

256034

REGISTRO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL



ESPAÑA

19 ES 21 22	11 NUMERO 16 Y
	22 FECHA DE PRESENTACION 6-2-81

MODELO DE UTILIDAD

1 JUN. 1981

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

47 FECHA DE PUBLICIDAD	Int. Cl. 3	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B 60 R 25/04
------------------------	------------	--

54 TITULO DE LA INVENCIÓN ANTIRROBO PARA AUTOMOVILES
---

71 SOLICITANTE (S) LESCOR, S.A.
DOMICILIO DEL SOLICITANTE C/ Capitán Viguera, 1 SEVILLA
72 INVENTOR (ES) LESCOR, S.A.
73 TITULAR (ES) LESCOR, S.A.
74 REPRESENTANTE D. Ricardo BORDEHORE LLORENS.

El presente Modelo de Utilidad consiste en un antirrobo para automóviles, el cual debido a sus características bien merece el privilegio de explotación exclusiva en todo el territorio nacional.

5 Hasta ahora se ha venido sucesivamente inventando infinidad de antirrobo para automóviles, por infinidad de sistemas, mecanismos, procedimientos, pero ninguno de ellos ha venido a resolver este modernísimo aparato, por necesidades publicas que todos conocemos, y , con el presente Modelo de Utilidad se viene a llenar una laguna en esta clase de antirrobo, que debido a sus características le hacen totalmente perfecto tanto en su mecanismo como en su funcionamiento.

15 El presente antirrobo es totalmente idoneo para evitar el robo o uso indebido de los vehículos automóviles, el cual es considerado único por los componentes de su conjunto al carecer totalmente de engranajes, al transformar el movimiento circular en rectilíneo, através de un sistema de biela-manivela consiguiendo con ello una seguridad total, toda vez que los momentos de acción son cumplidos fielmente en los llamados puntos muertos del referido antirrobo, consiguiendo una total irreversibilidad al que el mismo una vez en el punto muerto, o final de carrera es totalmente imposible mover una excéntrica aplicando un esfuerzo sobre el extremo de una biela opuesta al conectado a ella.

25 Todo el mecanismo del presente antirrobo es accionado por una llave que transmite el esfuerzo aplicado en ella,

30 y a través de una serie de piezas intermedias a otra pieza  
excentrica que a modo de cigueñal, y por medio de una biela  
lo recibe la horquilla conductora, que precisamente es la  
que desplaza el cilindro de unión en cualquiera de los  
sentidos que sea necesario, y llevando tambien una horquilla  
conducida que es precisamente la que actua sobre el sistema  
de arranque y parada del motor del vehículo, esta horquilla  
35 ve inserta en el mismo alojamiento de la anterior, pero con  
su guia diametralmente opuesta a la de ella.

Este mecanismo sirve para conectar, o en su defecto des-  
conectar las dos partes, en que previamente se ha dividido  
la barra de dirección, o el tramo en contacto con el  
40 volante de conducir, por tanto se puede disponer para una  
conducción normal procediendo a conectar ambas partes y en  
su posición de entirrobo desconectandolas. A las dos partes  
en que se ha dividido la barra de dirección o su tramo le  
damos dos significaciones: que está en contacto o solidaria  
45 al volante la llamaremos primaria, y la opuesta secundaria .

Estas barras llevan un tallado singular, en sus extremos  
contiguos o separados por el corte en toda su periferia  
y a unas longitudes idóneas y coincidentes con otro interno  
realizado en el cilindro de unión, el cual se deslize por  
50 estas con una suavidad necesaria para su buen funcionamiento.  
El cilindro de unión posee una canal en sentido circular que  
sirve de alojamiento a la horquilla antes referida, a fin de  
no entorpecer el movimiento de rotación a que se encuentra a  
sometido por efectos de la conducción, en el frente  
55 opuesto o más lejano a la canal lleve practicadas unas  
chavetas

60 las cuales se encuentran distribuidas de forma radial, siendo iguales y equidistantes, y coincidentes con unos chaveteros practicados en el cuerpo envolvente. Entre las barras a modo de guía e insertado en ellas aparece un perno para soportar a una arandela destinada a absorber las presiones axiales a que se somete el volante.

65 El conjunto de todo el mecanismo se subdivide en dos sub-conjuntos uno de ellos de acción y otro de manipulación, siendo el primero de ellos el que recibe el esfuerzo a través del segundo, y el sub-conjunto de acción que lo llamemos así por ser en él donde son transformados los movimientos y el mismo está compuesto de barra primaria, cojinete, tope y arandela con un muelle que tiene por objeto recuperar el esfuerzo de arranque del motor, el perno y la arandela axial, el cilindro de unión, la barra secundaria, tope, cojinete, cuerpo envolvente y las dos correspondientes horquillas.

70 En tanto el sub-conjunto de manipulación es el que precisamente recibe directamente el esfuerzo del conductor, o en su defecto la orden para conectar o desconectar el mecanismo y por montarse abrazado a la envolvente. Se ha dispuesto en el referido sub-conjunto de dos semi-abrazaderas que se solidifiquen en una por medio de sus correspondientes tornillos, una de estas semi-abrazaderas va solidaria a un tubo mecanizado interiormente para acoger de forma óptica todas las piezas que porta, por ejemplo cerradura, leva, trócola, muelle y pieza excéntrica con biela y la otra semi-abrazadera monta el sistema de conmutación eléctrico para el arranque y para del motor.

75

80

85

90 Este conmutador eléctrico se acciona por el véstado solidario de la horquilla conducida y el movimiento de los contactos es por desplazamiento rectilíneo, inédito hasta ahora en los contactos típicos de antirrobo ya que estos se mueven de forma circular, estos contactos se pueden manipular sin alterar para nada el mecanismo antirrobo ni desmontarlo de su ubicación.

95 Para disponer el mecanismo a fin de conducir normalmente se procede a insertar la llave en su cerradura, sometien-  
dola a una presión doble, es decir, comprimiremos sobre la  
cerradura la cual cederá hacia dentro y sometiendo la llave  
a una ligera presión en sentido angular, procediendo y  
moviendo suavemente el volante para lograr que encaren las  
entalladuras realizadas en las barras, con el finde poder...  
100 conectarlas por medio del cilindro de unión, y que se  
habrá desinsertado de los cheveteros practicados en el  
cuerpo envolvente. Durante esta maniobra y hasta que apare-  
cael contacto, la cerradura se moverá por debajo de su  
nivel normal, recuperando este cuando el contacto aparece  
105 y entonces se puede seguir manipulando hasta conseguir el  
arranque del motor, naturalmente ya sin ejercer ninguna  
presión más que la habitual en estos casos, pues por medio  
de una leva disponemos de un espacio de reposo que solo nos  
permite poner el contacto y arrancar, no pudiendose  
110 extraer la llave de su alojamiento, como no se realice  
una maniobra inversa a la ejecutada, ésta leva tiene como  
finalidad proceder a mentalizar al conductor del vehículo  
de que ha de tener presente precisamente que dispone de un

115

mecanismo totalmente nuevo, y que como es natural le tiene que prestar una atención que por los sistemas anteriores no necesitaba y naturalmente darle seguridad total a dicho mecanismo ya que los movimientos y reflejos no se pueden emplear con él.

120

A título de ejemplo se acompaña una hoja de planos doble en el cual con el

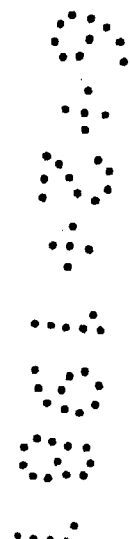
125

- 1- barra primaria en
- 2- cojinetes de la barra primaria en
- 3- tope de la barra primaria en
- 4- horquilla conductora en
- 5- contacto fijo en
- 6- contacto móvil en
- 7- cilindro de unión en
- 8- semi-abrazadera porta-contactos en
- 9- tope barra secundaria en
- 10- barra secundaria en
- 11- cojinete barra secundaria en
- 12- cuerpo envolvente en
- 13- horquilla conductora en
- 14- Cerradura
- 15- leva de seguridad en
- 16- muelle de seguridad
- 17- trócole en
- 18- excéntricas en
- 19- biela y en
- 20- semi-abrazadera porta-cerradura

130

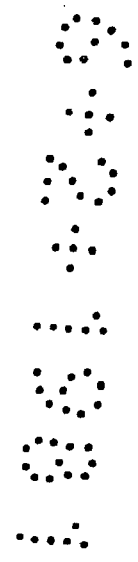
135

140



Descrito suficientemente el objeto del presente Modelo de Utilidad, solamente cabe hacer constar que, podrá ser objeto de mejoras siempre y cuando no se altere su esencialidad, no desvirtuandola el cambio de forma ni los materiales a emplear, en su realización.

145



Reivindico el recurrente la propiedad y el derecho exclusivo de fabricación en España del objeto del presente Modelo de Utilidad, caracterizado en las siguientes reivindicaciones:

150

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

=====

155

1ª.- Por Antirrobo para automóviles, caracterizado esencialmente porque al carecer el mismo de engranajes y transformar el movimiento circular en rectilíneo y por ostentar un sistema de biela-manivela para mayor seguridad y cumplir los llamados puntos muertos del referido antirrobo consiguiendo irreversibilidad en su punto muerto, a final de carrera siendo imposible mover una excéntrica aplicando un esfuerzo sobre el extremo de una biela opuesta al conectado, a ella.

160

2ª.- Por Antirrobo para automóviles, según reivindicación anterior, caracterizado esencialmente por ostentar una serie de piezas intermedias o otra pieza excéntrica a modo de cigüeñal y que por medio de una biela lo recibe la horquilla conductora, que es la que desplaza el cilindro de unión en cualquiera de los sentidos y poseyendo una horquilla conducida que actúa sobre el sistema de arranque y parada del motor del vehículo, esta horquilla va insertada en el mismo alojamiento del anterior, pero con su guía diametralmente opuesta a la de ella.

165

170

3ª.- Por Antirrobo para automóviles, según reivindicaciones anteriores, caracterizado esencialmente porque éste mecanismo sirve para conectar o desconectar las dos partes

175 en que se ha dividido la barra de dirección y el tramo en contacto con el volante de conducir, disponiendo y procediendo a conectar ambas partes en su posición de antirrobo desconectándoles, y a estas dos partes se divide la barra de dirección y tramo con dos significaciones la que está en contacto solidaria el volante primaria y la opuesta secundaria.

180 4ª.- Por Antirrobo para automóviles según reivindicaciones anteriores, caracterizado esencialmente porque las barras poseen un tallado singular en sus extremos contiguos o separados por el corte en toda su periferia, con longitudes idóneas y coincidentes con otro interno realizado en el cilindro de unión, deslizándose por estas con la correspondiente suavidad, y poseyendo el cilindro de unión una canal circular para alojar a las horquillas, y no entorpecer el movimiento de rotación a que se encuentra sometido, y en el frente opuesto a la canal posee unas chavetas distribuidas en forma radial, iguales y equidistantes y coincidentes con los chaveteros practicados en el cuerpo envolvente, y entre las barras a modo de guía e insertado en ellas presente un perno para soportar a una arandela para absorber las presiones axiales a que se somete el volante.

195 5ª.- Por antirrobo para automóviles, según reivindicaciones anteriores, caracterizado esencialmente porque el conjunto de todo el mecanismo es dividido en dos sub-conjuntos, el primero de acción y el segundo de manipulación, el de acción recibe el esfuerzo a través del segundo, y el sub-conjunto de acción tiene por objeto transformar movimientos, y -

200

205 componerse de barra primaria, cojinete, tope y arandela con un muelle para recuperar el esfuerzo de arranque, con perno y arandela axial, cilindro de unión, barra secundaria, tope, cojinete, cuerpo envolvente y las dos horquillas correspondientes.

210 6ª.- Por Antirrobo para automóviles, según reivindicaciones anteriores, caracterizado esencialmente porque el sub-conjunto de manipulación que recibe la conexión o desconexión del mecanismo y apareciendo abrazado a la envolvente, se ha dispuesto con dos semi-abrazaderas que se solidifican en una por medio de tornillos siendo una de estas solidaria a un tubo mecanizado interiormente y accionando todas las piezas que porta, cerradura, leva, tróccolo, muelle, pieza excéntrica con biela y la otra semi-abrazadera monta el sistema de conmutación eléctrico para el arranque y parada.

220 7ª.- Por Antirrobo para automóviles según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque este conmutador eléctrico es accionado por el vástago solidario de la horquilla conducida y el movimiento de los contactos es por desplazamiento rectilíneo, los cuales son manipulados sin alterar el mecanismo ni ser desmontado de su ubicación.

225 8ª.- Por Antirrobo para automóviles según reivindicaciones anteriores, caracterizado esencialmente porque el mecanismo y una vez insertada la llave en su cerradura ésta se la somete a una presión doble comprimiento sobre la cerradura y cediendo ésta hacia dentro con ligera presión en sentido angular para mover el volante y lograr que sean encarradas

230

las entalladuras realizadas en las barras a finde poder conectarlas a través del cilindro de unión, y desinsertados de los chaveteros practicados en el cuerpo envolvente.

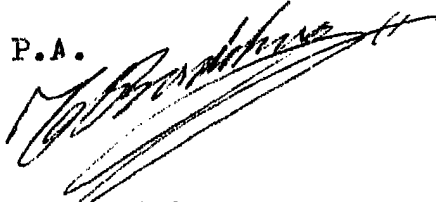
235 9ª.- Por Antirrobo para automóviles, según reivindicaciones anteriores, caracterizado esencialmente porque al proceder a su maniobra hasta aparecer el contacto, la cerradura es movide por debajo de su nivel normal, recuperando el mismo cuando el contacto aparece, y manipulando hasta conseguir el arranque sin ejercer ninguna presión, simplemente la  
240 habitual, ya que por medio de una leva se dispone de un espacio de reposo para permitir el contacto y arranque, y no pudiéndose extraer la llave a no ser que se realice la maniobra a la inversa.

10ª.- Por " ANTIRROBO PARA AUTOMOVILES " . . . . .

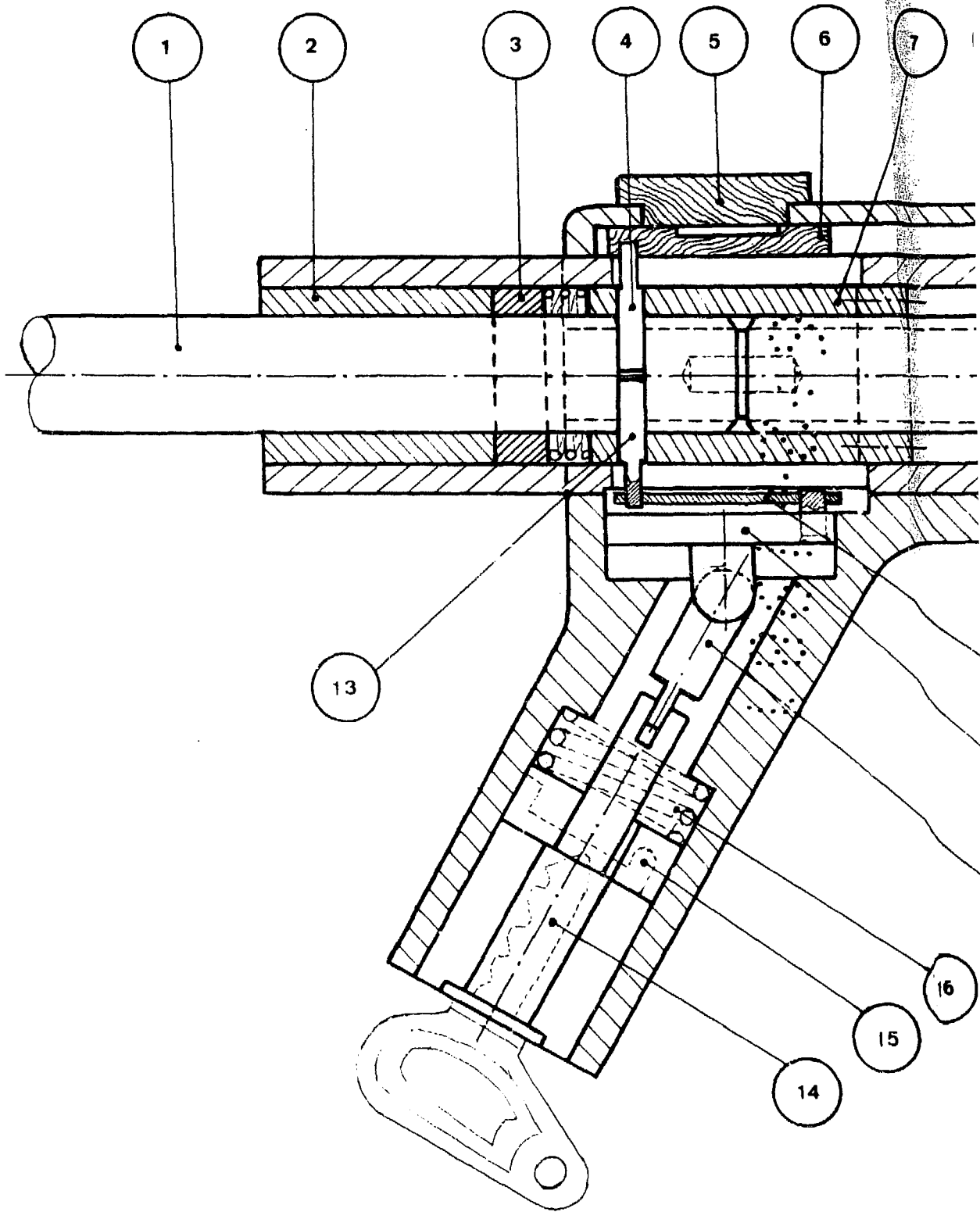
245 Sean cuales fueren las circunstancias que concurren en la esencialidad del presente Modelo de Utilidad, caracterizado en el cuerpo de ésta memoria descriptiva de once hojas . . . . . mecanografiadas por una sola cara, acompañadas de un plano a título de ejemplo, no limitativo.

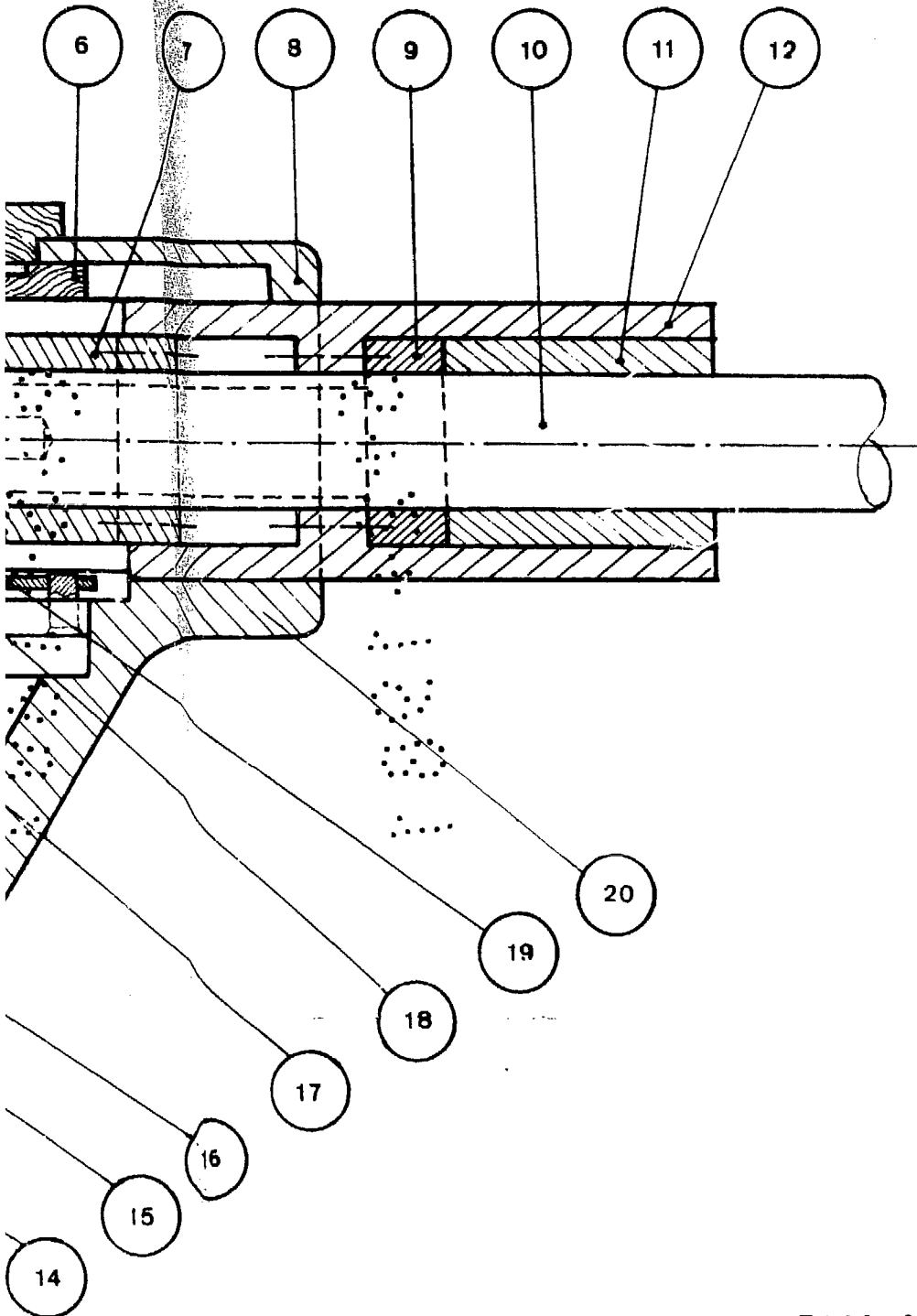
250 Madrid, 6 febrero 1.981

P.A.



El Agente Oficial





ESCALA VARIABLE  
MADRID, 6-2-81  
EL AGENTE OFICIAL

P.A.  
*[Handwritten signature]*