



MAR 1967.

570120

PATENTE DE INVENCION

por 20 años

por "PERFECCIONAMIENTOS EN LOS DISPOSITIVOS ANTIRROBO PARA AUTOMOVILES", a favor de D. Sebastián GUILLÉN Parres y D. Óscar ERILL Sáez, de nacionalidad española, domiciliados en Barcelona, Balmes, 429.

=====

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente Patente de invención se refiere a unos perfeccionamientos en los dispositivos destinados a evitar el empleo de un automóvil por parte de personas no autorizadas por su propietario. El dispositivo al que se aplican los perfeccionamientos en cuestión es de constitución sencilla y robusta, teniendo un manejo simple que se traduce en una gran facilidad de aplicación y separación, y en una seguridad absoluta en orden a su objetivo.

- 10. Los perfeccionamientos que se describirán permiten obtener un dispositivo sencillo y eficaz que se aplicará principalmente a los automóviles cuya palanca de cambio de velocidades se halla situada en disposición vertical en la parte derecha del conductor y en el suelo del vehículo. El dispositivo en cuestión realiza el bloqueo de la citada palanca, de manera que ésta no puede desplazarse de su posición correspondiente al punto muerto, cuando está montado el dispositivo, con el resultado de que, aún en el caso de que el presente usuario no autorizado llegase a poner en marcha el vehículo, no podría



hacer uso de él al no poder aplicar las correspondientes marchas.

Para facilitar la explicación, se acompaña a la presente memoria una hoja de dibujos, en los que se ha representado, a título de ejemplo ilustrativo y no limitativo, un caso de realización de un dispositivo antirrobo para automóviles, según los principios de las reivindicaciones.

En los dibujos:

La figura 1 muestra el dispositivo en cuestión, visto en su posición de trabajo y en alzado, estando la citada vista realizada en sección longitudinal, para poner de manifiesto la estructura del dispositivo.

La figura 2 corresponde a una vista parcial del dispositivo, en sección transversal por un plano indicado A-A en la figura 1, mientras que la figura 3 corresponde a otra sección parcial, por un plano indicado B-B en la propia figura.

Las figuras 4 y 5 muestran dos vistas en perspectiva del dispositivo, la primera de las cuales corresponde a la posición de no uso del mismo, es decir, para el empleo del automóvil por su propietario, mientras que la figura 5 corresponde a la situación de trabajo del dispositivo, bloqueando la correspondiente palanca del cambio de velocidades.

La palanca -1-, cuya posición neutra corresponde a su orientación vertical, está provista normalmente de una zona -2- en la base, correspondiente a su fijación al cuerpo del bastidor -3- del automóvil. Sobre este mismo bastidor se sujeta el cuerpo del aparato, como se ve en la figura 1.

El dispositivo comporta una horquilla -3-, la cual presenta estructura prismática, preferentemente maciza y de notable rigidez. La citada horquilla queda en disposición ho-



- rizontal y es giratoria alrededor de un eje vertical coincidente con un árbol -4- al que se halla solidarizada por su parte terminal, como se ve en la figura 1, realizándose el acoplamiento en la región -4'-.
5. El árbol -4- se halla rodeado y protegido por el elemento cilíndrico -5-, el cual es solidario y se halla asentado sobre la prolongación -6- de la pieza básica -7- del dispositivo, la cual adopta una configuración prismática y alargada.
10. La fijación del cuerpo -7- al bastidor del automóvil se realiza mediante tornillos introducidos en los orificios -8- y -9- de la base, la cual forma un entrante rectangular -10-, destinado a facilitar la disposición del cuerpo -7- en las proximidades de la base -2- del cambio de marchas, es
15. decir, para hacer posible que la horquilla -3- llegue a colocarse en la posición adecuada para retener eficazmente la palanca -1-.
- La horquilla -3- forma, en su zona de trabajo, los brazos -11- y -12-, teniendo este último un entrante longitudinal -13-, por el que se realizará el enclavamiento del dispositivo.
- Un vástago transversal -14- discurre perpendicularmente al eje ideal y al plano de simetría vertical de la horquilla, teniendo el citado vástago, en su extremo correspondiente al brazo -12-, una perforación transversal -15-.
25. El enclavamiento del sistema se realiza por la disposición de un candado -16- a través del orificio -15-, bloqueando en consecuencia al eje -14-, el cual queda imposibilitado de desplazarse en dirección axial, por lo que la varilla -1-, situada entre los dos brazos de la horquilla, queda
30. firmemente retenida por ésta.



MAR 1967

339120

La terminación -17- del brazo -12- presenta su superficie cilíndrica, al objeto de que la misma pueda girar alrededor de su eje terminal -18-, por lo que aquel brazo -12- adoptará fundamentalmente dos posiciones, una, correspondiente a su posición de trabajo, tal como se ve en las figuras, y otra para facilitar el acoplamiento de la horquilla con la palanca del cambio.

El árbol-eje -4- de articulación horizontal de la horquilla termina en la zona roscada inferior -19-, en la que se aplica una tuerca de seguridad o inmovilización -20- por la parte inferior de la base -6-, haciendo posible el giro de la horquilla.

El pasador -21- impedirá el giro del cuerpo exterior -5- alrededor del árbol-eje -4-.

Los tornillos -22- y -23- se hallan alojados en los orificios -8- y -9-, respectivamente, y tienen su cabeza provista de una cavidad poligonal a fin de hacer posible su colocación mediante una llave de sección de la misma forma poligonal, en una estructura de tornillos similar o coincidente con la de los denominados tornillos Allen.

Para mayor seguridad del dispositivo, las cabezas de los tornillos -22- y -23-, alojadas en las cavidades correspondientes, se cubrirán mediante un elemento discoidal que obture las aberturas -8- y -9-, haciendo prácticamente imposible la extracción mal intencionada de los tornillos en cuestión, por personas ajenas al propietario del automóvil.

La horquilla -3- presentará dos posiciones fundamentales, las cuales se hallan en oposición: Una de las posiciones, representada en la figura 4, corresponde a los momentos en que el dispositivo no funciona como bloqueador de la palanca -1-, mientras que en la posición opuesta representada



R 1967

- 5 -

339120

en la figura 5, la horquilla -3- se halla en correspondencia con la base -7-, estando orientada paralelamente a ella.

Las dos posiciones citadas de la horquilla -3- se fijan y enclavan mediante un sencillo mecanismo de sujeción 5. temporal, el cual está constituido, como se ve en detalle en la figura 2, por dos resortes -24- y -24'-, alojados en sendas cavidades cilíndricas, verticales y adyacentes al eje -4-, resortes que accionan sobre dos bolas -25- y -25'-, respectivamente, tendiendo a mantener a las mismas aplicadas contra la 10. horquilla -3-, de modo que, teniendo esta última, en las zonas correspondientes, unas cavidades -26- y -26'-, las bolas resultan aplicadas contra las respectivas embocaduras, con el resultado de tenerse un enclavamiento eficaz de cada posición de la horquilla.

15. Las mencionadas embocaduras de los orificios -26- y -26'- se hallan realizadas según casquetes esféricos, en los que se alojan parcialmente las bolas -25- y -25'-, estableciéndose así el enclavamiento del sistema.

20. El movimiento de la horquilla -3-, que en el caso descrito es de rotación alrededor de su eje-árbol -4-, podría también ser de otra naturaleza, por ejemplo, deslizante paralelamente a la base -7- o articulado con ésta mediante un eje horizontal.

25. Del exámen de las figuras se deduce la gran simplicidad del dispositivo, así como la robustez de sus elementos constitutivos, obteniéndose en definitiva un medio muy eficaz de bloqueo de la palanca del cambio de velocidades.

30. El acabado exterior de los elementos del dispositivo podrá realizarse de manera que presenten un aspecto estético agradable, a cuyo fin se realizarán, por ejemplo, por cromado o esmaltado, niquelado, u otro acabado conveniente.



MAR 1967

- 6 -

339120

Todo cuanto no afecte, altere, cambie o modifique la esencia de los perfeccionamientos descritos, será variable a los efectos de la actual Patente.

N O T A.

5. Se reivindica como objeto de esta Patente de invención:

- 1.- Perfeccionamientos en los dispositivos antirrobo para automóviles, caracterizados esencialmente por constar los citados dispositivos de una horquilla de estructura prismática alargada, de terminaciones según aristas redondeadas, dispuesta horizontalmente y susceptible de girar alrededor de un eje vertical solidario de uno de sus extremos, realizando la citada horquilla la prensión de la palanca de accionamiento del cambio de velocidades, dispuesta en la parte derecha e inferior del interior del automóvil, palanca que resulta inmovilizada entre las dos ramas formadas por la horquilla y un pasador transversal de ésta, dispuesto entre aquellas ramas y bloqueado mediante un dispositivo inmovilizador, tal como un candado, accionado mediante llave.
10. 20. 2.- Perfeccionamientos en los dispositivos antirrobo para automóviles, según la reivindicación anterior, caracterizados porque una de las ramas de la horquilla está compuesta por una pieza giratoria alrededor de un eje solidario y transversal de la horquilla, de manera que la citada pieza es susceptible de adoptar diferentes posiciones dentro de un intervalo máximo de 90 grados, correspondiendo una de las posiciones límites a la de trabajo y otra posición límite a la de no-uso del dispositivo, efectuándose el giro de la citada pieza articulada por la terminación cilíndrica de su extremo acoplado al eje transversal de la horquilla.
25. 30. 3.- Perfeccionamientos en los dispositivos antirrobo



MAR 1967

- 7 - 339120

- para automóviles, según las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque el orificio transversal del pasador de la horquilla, que se coloca perpendicularmente al plano de simetría longitudinal de la misma, coincide, en la posición de trabajo
5. del dispositivo, con una abertura formada por la pieza-brazo móvil de la horquilla y constituida por un entrante rectangular de caras paralelas, entre las que queda alojado el elemento de trabajo, ensartado en el orificio transversal del pasador, del candado de inmovilización del dispositivo.
10. 4.- Perfeccionamientos en los dispositivos antirrobo para automóviles, según las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque el eje vertical de giro de la horquilla de trabajo se halla protegido exteriormente por una pieza de estructura tubular, inmovilizada mediante una clavija sobre una
15. pieza prismática aplanada sobre la que se apoya la citada envolvente tubular y sobre la que se fija el árbol de giro de la horquilla, mientras que el cuerpo solidario de la citada base, prolongado en un cuerpo asimismo prismático y rectangular, se sujeta al bastidor del automóvil, mediante por lo menos dos tornillos alojados en aberturas de diámetro correspondiente practicados en el citado cuerpo prismático, realizándose ventajosamente la ocultación posterior de las cabezas de los tornillos sujetadores.
20. 5.- Perfeccionamientos en los dispositivos antirrobo para automóviles, según las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque el enclavamiento de las posiciones de trabajo y de reposo del dispositivo, las cuales corresponden a situaciones en prolongación ideal de la citada horquilla, se realiza mediante un sistema enclavador, constituido por dos resortes, situados a uno y otro lado del eje vástago vertical de
30. la horquilla, los cuales actúan sobre sendas bolas coinciden-



23 MAR 1967

- 8 - 339120

- tes con las embocaduras inferiores de sendas aberturas cilíndricas paralelas al citado eje, de manera que en las dos posiciones indicadas se realice la coincidencia de aquellas embocaduras y las bolas impulsadas verticalmente por los resortes,
5. obteniéndose un efecto de retención temporal de la horquilla en su posición, efecto que se anula por la realización de un esfuerzo transversal sobre el cuerpo de la horquilla.

- Sean cuales fueren las circunstancias que concurren en la esencialidad de la Patente de invención, definida en las
10. anteriores reivindicaciones, cuyo objeto es:

6.- "PERFECCIONAMIENTOS EN LOS DISPOSITIVOS ANTITRROBO PARA AUTOMÓVILES".

Consta la presente memoria de ocho hojas foliadas, mecanografiadas por una sola cara y de los dibujos adjuntos.

15.

Barcelona,

23 MAR 1967

P.A. de D. Sebastián GUILLÉN Parres y
D. Óscar ERILL Sáez,

339120

339120 A-A

339120

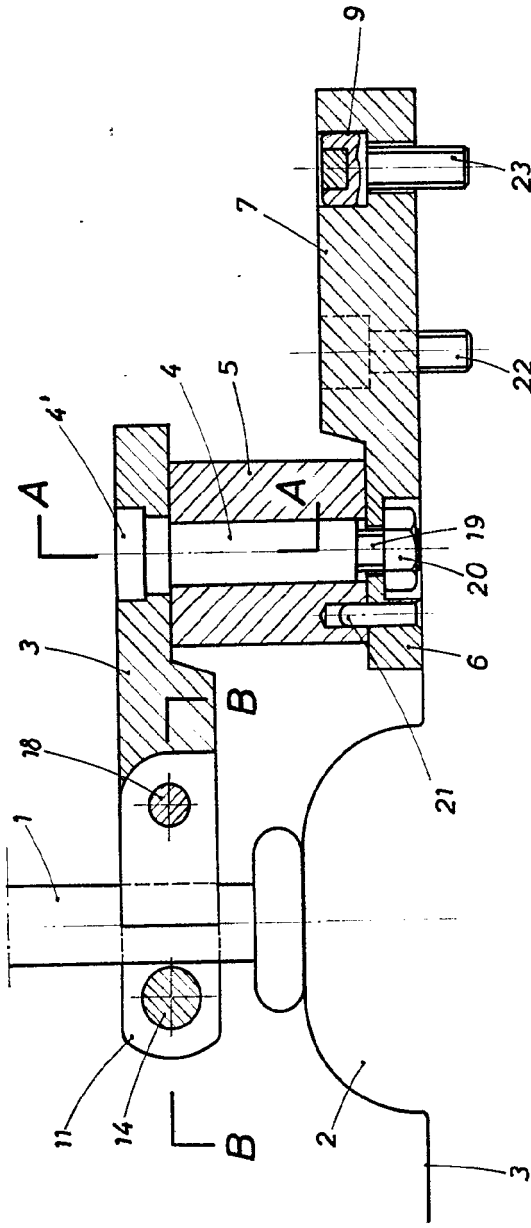


FIG. 1

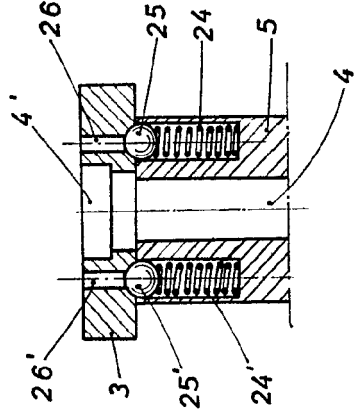


FIG. 2

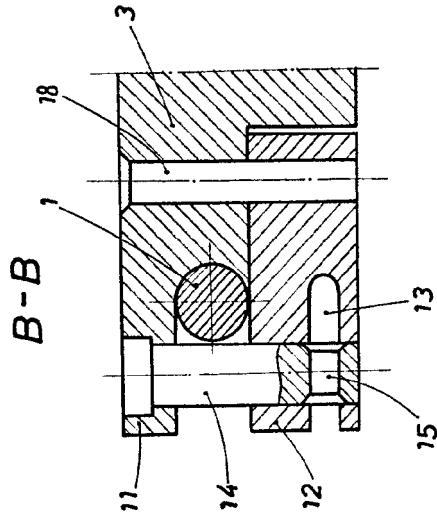


FIG. 3

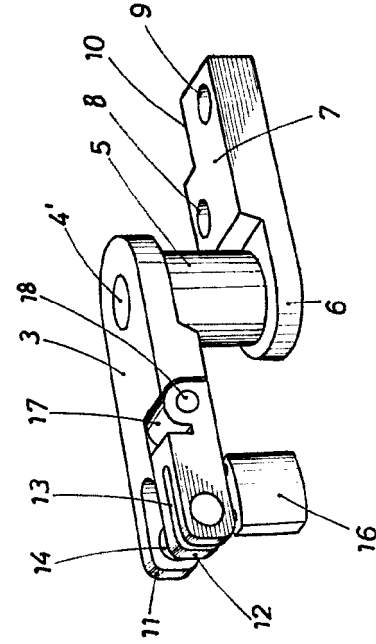


FIG. 4

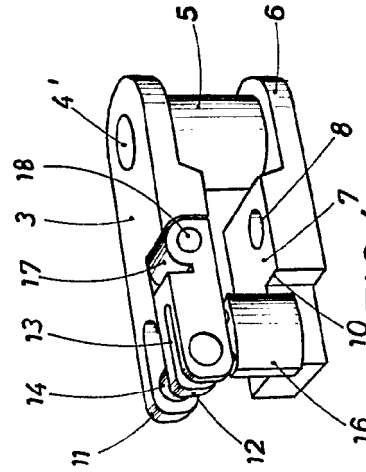


FIG. 5

BARCELONA, 23 MAR 1967
P. A.

339.120

339120

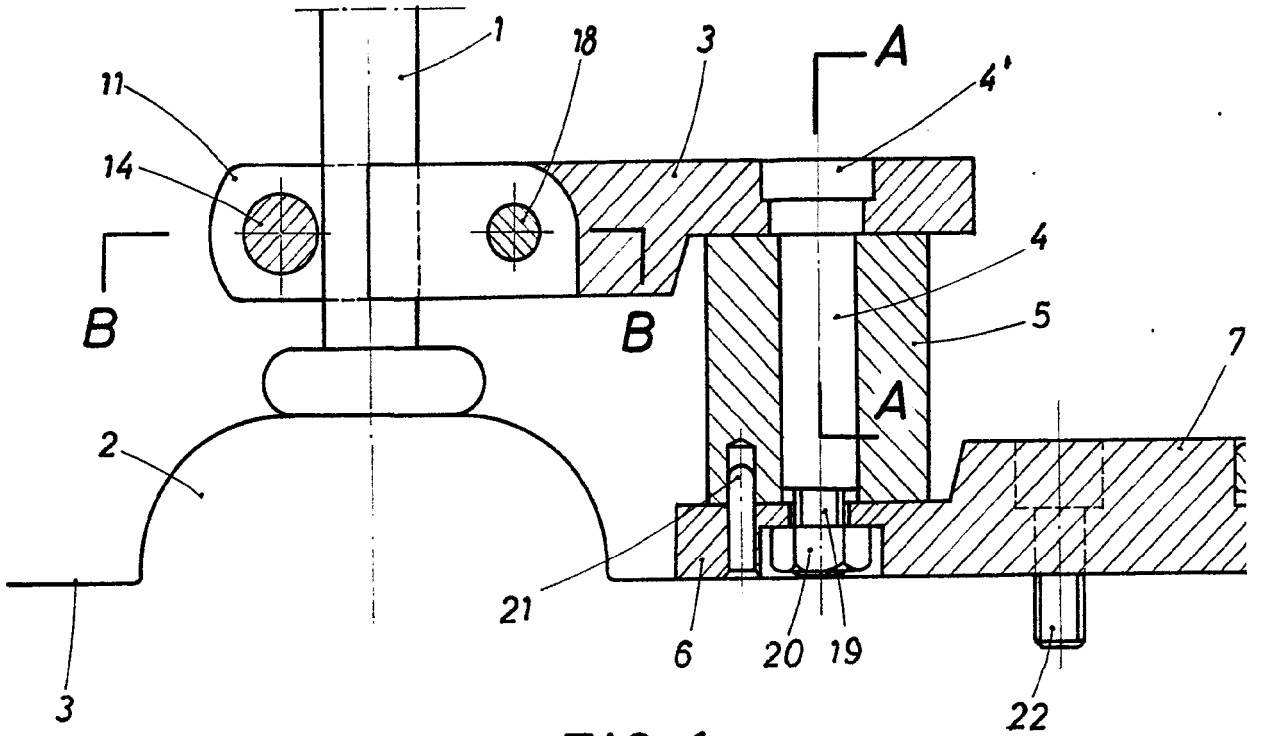


FIG. 1

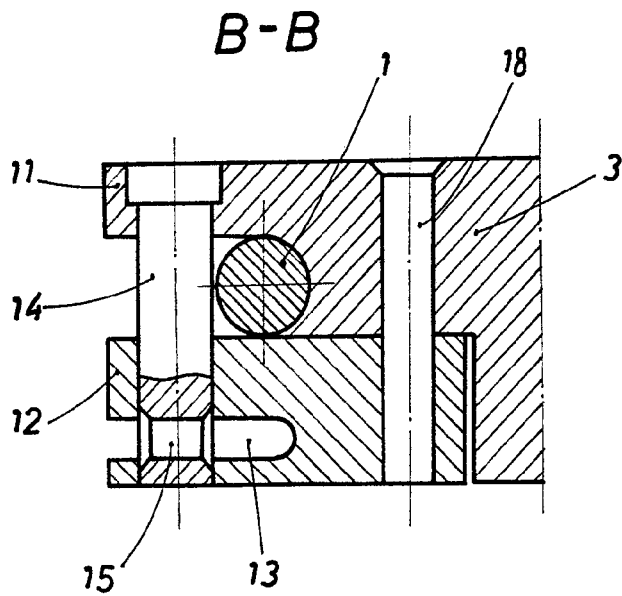


FIG. 3

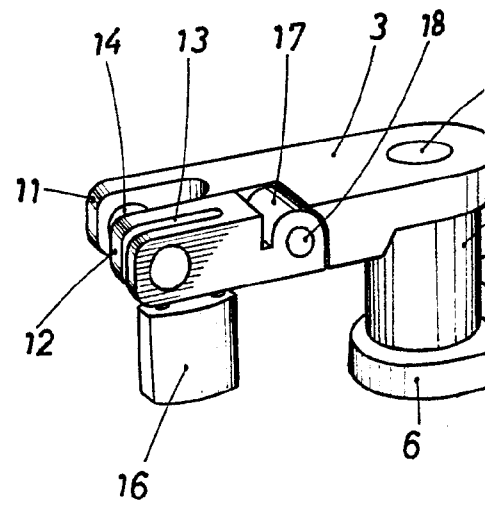


FIG. 5

ESCALA VARIABLE

339120 A-A

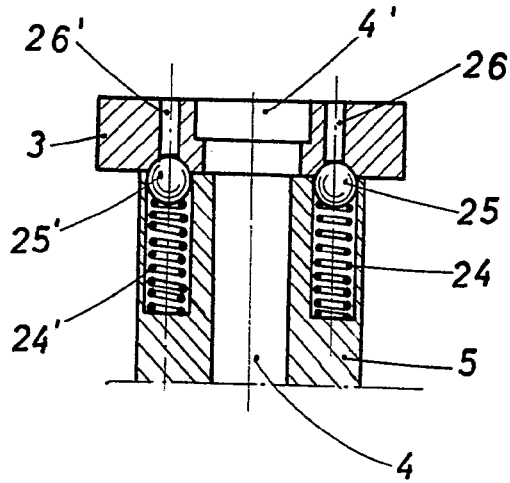
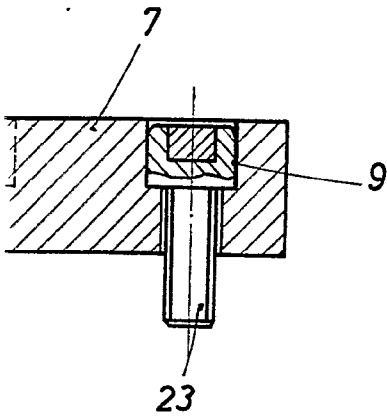


FIG. 2

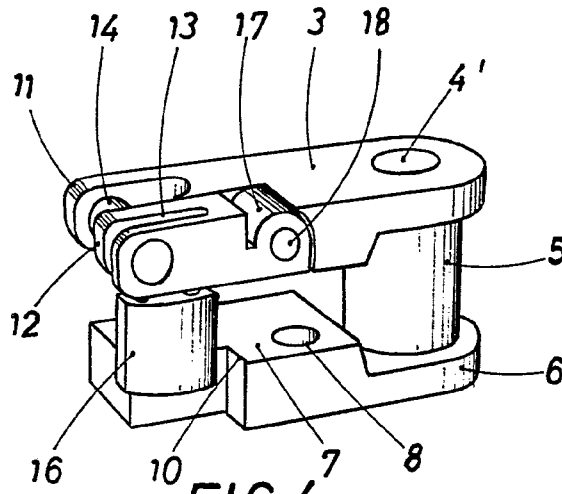
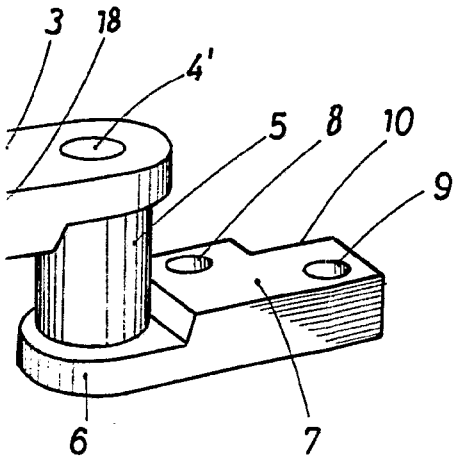


FIG. 4

FIG. 5

BARCELONA, 23 MAR 1967
P. A.