



ESPAÑA

10 ES	11 NUMERO	10 Y
21	248.686	
22	FECHA DE PRESENTACION	
	18-2-80	

**MODELO DE UTILIDAD**

Concedida el Registro de la Propiedad Industrial con los efectos que se derivan de la Ley de Patentes de 1924, en virtud de la solicitud de la mencionada inventora.

30 PRIORIDADES:	31 FECHA	32 PAIS
31 NUMERO		

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B60K 41/02, 41/14

54 TITULO DE LA INVENCIÓN
DISPOSITIVO DE TRANSMISION MECANICA PARA EL ACCIONAMIENTO DEL EM-BRAGUE DE VEHICULOS.

71 SOLICITANTE (S)
DON JOSE GAZTANETA BAZTARRIKA y DON JULIAN JAUREGUI BELANDI

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
Casa Goico-Ostatu - ASTEASU (GUIPUZCOA)

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE
DON BERNARDO UNGRIA GOIBURU

SC/TF.

1 El Estatuto vigente sobre Propiedad Industrial, de  
26 de Julio de 1929, en su texto refundido publicado el 30  
de Abril de 1930, establece los caracteres de patentabili-  
dad de las invenciones de tipo industrial que tienen por  
5 objeto obtener ventajas sobre lo ya conocido, admitiendo  
por consiguiente como patentables, las nuevas máquinas, a-  
paratos, instrumentos, procesos de fabricación, etc. La am-  
plitud de conceptos previstos como patentables, ha llevado  
al legislador a aclarar (Artº. 46) que la enumeración con-  
10 tenida en dicho cuerpo legal es puramente enunciativa y no  
limitativa, haciéndola extensiva incluso a los descubrimien-  
tos de tipo científico (Artº. 47).

El Decreto de 26 de Diciembre de 1947, recogiendo  
15 la Orden de 18 de Noviembre de 1935, confirma el criterio  
legal de que también serán patentables los instrumentos, ob-  
jetos, o partes de los mismos, que aporten a la función a  
que son destinados, un beneficio o efecto nuevo, y en defi-  
nitiva que constituyan una mejora sustancial sobre lo ante-  
riormente conocido.

20 Pues bien, a tenor de lo expuesto, y en base al ar-  
ticulado que recoge los conceptos expresados, debe conside-  
rarse, que la invención a que se refiere la presente memo-  
ria, constituye una novedad industrial, con características  
y ventajas que la hacen merecedora del privilegio de explo-  
25 tación exclusiva que por ella se solicita, premiando así  
los méritos de quien aporta a la industria del país una me-  
jora efectiva y precisamente comprendida entre las enuncia-  
das por la Ley como patentables. (Arts. 46 y 47 en relación  
con el 171, en su nueva redacción afectada por la Orden de  
30 18 de Noviembre de 1.935).

1 La presente invención se refiere a un dispositivo de  
transmisión mecánica para el accionamiento del embrague de  
vehículos, el cual está especialmente concebido como medio  
de unión entre el correspondiente embrague dispuesto en el  
5 motor y el pedal de accionamiento del mismo.

El dispositivo en cuestión se basa fundamentalmente  
en la interrelación entre una serie de soportes y bielas  
que, junto con un cable y un muelle recuperador, une el  
embrague dispuesto en el motor con el pedal, como anterior-  
10 mente se ha dicho.

La gran ventaja que ofrece el dispositivo de trans-  
misión que la invención propone, radica en el hecho de que  
para su montaje utiliza y aprovecha los elementos de fija-  
ción ya preestablecidos para otro tipo de embrague de tal  
15 forma que a través de tales elementos de fijación prees-  
tablecidos se acopla el dispositivo de transmisión propiamen-  
te dicho.

Básicamente se constituye a partir de un soporte que  
se encuentra debidamente fijado al chasis del motor, sobre  
20 cuyo soporte va sujeto uno de los extremos desde el corres-  
pondiente muelle de recuperación, en tanto que el otro ex-  
tremo de tal muelle se fija sobre la biela del propio em-  
brague.

A su vez, sobre dicho soporte se articula una biela,  
25 facultada para girar a través de tal punto de articulación,  
cuyo extremo libre se relaciona con una horquilla a la que  
va fijo el extremo del correspondiente cable, siendo éste  
guiado en su recorrido por un rodillo, con la particulari-  
dad de que el extremo de tal cable presenta un tensor que  
30 se prolonga en una horquilla a través de la cual se rela-

1 ciona, mediante un soporte con el correspondiente pedal de accionamiento.

5 De esta forma y con el dispositivo así constituido el mismo puede montarse y cambiarse por otro embrague previsto con anterioridad en vehículos, ya que para el montaje del dispositivo de transmisión que la invención propone no hace falta nada más que desmontar el bombín original del vehículo, con su soporte incluido, así como desmontar también la horquilla de accionamiento del pedal de embrague a la bomba principal, para de esta forma montar el dispositivo de transmisión objeto de la invención, mediante los accesorios anteriormente expuestos y debidamente fijados como posteriormente se describirá.

15 Para complementar la descripción que seguidamente se va a realizar y con objeto de ayudar a una mejor comprensión de las características del invento, se acompaña a la presente Memoria descriptiva de un juego de planos cuyas figuras representan lo siguiente:

20 Figura 1ª.- Muestra una vista general y en perspectiva del dispositivo transmisor de accionamiento del embrague en vehículos, el cual puede observarse como va acoplado al motor y al correspondiente chasis del vehículo, pudiéndose apreciar por línea de trazos el propio motor con su chasis, así como el soporte del pedal de accionamiento.

25 Figura 2ª.- Muestra un detalle de la articulación prevista entre el cable y el pedal de accionamiento del embrague.

30 A la vista de las mencionadas figuras, puede observarse como el dispositivo de transmisión realizado de acuerdo con la invención, se constituye a partir de un soporte -1-

1 formado por un cuerpo plano de configuración preferentemente  
triangular que se encuentra fijado al chasis -2- del motor  
del vehículo, de tal forma que de la cara superior, y de una  
zona determinada, del soporte -1- emerge un tetón -3- en el  
5 que se fija uno de los extremos del correspondiente muelle  
recuperador -4- relacionado por su otro extremo con la pro-  
pia biela -5- de embrague.

Una de las zonas extremas o vértice del referido sopor-  
te -1- va articulado a una biela alargada y ligeramente cur-  
10 vilínea -6- a la que se asocia el respectivo cable de tra-  
cción -7-, estando tal biela -6- facultada para girar sobre  
el eje -8- que constituye su propia articulación con el so-  
porte -1-, a la vez de que en una zona próxima a tal extremo  
de articulación la biela se relaciona con una horquilla -9-  
15 que se prolonga en un vástago -10- articulado al propio em-  
brague del motor.

En cuanto a la fijación del cable de traccionado -7-  
sobre la biela -6-, se realiza mediante una horquilla -11-  
fijada por los extremos de sus ramas libres sobre el propio  
20 extremo de la biela -6-, habiéndose previsto en el propio  
chasis -2- del motor un rodillo -12- para el guiado y des-  
lizamiento del propio cable de tracción -7-, el cual compor-  
ta en su extremo libre un tensor -13- formado por un tramo  
fileteado externamente que rosca en un tramo cilíndrico per-  
25 teneciente al propio cable -7-, tal y como se aprecia cla-  
ramente en la figura 1ª. El extremo de tal tensor -13- va  
fijado a una nueva horquilla -14- sobre la que va montado  
un soporte -15- de empuje acodado en oposición, de modo que  
30 sobre el tramo extremo de tal soporte -15-, opuesto al de fi-  
jación sobre la horquilla -14-, es atravesado, con giro libre,

1 por un elemento cilíndrico -16- que es acodado en escuadra y que en su extremo libre presenta un fileteado y roscado para su fijación sobre la correspondiente horquilla -17- del pedal de accionamiento.

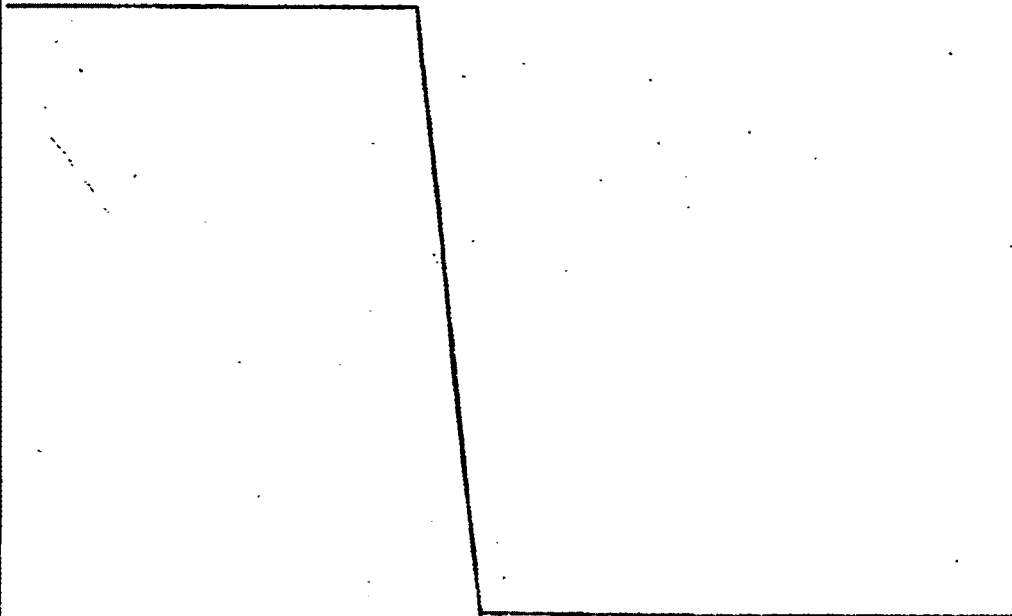
5 A su vez, tal soporte -15- doblemente acodado es susceptible de girar respecto a un eje -18- cuyo extremo libre va alojado en un cuerpo cilíndrico -19- que se encuentra a su vez soldado lateralmente a una pletina rectangular -20- en funciones de soporte.

10 De esta forma y actuando sobre el correspondiente pedal de accionamiento, y en virtud de la articulación de éste sobre el propio cable de tracción -7- éste será traccionado y con ello traccionará a la biela -6- para así transmitir su movimiento al correspondiente embrague, de forma que cuando se deja de accionar el pedal correspondiente la biela -6- recupera su posición primitiva en virtud del cable recuperador -4-, volviendo el cable de tracción -7- a su posición original.

20

25

30



1 Hecha la descripción a que se refiere la memoria  
que antecede, es preciso insistir en que los detalles de  
realización de la idea expuesta, pueden variar, es decir,  
que pueden sufrir pequeñas alteraciones, basadas siempre  
5 en los principios fundamentales de la idea, que son en esen-  
cia los que quedan reflejados en los párrafos de la descrip-  
ción hecha. En efecto, el Artículo 48 del Estatuto vigente  
sobre Propiedad Industrial, establece como no patentables,  
en su apartado tercero, "los cambios de forma, dimensiones,  
10 proporciones y materias de un objeto ya patentado" fijando  
así el criterio del legislador en el sentido de que paten-  
tada una idea que pueda dar lugar a una realidad práctica  
e industrializable, nadie podrá apoyarse en ella para, a  
pretexto de haber introducido ligeras modificaciones, pre-  
15 sentarla como nueva y propia.

Este principio, en cuanto al alcance de la protec-  
ción del objeto patentado se refiere, se halla confirmado  
por numerosas Sentencias del Tribunal Supremo, y entre -  
ellas, como más terminantes, en las de fechas 16 de octubre  
20 de 1954, 23 de enero de 1959, 20 de marzo de 1964 y otras.

Establecido el concepto expresado, en cuanto a la  
amplitud que debe darse a la protección solicitada, se re-  
dacta a continuación la Nota de Reivindicaciones, de acuer-  
do con lo que se establece en el último párrafo del apar-  
25 tado tercero del Artículo 100 de la Ley, sintetizando así  
las novedades que se desean reivindicar:

#### NOTA DE REIVINDICACIONES

En resumen, el privilegio de explotación exclusi-  
va que se solicita, recaerá sobre las reivindicaciones si-  
30 guientes:

1  
5  
10  
15  
20  
25  
30

1a.- DISPOSITIVO DE TRANSMISION MECANICA PARA EL ACCIONAMIENTO DEL EMBRAGUE DE VEHICULOS, que estando especialmente concebido como medio de unión entre el correspondiente embrague dispuesto en el motor y el pedal de accionamiento del mismo, esencialmente se caracteriza porque se constituye a partir de un soporte formado por un cuerpo plano de configuración general triangular fijado al propio chasis del motor del vehículo, emergiendo de la cara superior de dicho soporte un tetón en el que se fija uno de los extremos del correspondiente muelle recuperador relacionado por su otro extremo con la propia biela de embrague, mientras que una de las zonas extremas o vértice de dicho soporte triangular va articulado a una biela alargada y ligeramente curvilínea a la que se asocia el respectivo cable de tracción, con la particularidad de que la aludida articulación entre biela y soporte se realiza de forma que ésta es susceptible de girar teniendo como eje de giro el referido punto de articulación; de tal modo que la unión entre el otro extremo de tal biela y el cable de tracción se realiza mediante una horquilla articulada por sus ramas al propio extremo de la biela, presentando dicho cable de tracción en su recorrido un rodillo-guía lateral fijado sobre el chasis del motor, y caracterizado además porque el otro extremo de tal cable de tracción va fijado a otra horquilla con la interposición de un tensor formado por un tramo fileteado externamente que rosca en un tramo cilíndrico perteneciente al propio cable, quedando fijado el conjunto al respectivo pedal de accionamiento a través de un soporte doblemente acodado en oposición, con uno de sus tramos extremos ar

1 ticolado a la horquilla extrema mencionado en último lugar,  
en tanto que el otro extremo de tal soporte acodado es atra  
vesado con giro libre por un elemento cilindrico en escua-  
5 dra con su extremo libre fileteado y roscado sobre la co-  
rrespondiente horquilla del pedal de accionamiento.

2a.- DISPOSITIVO DE TRANSMISION MECANICA PARA EL AC-  
CIONAMIENTO DEL EMBRAGUE DE VEHICULOS, según reivindicación  
1a, caracterizado porque en la zona próxima al extremo de  
articulación y giro de la biela alargada y curva, se ha pre  
10 visto una horquilla con giro libre que va fijada por su  
otro extremo a un vástago solidarizado en el propio embra-  
gue del motor.

3a.- DISPOSITIVO DE TRANSMISION MECANICA PARA EL AC-  
CIONAMIENTO DEL EMBRAGUE DE VEHICULOS, según reivindicación  
1a, caracterizado porque el soporte doblemente acodado que  
sirve de articulación entre el extremo del cable de trac-  
ción y el pedal de accionamiento, gira respecto a un eje  
cuyo extremo libre va alojado en un cuerpo cilíndrico que  
se encuentra a su vez soldado lateralmente a una pletina rec  
15 tangular en funciones de soporte.

4a.- Se reivindica por último como objeto sobre el que  
ha de recaer el modelo de utilidad que se solicita por: DIS  
POSITIVO DE TRANSMISION MECANICA PARA EL ACCIONAMIENTO DEL  
20 EMBRAGUE DE VEHICULOS.



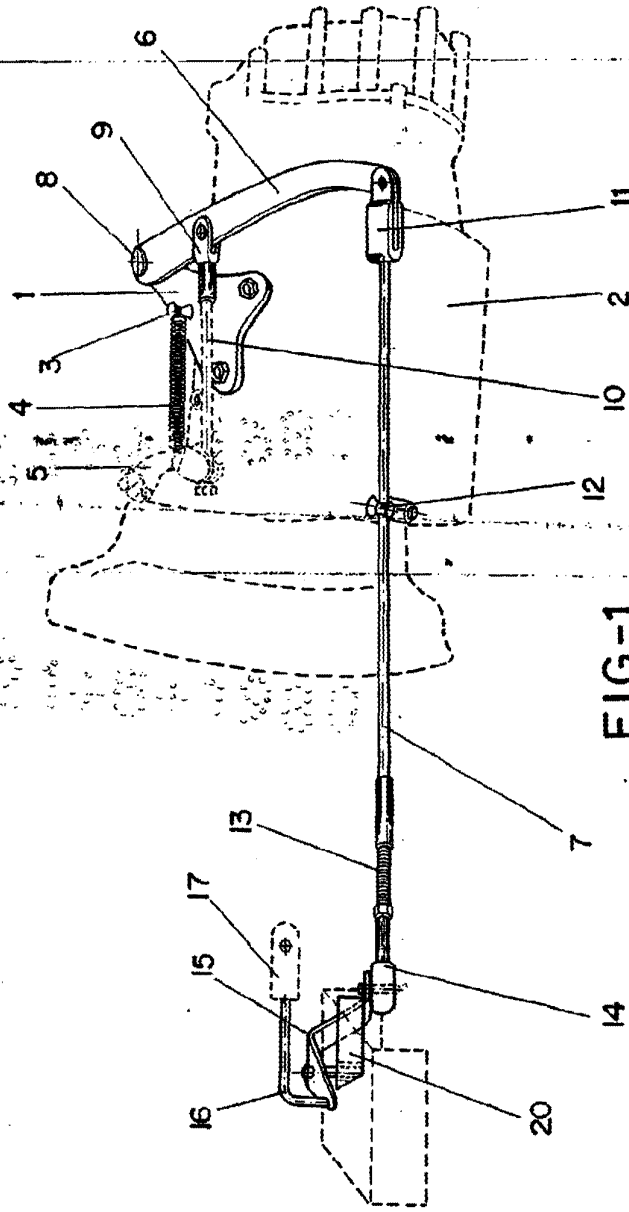


FIG.-1

ESCALA VARIABLE  
Mod. 18 de Perforo de 1930  
BERNARDO UJORA  
P. E.

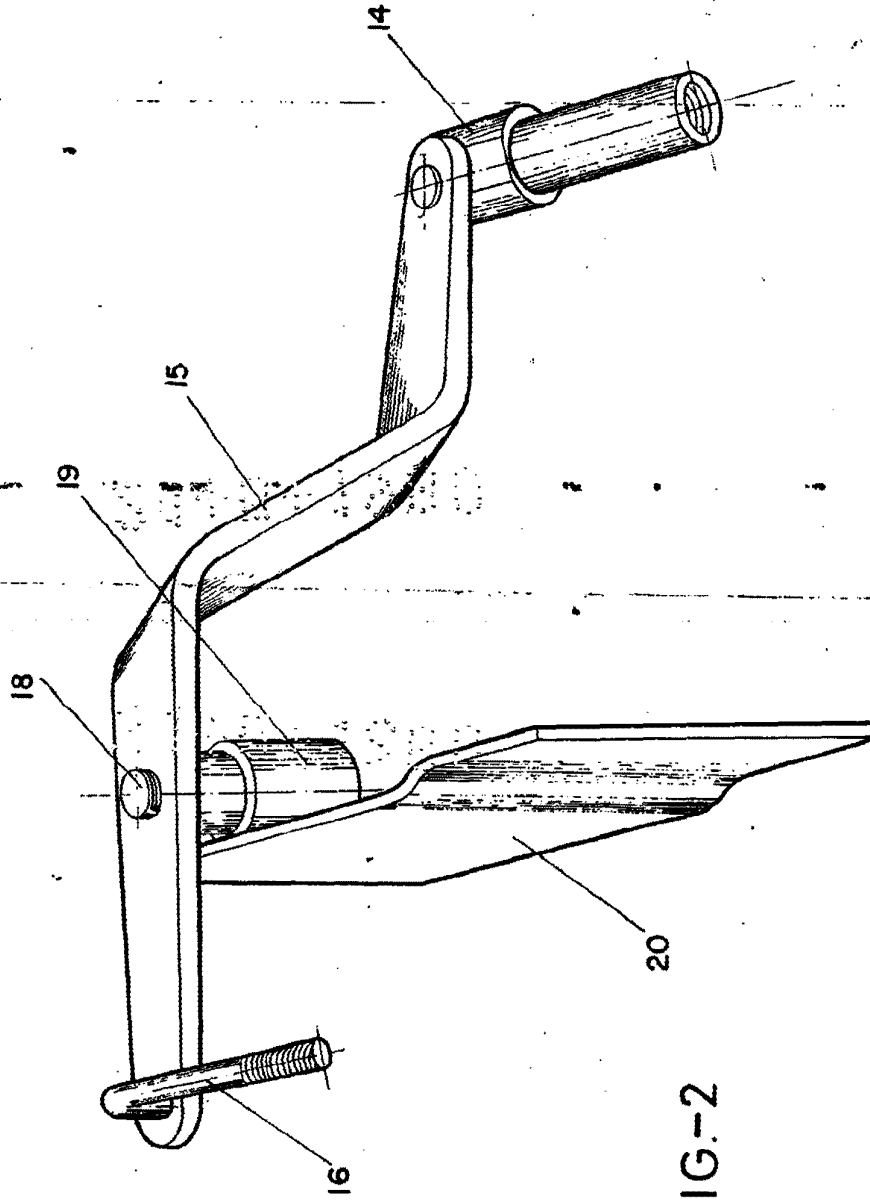


FIG-2

ESCALA VARIABLE  
Medida, 18 de Febrero de 1980  
BERNARDO UNGEDA  
P. N.