, quedan inmovilizados y fijos a la armazón -1- mediante el firme atornillado de sendas tuercas -13- a las mechas roscadas -8- contra el dorso de la misma armazón la cual, a su vez, se

190162



273

fija a la plancha de la carrocería del vehículo mediante tornillos que penetran en el orificio axial, roscado de que se hallan provistas las propias mechas -8-.

5                   Además de su configuración, orificios y cajetín prismático de que es portador, el pestillo -10- presenta un orificio extremo -14- en el que se afianza el extremo correspondiente de un elemento tensor -15- que, sujeto por su extremo opuesto a una aleta -16- fijada a un punto conveniente de la carrocería -4- del vehículo, descarga su  
10                   tensión elástica en el sentido de mantener el orificio central -17- del pestillo -10-, desplazado con relación al orificio opo-  
                    nente -3- practicado en la armazón -1-; apreciándose en esta armazón -1- un orificio en la aleta testera -2- dispuesto para el paso de un cable de tracción -18-  
15                   sujeto al cejetín -19- según medios adecuados -20- y completándose la propia armazón -1- con una patilla acodada en forma de "Z" -21-, cuya parte frontal ampliada -22- se  
                    destina a contener una placa o escudo apropiado -23- que encaja, cerrándola, en la abertura usual practicada en la  
20                   plancha -4- para el accionamiento manual del pestillo.

                    Este sistema de cierre se instala en la plancha -4- del vehículo automóvil, en posición conveniente para que al abatirse el capó -6- para cerrar el alojamiento del motor o de los equipajes la espiga -5- coincida axialmente con el orificio -3- de la armazón -1- y, como sea  
25                   que dicha espiga -5- se halla conjugada con un resorte -24- y con una arandela -25- que se apoya a presión contra el asiento anular opo-  
                    nente de una cabeza -26-, el cierre efectivo tiene lugar por retroceso de la arandela -25- y pene-



tracción de la cabeza -26- en el orificio -3- de la armazón  
 -1-, así como en el orificio -17- del pestillo -10- el cual  
 por efecto de la tracción que sobre del mismo ejerce el ele  
 5           mento tensor -15- retrocede seguidamente para aplicarse ,  
 por el borde adyacente de dicho orificio -17-, contra la  
 corona anular de la cabeza -26- ofreciéndose así un cierre  
 indefinido del capó -6-.

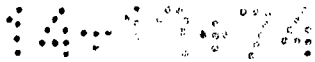
                  Terciada la conveniencia de abrir el referi  
 do capó -6- se procede a ejercer una tracción sobre el ca  
 10           ble -18-, conjugado al efecto don una palanca, tirador o  
 elemento equivalente instalado en el tablero de mandos del  
 vehículo, u otro punto que resulte conveniente, cuya tra  
 cción determina el deslizamiento del pestillo -10- y con  
 siguiente escape, por efecto de la reacción elástica del  
 15           resorte -24-, de la cabeza de cierre -26- a través de los  
 orificios -17- y -3-, en la ocasión coincidentes.

                  Expuestas las particularidades que caracte  
 rizan al dispositivo de cierre perfeccionado que motiva el  
 presente modelo de utilidad, deberá comprenderse que las  
 20           realizaciones prácticas del mismo no quedan estrictamente  
 limitadas a la forma descrita y representada sino que, por  
 el contrario, son susceptibles de adquirir diversas varia  
 ciones de detalle, forma y acabados siempre que con ellos  
 no se alteren la esencialidad ni el alcance del presente  
 25           registro.

N O T A  
 =====

Se reivindica como objeto del presente mo  
 delo de utilidad:

- 30           1.- Dispositivo de cierre perfeccionado pa-



ra capós de automóviles, que se caracteriza esencialmente por consistir en un armazón de forma y dimensiones convenientes, provisto de un orificio, sensiblemente central que, en el montaje del conjunto del cierre a la carrocería de un vehículo, queda axialmente alineado con una espiga que es dependiente del capó abatible del propio vehículo, configurada dicha armazón con una canal por la que puede desplazarse, en ambos sentidos, un pestillo cuya región central contiene asimismo un orificio que es del mismo diámetro que el de la armazón y que puede coincidir con éste, significándose, a ambos lados del orificio de la armazón, y equidistantes de éste, otros dos orificios de menor diámetro en los que se define un segmento recto cuya función es la de impedir el movimiento angular de las mechas roscadas de fijación en que se prolongan unas cabezas cilíndricas interiores, de las que una de ellas figura cortada según un plano secante que es paralelo al flanco adyacente de un cajetín prismático que es solidario del pestillo deslizante.

2.- Dispositivo según la primera reivindicación, caracterizado porque las cabezas cilíndricas sirven de guía y sustentación del pestillo, y en ellas se define un tronco del que se altura y diámetro corresponden, respectivamente, a una dimensión ligeramente mayor que el espesor del pestillo, y de un diámetro ligeramente menor que el de unos orificios oblongos practicados en el propio pestillo a los efectos de que éste pueda moverse longitudinalmente, guiado precisamente por la situación de tales troncos que, junto con la cabeza a que pertenecen, quedan inmovilizados y fijos a la armazón mediante el firme atornillado de sendas tuercas a las mechas roscadas correspondientes

14-12-74

190162



y contra el dorso de la propia armazón la cual, a su vez, que da fija a la carrocería del vehículo mediante tornillos que penetran en un orificio axial roscado previsto en las mismas mechas de las cabezas.

5

3.- Dispositivo, según las reivindicaciones 1 y 2, caracterizado porque el pestillo está provisto de un orificio extremo en el que se afianza el extremo correspondiente de un elemento tensor que, sujeto por su extremo opuesto a una aleta fijada a la carrocería del vehículo, descarga su tensión elástica en el sentido de mantener el orificio central del pestillo desplazado con relación al orificio opo~~n~~ente de la armazón, siendo asimismo dependiente el pestillo de un cajetin prismático solidario de su extremo opuesto en el que sujeto el cabo de un cable de tracción que atraviesa el correspondiente orificio practicado en una aleta extrema ady~~a~~cente de la armazón, dispuesto tal cable para procurar el de~~s~~plazamiento del pestillo en el sentido de vencer la resistencia del tensor opuesto y situar en coincidencia los dos orificios centrales, de la armazón y del pestillo.

10

15

20

25

4.- Dispositivo según la reivindicación 1 a 3, caracterizado por el hecho de que el orificio central de la armazón es axialmente coincidente con una espiga en la que se distinguen un resorte y una arandela que, bajo la presión del mismo, se mantiene apoyada contra el asiento anular opo~~n~~ente de la cabeza de la misma espiga, teniendo lugar el cierre del capó precisamente por penetración de dicha cabeza en el orificio de la armazón, deslizamiento forzado del pestillo, y retroceso elástico de éste por el que el borde de su orificio central se aplica parcialmente sobre el asiento anular de

14777777

190162

22 MAR



la cabeza de la espiga, en lugar de la arandela que, sujeta a la reacción de su resorte, se mantiene aplicada contra la carrocería del vehículo para procurar la inmediata apertura del capó por escape de la cabeza de la espiga en cuanto el orificio del pestillo coincida con el de la armazón por tracción ejercida sobre el cable conjugado con aquél.

5.- Dispositivo, según las reivindicaciones 1 a 4, que se caracteriza por el hecho de que la armazón se prolonga en un apéndice acodado en forma de "Z", ofreciendo una parte frontal de dimensiones convenientes, que destina a contener una placa a modo de escudo visible al exterior del vehículo.

6.- Dispositivo de cierre perfeccionado para capós de automóviles.

Esta memoria consta de nueve hojas escritas por una sola cara.

BARCELONA, 22 MAR. 1973

P.A.

190162

190162

22 MAR 1973

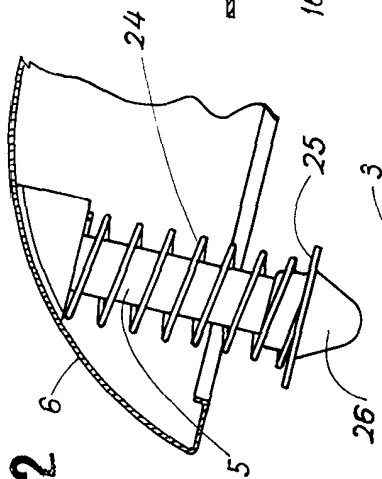


FIG. 1

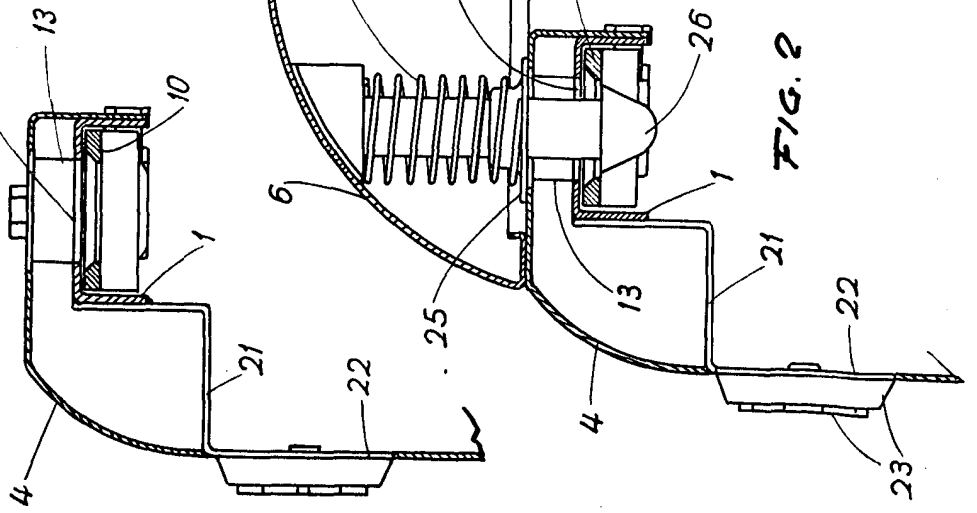


FIG. 2

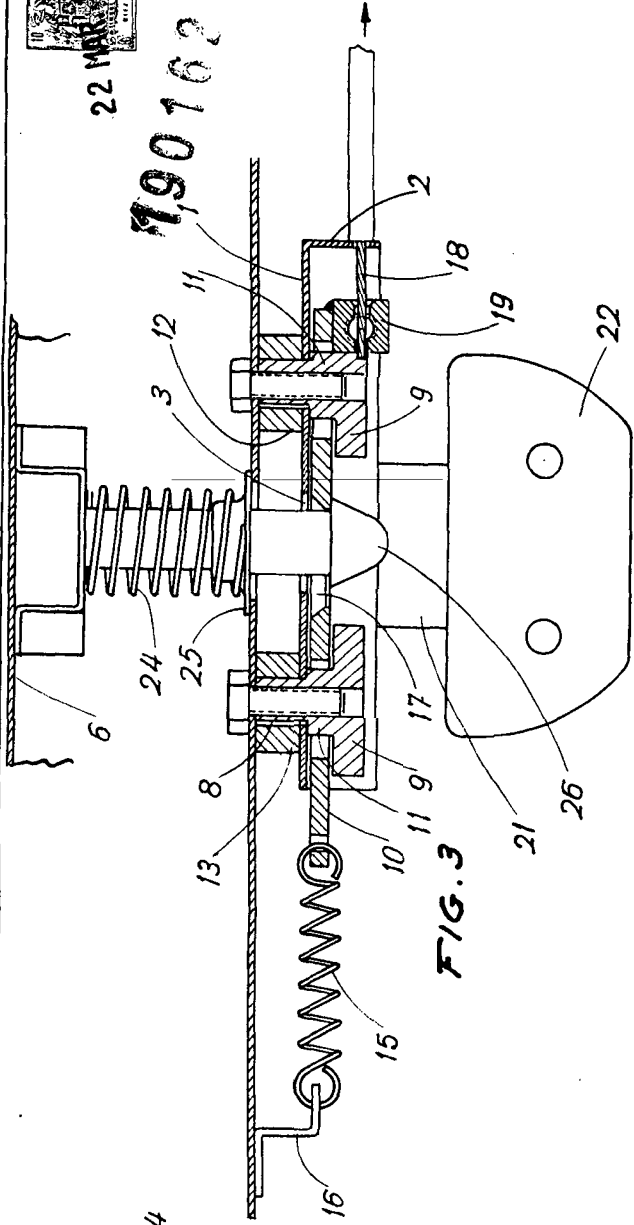


FIG. 3

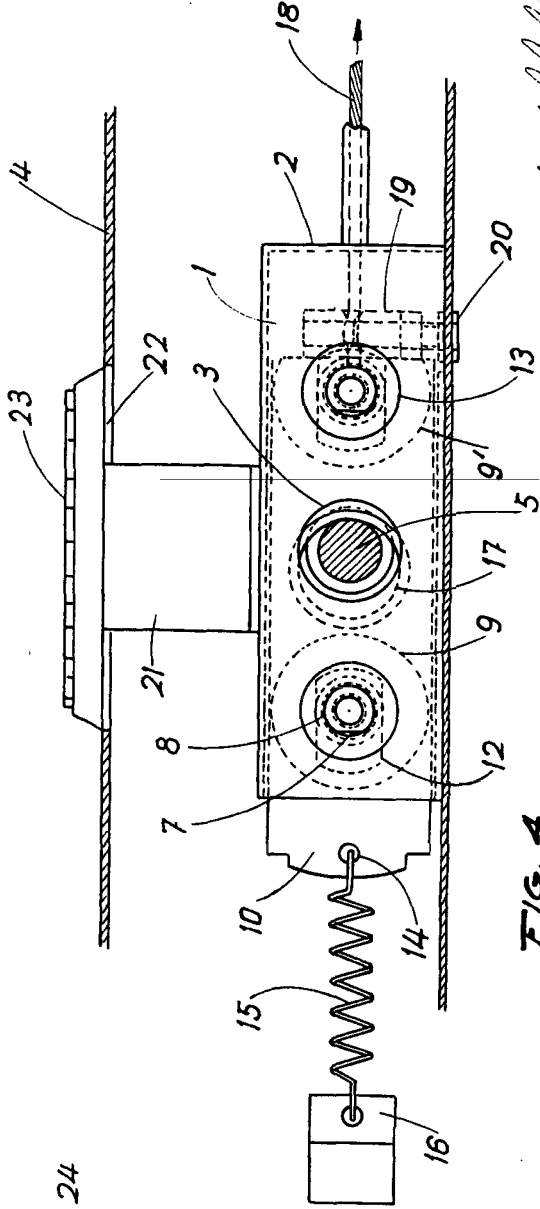


FIG. 4

For Rights/Info