

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Registro de la Propiedad Industrial



ESPAÑA

19 ES	11	NUMERO	238.299	10 Y
	21			
	22	FECHA DE PRESENTACION	25 - 9 - 78	

MODELO DE UTILIDAD

238299

*[Handwritten signature]*

30 PRIORIDADES:	31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
-----------------	-----------	----------	---------

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B60R 25/4

54 TITULO DE LA INVENCIÓN
"DISPOSITIVO ANTIRROBO PERFECCIONADO PARA VEHICULOS"

71 SOLICITANTE (S)
D <sup>a</sup> Asunción MARGARIT CASAS

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
Padua, 95 492 <sup>a</sup> BARCELONA

72 INVENTOR (ES)
La propia solicitante

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE
D <sup>a</sup> Natilde Lloret Geronés

El presente Modelo de Utilidad se refiere a un dispositivo antirrobo perfeccionado para vehículos que es de -- una seguridad total y muy facil de colocar.

La mayor parte de antirrobo conocidos consisten en -  
5 elementos mecánicos de bloqueo de dirección, pedales, pa--  
lancas de cambio de marcha, cuya existencia se advierte in-  
mediatamente y que algunas veces el ladrón del coche inten-  
ta destruir consiguiéndolo o no, pero siempre dañando el -  
vehículo.

10 En cambio el presente dispositivo no es visible y ac-  
tua interrumpiendo el circuito eléctrico de alimentación -  
del primario de la bobina o transformador de tensión. Con  
ello no hay corriente en el primario de la bobina de encen-  
dido y no se genera corriente inducida en el devanado de -  
15 alta y por tanto no se produce la chispa en las bujias. La  
corriente eléctrica que puede nacer en el secundario de la  
bobina en el primer intento del ladrón, será provocado por  
el magnetismo remanente del núcleo de la bobina pero, como  
no hay nueva alimentación de corriente en el primario, se  
20 llega de forma inmediata al paro absoluto.

El dispositivo está constituido por un conmutador con  
dos posiciones definidas que se situa en un lugar sólo co-  
nocado por el conductor. La carcasa del conmutador se soli-  
dariza mediante unos tornillos, uno de los cuales ha de --  
25 quedar conectado a masa. El conmutador permite que el en-  
cendido del coche funcione correctamente y se pueda poner  
en marcha. Sin embargo cuando el vehículo lleva funcionan-  
do un determinado tiempo se interrumpe el circuito de la -

bobina. Para ello sirve un circuito térmico, unos relés, -  
30 un circuito transistorizado o un mecanismo de inercia. El  
tiempo reducido de avance del vehículo termina cuando se -  
ha abierto el circuito de bobina. Del contactor salen dos  
conductores que permiten intercalarlo en el conducto habi-  
tual de enlace entre la batería y la bobina o transforma--  
35 dor elevador de tensión del equipo de encendido del motor  
del vehículo. Los dos conductores que salen del interrup--  
tor tienen la longitud suficiente para adaptarse a las po-  
sibles y variables distancias existentes entre la posición  
escondida elegida por el conductor y la fija de la bobina  
40 o transformador elevador.

Al actuar en el conmutador de doble seccionador se pro-  
duce simultáneamente la apertura del circuito de la bobina  
de encendido y el cierre y por tanto el funcionamiento del  
circuito de bloqueo o antirrobo. Uno de los conductores --  
45 del conmutador se conecta a la batería, mientras que el --  
otro conductor provisto de terminal se conecta al borne po-  
sitivo del primario de la bobina o transformador elevador  
de tensión, previa desconexión del cable existente que en-  
laza el primario de la bobina con la batería. El cable des-  
50 conectado de la bobina se une al otro cable del dispositi-  
vo antirrobo, con lo que el conmutador queda debidamente -  
intercalado, bastando que el usuario lo deje en la posi- -  
ción indicadora de paro para que el arranque del vehículo  
se produzca durante el tiempo preciso para que el sistema  
55 de retardo interrumpa el circuito de la bobina. El tiempo  
que tarda en producirse el paro depende de factores diver-

60 sos como el ajuste del aparato en fábrica, la temperatura ambiente, lo que se apriete el acelerador, etc.

De esta forma, al abandonar el coche, se fija el conmutador situado en un lugar accesible para el usuario y difícil de encontrar para el extraño, en la posición en la cual la puesta en marcha del vehículo solo permitirá el avance de unos pocos metros, parándose al cabo de un tiempo breve y repitiéndose las operaciones de puesta en marcha y paro hasta que con el paro total del vehículo quedará aparentemente averiado. El avance de unos pocos metros se produce porque el circuito térmico no ha abierto todavía el circuito de la bobina.

70 Cuando el usuario retorna al vehículo, le basta accionar la palanca del conmutador en sentido contrario, con lo que restablece la unión entre batería y bobina y puede poner de nuevo en marcha el vehículo. Si no se tocara el interruptor el coche se volvería a poner en marcha durante el tiempo indicado sin tocar la palanca del conmutador ya que, después del tiempo de paro, el circuito térmico del aparato vuelve a su posición inicial.

En la hoja gráfica adjunta y a título de ejemplo se representa un caso de realización práctica del dispositivo antirrobo perfeccionado para vehículos, objeto del presente Modelo de Utilidad.

80 La figura 1 representa el esquema general de instalación del dispositivo, mientras que las figuras 2 y 3 representan las vistas en alzado frontal y lateral del dispositivo con sus terminales.

85 Siguiendo los dibujos se advierte la carcasa -1- del  
contactor que ha de fijarse en un lugar accesible del vehí-  
cuylo y que sea solo conocido por el usuario. La carcasa -  
lleva unas orejas laterales -2- que son atravesadas por --  
los tornillos de fijación -3- y -4- del contactor a la su-  
90 perficie oculta a la que se aplica.

El tornillo -3- de la fijación a masa, según se indi-  
ca esquemáticamente en -5-, debe tener contacto metálico -  
directo con la carrocería del vehículo.

De la base del conmutador sobresalen dos conductores  
95 -6- y -7-. Estos conductores se suministran de bastante --  
longitud para ampliar las posibilidades de situación del -  
mismo en lugar menos localizable a juicio del usuario.

El conductor -6- tiene en su extremo un terminal -8-,  
mientras que el extremo del otro cable está dispuesto se--  
100 gún -9- y apto por tanto para un empalme con otro cable de  
terminal similar.

El extremo del cable -6- tiene que unirse con el bor-  
ne positivo del primario de la bobina o elevador de ten- -  
sión del circuito de encendido del vehículo. Así pues es -  
105 preciso que el cable -6- tenga suficiente longitud para pa-  
sar al compartim-ento del motor a través de algún orificio  
de la carrocería y llegar a la posición fija de la bobina  
de encendido -10-.

En estas condiciones se desatornilla y saca el borne  
110 del cable -11- señalado de trazos de la bobina de encendi-  
do que estaba unido al polo positivo de la batería -12- y  
se coloca en su lugar el terminal extremo -8- del cable --

-6- que queda así vinculado al polo positivo de la bobina  
-10-.

115 El extremo desnudo -9- del otro cable -7- del dispositi-  
tivo antirrobo y el que se protege con cinta aislante, se  
une con el cable de la bobina sacado anteriormente o sea -  
con el conductor de enlace con la batería.

El conductor -13- de masa del conmutador lleva en su  
120 extremo un terminal -14- que es atravesado por el tornillo  
-3- de anclaje del dispositivo, que es el que debe tener -  
contacto metálico directo con la carrocería del coche. So-  
lo hay dos conductores el -6- y el -7- ya que el -14- es -  
para que el aparato tenga una masa a través del tornillo.

125 En esencia se trata de que el usuario disponga de un  
conmutador escondido que le permita abrir el circuito de -  
enlace entre batería y bobina, conectando al mismo tiempo  
el dispositivo antirrobo. Con ello se asegura que aunque -  
el ladrón pone normalmente en marcha el coche este solo --  
130 funcionará durante un periodo corto de tiempo. Podrán pro-  
ducirse otros intentos afortunados hasta el paro total, -  
con lo que el ladrón abandonará el vehículo creyendo que -  
está averiado.

La palanca -15- de accionamiento del conmutador en la  
135 posición de la figura 1 o sea inclinada hacia el rombo de  
indicación oscuro, determina en el caso del ejemplo que el  
coche está protegido por el antirrobo. Basta pasar la palan-  
ca a la posición -15'- del lado del rombo blanco en el dibu-  
jo y verde en la realidad para que el coche funcione correc-  
140 tamente. En la práctica los rombos oscuro y blanco estarán

coloreados en rojo y verde, colores habituales para indicar el paro y funcionamiento.

Se fabricará el dispositivo antirrobo perfeccionado -  
para vehículos con los materiales apropiados a sus elemen-  
145 tos componentes, pudiendo variar su forma, acabado, dimensiones y cuantos detalles no alteren, cambien o modifiquen su esencialidad.

- R E I V I N D I C A C I O N E S -

- 1<sup>a</sup>.- Dispositivo antirrobo perfeccionado para vehículos ca-  
racterizado por [un conmutador con dos posiciones definidas  
150 que se situa en un lugar sólo conocido por el conductor. -  
La carcasa del conmutador se solidariza mediante unos tor-  
nillos, uno de los cuales ha de quedar conectado a masa. -  
El conmutador permite que el encendido del coche funcione  
correctamente y se pueda poner en marcha. Sin embargo, - -  
155 cuando el vehículo lleva funcionando un determinado tiempo,  
se interrumpe el circuito de la bobina. Para ello sirve un  
circuito térmico, unos relés, un circuito transistorizado  
o un mecanismo de inercia. El tiempo reducido de avance --  
del vehículo termina cuando se ha abierto el circuito de -  
160 bobina. Del contactor salen dos conductores que permiten -  
intercalarlo en el conducto habitual de enlace entre la ba-  
teria y la bobina o transformador elevador de tensión del  
equipo de encendido del motor del vehículo. Los dos conduc-  
tores/<sup>que</sup>salen del interruptor tienen la longitud suficiente  
165 para adaptarse a las posibles y variables distancias exis-  
tentes entre la posición escondida elegida por el conduc-  
tor y la fija de la bobina o transformador elevador.]
- 2<sup>a</sup>.- Dispositivo antirrobo perfeccionado para vehículos, -  
según reivindicación primera, caracterizado porque [al ac-  
170 tuar en el conmutador de doble seccionador, se produce si-  
multáneamente la apertura del circuito de la bobina de en-  
cendido y el cierre y por tanto el funcionamiento del cir-  
cuito de bloqueo o antirrobo. Uno de los conductores del -

175 conmutador se conecta a la batería, mientras que el otro -  
conductor provisto de terminal se conecta al borne positi-  
vo del primario de la bobina o transformador elevador de -  
tensión, previa desconexión del cable existente que enlaza  
el primario de la bobina con la batería. El cable desconec-  
tado de la bobina se une al otro cable del dispositivo an-  
180 tirrobo, con lo que el conmutador queda debidamente inter-  
calado, bastando que el usuario lo deje en la posición in-  
dicadora de paro para que el arranque del vehículo se pro-  
duzca durante el tiempo preciso para que el sistema de re-  
tardo interrumpa el circuito de la bobina.]

185 3ª.- Dispositivo antirrobo perfeccionado para vehículos.  
Consta la presente memoria descriptiva de nueve hojas fo-  
liadas y escritas por una sola cara.

Barcelona, 22 de Septiembre de 1.979

P. A.

M. LLORT



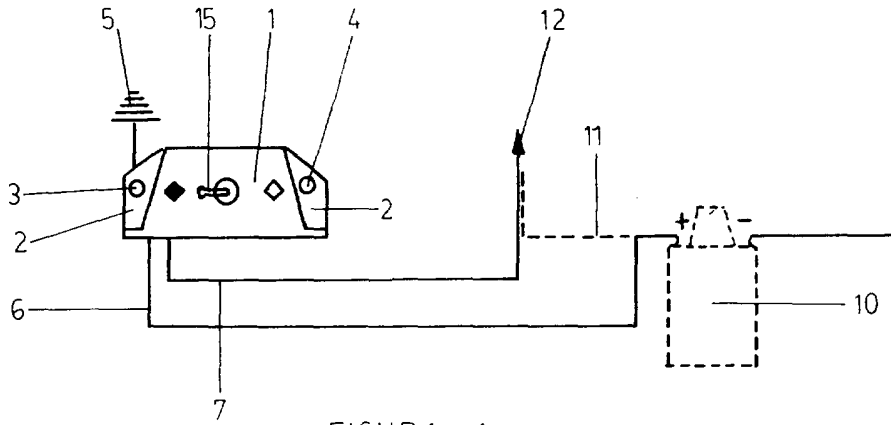


FIGURA 1

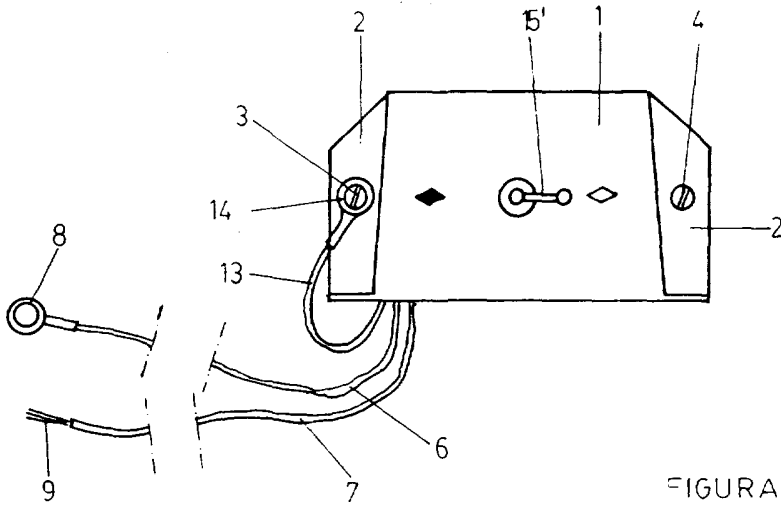


FIGURA 2

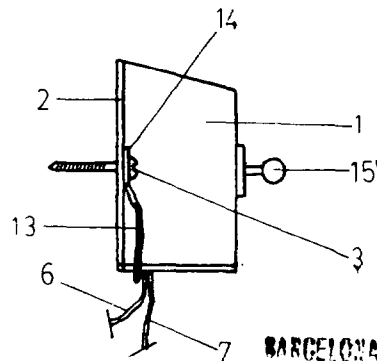


FIGURA 3

BARCELONA 22 DE Septiembre DE 1978  
P. 1.

M. LLORT

ESCALA VARIABLE