

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Registro de la Propiedad Industrial



ESPAÑA

10	ES	11	NUMERO	243690	10	Y
21		22	FECHA DE PRESENTACION	1 JUN 1978		

FC 1.3.80

**MODELO DE UTILIDAD**

Concedido el Registro de acuerdo con la Ley de Patentes de 1977 en la presente forma y según el contenido de la memoria adjunta.

20	PRIORIDADES:	22	FECHA	23	PAIS
21	NUMERO				
	78 17 254		8 junio 1978		Francia

27	FECHA DE PUBLICIDAD	31	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			B60K 2/06; B60K 20/04

24	TITULO DE LA INVENCIÓN
	"DISPOSITIVO ANTIRROBO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES".

21	SOLICITANTE (ES)
	NEIMAN, S. A.

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	92400 Courbevoie (Francia) 39 Avenue Marceau

22	INVENTOR (ES)

23	TITULAR (ES)

24	REPRESENTANTE
	Don Ignacio PONTI GRAU

CADUCADO

La presente invención se refiere a un dispositivo antirrobo para vehículos automóviles que provoca un bloqueo de la palanca de cambio de velocidades.

La mayor parte de los dispositivos antirrobo utilizados están destinados a provocar un bloqueo de la columna de dirección. Debido al riesgo que produciría un bloqueo accidental de la columna de dirección, es necesario prever diversos seguros para impedir una desconexión involuntaria de encerrojamiento, lo que complica el dispositivo antirrobo y aumenta su precio de costo.

Igualmente se ha propuesto bloquear diversos otros órganos del vehículo, por ejemplo el freno, la caja de velocidades, etc. Algunas de estas proposiciones no se conforman a los reglamentos en vigencia y otras no han resultado satisfactorias.

La presente invención se propone suministrar un nuevo dispositivo antirrobo de alta seguridad, que impide utilizar la palanca de cambios de velocidades y al cual está asociado un conmutador eléctrico, del tipo utilizado en combinación con los dispositivos antirrobo de dirección.

A este efecto, de acuerdo con la invención, la palanca de cambio de velocidades está articulada alrededor de un eje apreciablemente paralelo al piso del vehículo y próximo a dicho piso, comprendiendo este último un dispositivo de cerradura dispuesto para aprisionar la palanca después de su abatimiento sobre el piso.

La invención será bien comprendida por la lectura de la descripción siguiente, realizada haciendo referencia a

los dibujos adjuntos, en los cuales:

La figura 1 es una vista esquemática en alzado lateral, parcialmente en corte, de una palanca de cambio de velocidades de acuerdo con un ejemplo de realización de la invención, en posición de trabajo; la figura 2 es una vista en alzado frontal, parcialmente en corte, de la palanca de la figura 1; la figura 3 es una vista desde arriba de la palanca de las figuras 1 y 2; la figura 4 es una vista en alzado lateral de la palanca de las figuras 1 a 3, en posición de encerrojamiento; la figura 5 es una vista desde arriba de la palanca en posición de encerrojamiento, y la figura 6 es una vista en corte de la empuñadura de la palanca de las figuras 1 a 5.

La palanca de cambio de velocidades de acuerdo con la invención comprende una varilla -1- terminada por un pomo de comando -2- y fijada a una rótula -3- situada bajo el piso -4- del vehículo.

De acuerdo con la invención, la varilla -1- está formada por dos partes -1a y 1b- articuladas una sobre la otra alrededor de un eje -5- paralelo al piso y situado en un hueco -6- de éste, formado de manera que recibe la parte -1a- después de su oscilación (figura 4).

La parte -1a- contiene un empujador -7- sometido a la acción de un resorte -8- que lo fuerza hacia arriba. El extremo superior del empujador -7- está apoyado contra una parte móvil -2'- del pomo -2- y su extremo inferior se termina a cierta distancia de la superficie de la junta -9- entre las partes -1a y 1b-. La parte -1b- contiene un cerrojo

-10-, forzado hacia lo alto de un resorte -11- y cuyo extremo superior penetra, en la posición de reposo, dentro del canal que contiene el empujador -7-, de manera que impide la oscilación de la parte -1a- alrededor del eje -5-. Si se introduce el empujador -7- por acción sobre la parte móvil -2'- del pomo -2-, se presiona al cerrojo -10- contra la acción de su resorte -11-, hasta que la superficie de apoyo entre empujador y cerrojo coincide con la superficie de junta -9-. En esta posición es posible la oscilación de la parte -1a-.

En el hueco -6- está alojado un dispositivo de encerrojamiento -12- (figuras 4 y 5) que comprende una aleta -13- que oscila elásticamente para venir a aprisionar automáticamente la parte -1a- de la varilla -1- después del rebatimiento. La aleta -13- puede estar encerrojada mediante un pestillo -14- comandado por una cerradura de seguridad -15-, accionada por una llave -16-. En el fondo del hueco -6- está alojado un pulsador -17- de comando de un interruptor general de alimentación eléctrica del vehículo, de manera que, en la posición de encerrojamiento de las figuras 4 y 5, es cortada la alimentación eléctrica del vehículo.

El interruptor puede igualmente poner bajo tensión un dispositivo de alarma accionado, por ejemplo, por la apertura de las puertas del vehículo.

En el momento del desbloqueo por accionamiento de la llave -16-, se provoca la retracción del pestillo -14-, por consiguiente la liberación de la aleta oscilante -13- que por su rotación rechaza a la varilla -1- hacia arriba,

desacoplando así al pomo -2- del hueco -6-.

En el momento de la elevación de la parte -1a- a la posición vertical, el cerrojo -10-, bajo la acción del resorte -11-, se acopla en el alojamiento de la parte -1a- solidarizando así las partes -1a y 1b-.

En la forma de realización representada en el dibujo, el dispositivo antirrobo mecánico comprende asimismo un conmutador eléctrico que comanda, además, las funciones eléctricas habituales y que puede ocupar por ejemplo, las posiciones "stop" -S-, "accesorios" -A-, "marcha" -M- y "arranque" -D-, estando accionado este conmutador por el pomo -2- que, a este efecto, es rotativo alrededor de un eje -18- (veanse figuras 3 y 6). Una porción aparente -19- del pomo -2- queda solidaria del eje -18- y recibe un resorte de torsión -20- destinado a llevar el pomo -2- de la posición "arranque" -D- a la posición "marcha" -M- cuando es soltado. El pomo -2- puede ocupar una posición "desbloqueo" -V- (figura 3) que permite la introducción de la varilla empujador -7-, estando todos los contactos abiertos.

El pomo -2- contiene contactos móviles -21- soportados por resortes -22-, en apoyo contra contactos fijos -23-, conectados a cables conductores -24- que salen de la parte -1a- de la varilla -1- dentro de una vaina -25- (figura 2).

En otra forma de realización, no representada, al conmutador eléctrico está montado sobre el eje -5- y su rotación es comandada por pivotamiento de la parte -1a-. Las funciones eléctricas habituales se obtienen entonces median-

te posiciones diferentes de la parte -la- en el curso de su ascenso.

- . -



REIVINDICACIONES

5 1. Dispositivo antirrobo para vehículos automóviles, del tipo de los que provocan un bloqueo de la palanca de cambio de velocidades, caracterizado por el hecho de que la palanca de cambio de velocidades está articulada alrededor de un eje apreciablemente paralelo al piso del vehículo y próximo a dicho piso, comprendiendo este último un dispositivo de cerradura dispuesto para aprisionar la palanca después de su abatimiento sobre el piso.

10 2. Dispositivo antirrobo para vehículos automóviles, de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizado porque el dispositivo de cerradura comprende una aleta pivotante solicitada elásticamente y que puede ser inmovilizada por un pestillo de encerrojamiento comandado por una cerradura de seguridad.

15 3. Dispositivo antirrobo para vehículos automóviles, de acuerdo con cualquiera de las reivindicaciones 1 y 2, caracterizado porque la palanca comprende una varilla deslizante solicitada por resorte y comandada por un empujador, dispuesta para desencerrojar la articulación de dicha  
20 palanca.

4. Dispositivo antirrobo para vehículos automóviles, de acuerdo con cualquiera de las reivindicaciones 1 a 3, caracterizado porque un interruptor eléctrico está comandado por la oscilación de la palanca.

25 5. Dispositivo antirrobo para vehículos automóviles, de acuerdo con cualquiera de las reivindicaciones 1 a

4, caracterizado porque el pomo de la palanca de cambio de velocidades comprende un conmutador eléctrico.

6. Dispositivo antirrobo para vehículos automóviles, de acuerdo con cualquiera de las reivindicaciones 1 a

5, caracterizado porque el conmutador eléctrico está conectado al eje de articulación y al basculamiento de la palanca.

7. Dispositivo antirrobo para vehículos automóviles.

La presente memoria descriptiva consta de ocho hojas foliadas escritas a máquina por una sola cara.

Barcelona, 1 de junio de 1979

NEIMAN, S. A.

P. a. J. PONTI



29611/3

Fig 1

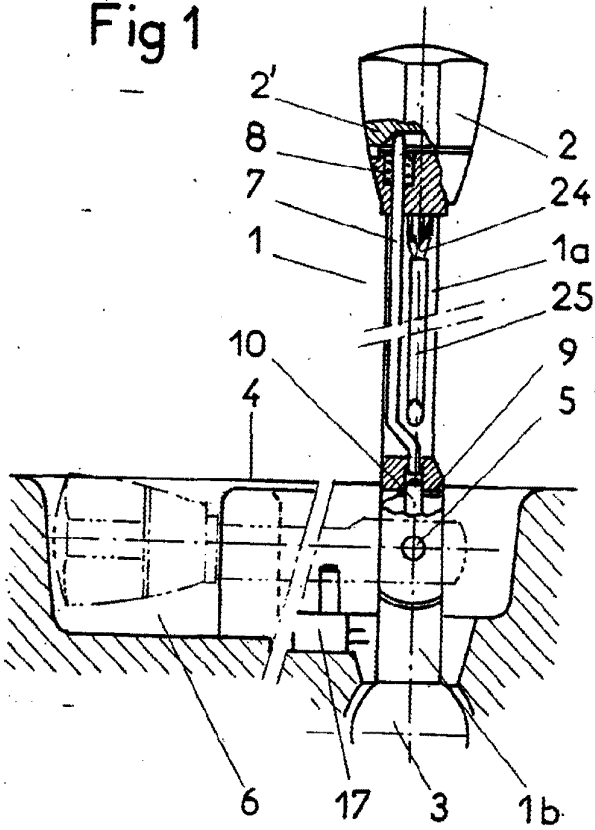


Fig 2

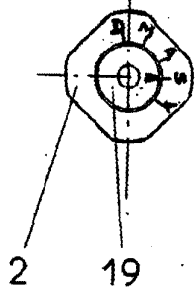
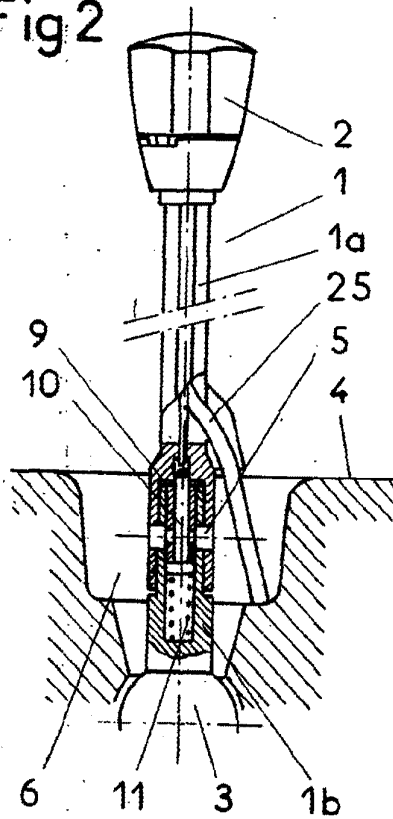


Fig 3

Barcelona, 1 de junio 1979  
p.a.

Fig. 4

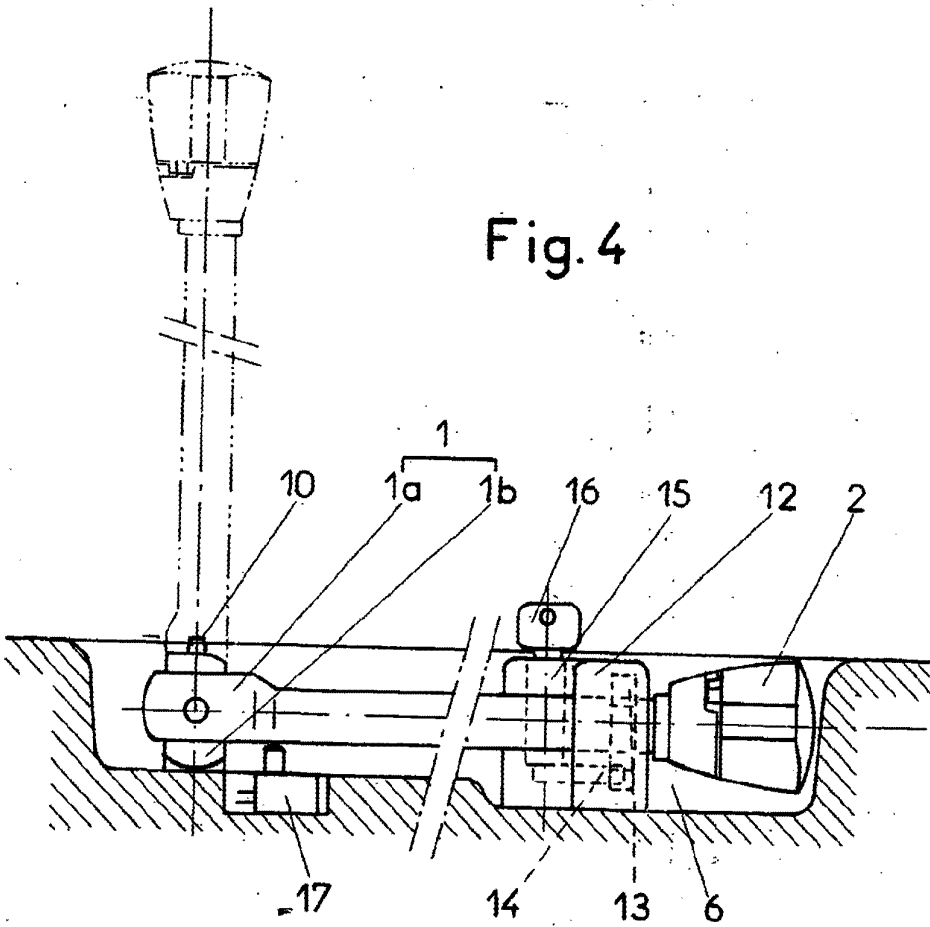
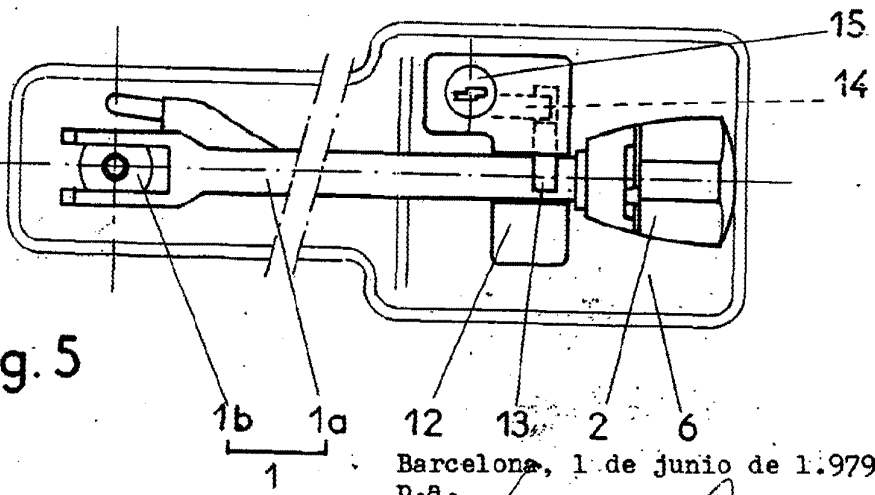


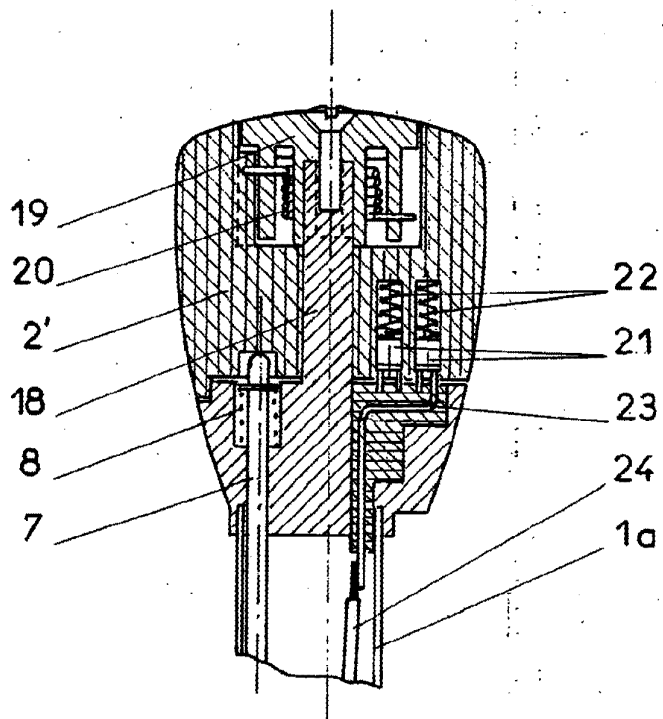
Fig. 5



Barcelona, 1 de junio de 1.979  
p.a.

29611/3

Fig. 6



Barcelona, 1 de junio de 1.979  
p.a.

29611/3