

368247

PATENTE DE INVENCION

Dossier 1290.

SECCION TECNICA
FABRICA
CLASE E05/B60
SUBCLASE B/K

11 JUN 1961



## Memoria Descriptiva

sobre:

PERFECCIONAMIENTOS EN LA CONSTRUCCION DE  
DISPOSITIVOS ANTIRROBO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES.

*Solicitante:* FABBRICA ITALIANA MAGNETI MARELLI, S.p.A., entidad italiana, residente en Via Guastalla, 2, MILAN, Italia.

Se conocen los dispositivos antirrobo para vehículos automóviles, que tienen un mando de apertura y cierre de los circuitos de encendido y arranque asociados al blanqueamiento de un órgano esencial del vehículo por lo menos, como el volante de dirección:

58



y el cambio de velocidades, por medio de una abertura manipulada por una llave.

5. La presente invención se relaciona con un dispositivo antirrobo del conocido tipo de cartucho, que permite bloquear la barra del volante e interrumpir simultáneamente el circuito de encendido en la posición de "stop", desbloquear la barra del volante y mantener interrumpido el circuito de encendido en la posición de "garaje", mantener libre la barra del volante y conectado el circuito de encendido en la posición de "marcha" y mantener libre la citada barra y conectados los circuitos de encendido y arranque en la posición de "arranque".
10. Un primer objeto de la invención es el de realizar un dispositivo provisto de un órgano de accionamiento del cerrojo que permita una maniobra suave a saltos y unas detenciones estables en las diversas posiciones de funcionamiento.
15. Otro objeto es el de realizar un sistema sencillo y seguro de enganche del cerrojo en el extremo de la llave inserta en la posición de "stop".
20. Según la invención, el primer objeto se consigue mediante el empleo de una leva, como órgano de mando, que tenga una superficie de trabajo de desarrollo circular, con centro sobre el eje de rotación de la llave, delimitada por dos asientos de posición o colocación, y por otra superficie circular de trabajo, después de uno de los asientos de colocación citados, girando la citada leva en un hueco del cerrojo que coopera con las superficies de trabajo y los asientos de la leva
- 25.
- 30.



por medio de una protuberancia.

La leva presenta además en los extremos dos lóbulos, uno de los cuales coopera con una superficie inclinada del cerrojo unida a la protuberancia.

5.

Según la invención, el sistema de enganche del cerrojo en la posición de "stop", con la llave insertada, se realiza por medio de una palanca atornillada al cerrojo, que se acopla al extremo de la llave bajo el impulso de un muelle.

10.

Los adjuntos dibujos representan a título ejemplificativo, un modo de realización de la presente invención.

15.

La figura 1 representa una vista frontal del dispositivo antirrobo, que muestra las diversas posiciones de la leva, indicándose con S la posición de "stop", con G la de garage, con M la de marcha y con A la de arranque.

20.

La figura 2 es una sección axial del dispositivo antirrobo en posición de "stop" con la llave extraída.

La figura 3 representa en sección el mismo dispositivo en posición de "stop", con la llave por extraer.

25.

La figura 4 muestra en sección el dispositivo en posición de "garaje".

La figura 5 represente en sección la situación del cerrojo y de la leva en la posición de "stop" con la llave extraída.

30.

La figura 6 representa en sección la situación del cerrojo y de la leva en la posición de "garaje".



con la llave extraída o por extraer.

La figura 7 representa en sección la situación del cerrojo y de la leva en la posición de "marcha" con la llave insertada.

5. La figura 8 representa una vista de la leva;  
y

Las figuras 9 y 10 representan secciones de la leva según las líneas A-A y B-B, respectivamente.

10. Con referencia a las figuras 2 y 3, el dispositivo antirrobo está compuesto por el cuerpo 1 que lleva alojada en la parte anterior la cerradura 5 que, accionada por la llave 3, efectúa a través de la leva 4 el avance del cerrojo 6 o la rotación del conmutador eléctrico incorporado 2.

15. El cerrojo 6 es mantenido constantemente impulsado hacia el exterior por el muelle 8; su avance es impedido normalmente por la leva 4, salvo en la posición de "stop", en la que tal impedimento lo realiza la palanca 7 (figura 3), que se engancha en el extremo de la llave 3'. La palanca 7 es mantenido en posición de enganche por el empuje del muelle 9. Al extraerse la llave (figura 2) y suprimirse así el enganche de la palanca 7, como se representa en la figura 3, el cerrojo 6 es impulsado hacia fuera por el muelle 8, pasando a encajarse por su extremo en el correspondiente asiento de la dirección (figura 5).

20.

25.

30. En las figuras 2 y 5, se muestra el dispositivo de "stop", con la llave extraída. El cerrojo 6, impulsado por el muelle 8, se apoya contra los dos lóbulos 4' y 4'' de la leva. Introduciendo la llave y gi-



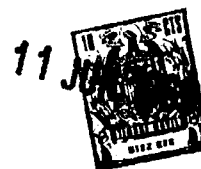
rándola en el sentido de las agujas del reloj, se hace girar a la leva 4 por medio de los topes 10 solidarios de la cerradura 5. Durante la rotación hasta la posición de "garaje", el lóbulo 4' de la leva, al actuar sobre el plano inclinado 6' del cerrojo, hace retroceder a éste por completo, desacoplándolo del asiento de la barra de dirección. Al llegar a la posición de "garaje", el asiento de colocación 4''' queda situado en correspondencia con la protuberancia 6'' del cerrojo, proporcionando una clara sensación de la posición y manteniéndola estabilizadamente.

Durante esta rotación, el gancho 7' de la palanca, impulsado contra el extremo 3' de la llave, por efecto de su perfil en plano inclinado se eleva y desmonta al extremo de la llave, quedando dispuesto para volverse a enganchar al mismo extremo cuando, al poner la llave en la posición de "stop" sin extraerla, se desea mantener el cerrojo en posición retraída.

En la posición de "garaje" (figura 6), la extracción de la llave no provoca el avance del cerrojo, por cuanto que éste se apoya mediante la protuberancia 6'' contra el asiento 4''' de la leva.

En la posición de "garaje" se interrumpe el enlace eléctrico para luces de estacionamiento del vehículo, que por el contrario se hallaba establecido en la posición de "stop".

Prosiguiendo en la rotación de la llave, se pasa a la posición de "marcha" (figura 7) con la conexión de los circuitos eléctricos de encendido y servicios.



La estabilidad de la posición se asegura mediante el segundo asiento 4'''' de la leva, que se acopla a su vez sobre la protuberancia 6'' del cerrojo.

5. Durante la rotación entre las posiciones de "garaje" y "stop", la posición del cerrojo 6 permanece invariable en virtud de la forma circular de la leva, cuyo centro coincide con el del eje de rotación de la llave.

10. El sistema de construcción de la cerradura es tal, que en esta posición de "marcha" no es posible la extracción de la llave.

15. Girando ulteriormente la llave, se establece el contacto de "arranque"; esta posición es inestable, por cuanto que, al soltarse aquélla, un muelle de torsión t devuelve el conjunto a la posición de marcha. Al producirse el arranque, el cerrojo es detenido por el segundo perfil p de la leva.

N O T A

20. Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental. También se hace constar que el invento se refiere a una solicitud de Patente presentada en Italia nº 17572 A/68 de 11 de junio de 1968, acogándose por lo tanto a los beneficios que conceden los Convenios Internacionales en vigor y siendo lo que constituye la esencia del referido invento, se solicita Patente de Invención por 20 años en España sobre: Perfecciona-

25.

30.



mientos en la construcción de dispositivos antirrobo para vehículos automóviles; caracterizándose por lo siguiente:

- 1ª.- Perfeccionamientos en la construcción
5. de dispositivos antirrobo para vehículos automóviles, del tipo que incluyen un mando de apertura y cierre de determinados circuitos eléctricos, asociado a un sistema de bloqueo de la dirección, obtenido por medio de una cerradura controlada por una llave y en los
10. que se dispone un órgano que se hace girar mediante la citada llave para el mando del cerrojo de bloqueo de la dirección y de un conmutador eléctrico, caracterizados porque el citado órgano se constituye por una leva cuya superficie de trabajo con el cerrojo presenta un primer perfil circular, con centro sobre el
15. eje de rotación de la llave, delimitado por dos asientos de colocación y seguido más allá de un asiento, por un segundo perfil, girando la citada leva en un hueco del cerrojo que está provisto de una protuberancia
20. que coopera con los citados perfiles y los referidos asientos de colocación.

- 2ª.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizados porque la leva presenta un lóbulo que coopera con un plano inclinado del cerrojo, enlazado a la citada protuberancia, para hacer retroceder al cerrojo desde la posición "stop" hasta la posición de "garaje".
- 25.

- 3ª.- Perfeccionamientos según las reivindicaciones anteriores, caracterizados porque una palanca atornillada sobre el cerrojo y que oscila en un
- 30.



hueco abierto en la leva, se engancha al extremo de la llave para impedir el avance del cerrojo a la posición de "stop" antes de la extracción de la llave.

5. 4ª.- Perfeccionamientos según la reivindicación 3, caracterizados porque la palanca se mantiene acoplada contra el extremo de la llave mediante un muelle.

10. 5ª.- Perfeccionamientos según la reivindicación 1, caracterizados porque el segundo perfil de la leva retiene al cerrojo en posición retraída durante la rotación de arranque de la llave, cuyo retorno a la posición de marcha se obtiene por medio de un muelle de torsión que trabaja sólo durante la maniobra de arranque.

15. 6ª.- Perfeccionamientos en la construcción de dispositivos antirrobo para vehículos automóviles, tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria e ilustrado en los dibujos adjuntos.

20. Esta Memoria consta de ocho hojas escritas a máquina por una sola cara.

Madrid,

11 JUN. 1969

FABBRICA ITALIANA MAGNETI MARELLI,  
S.p.A.

J. GOMEZ ACEBO Y MODEY  
P. P. (Impresión)

FIG. 1

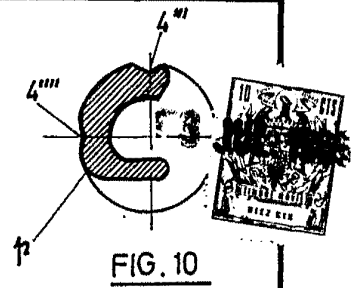
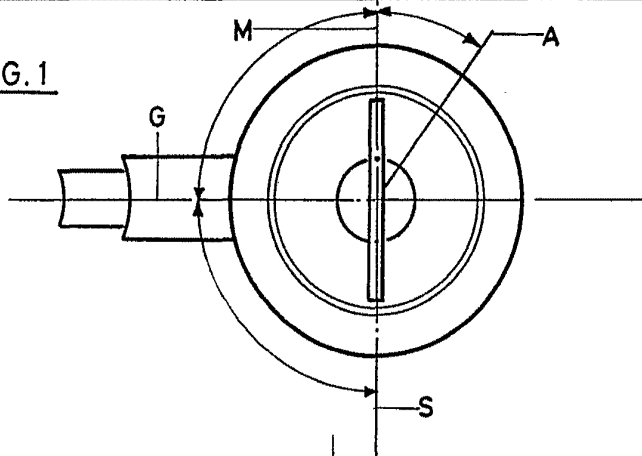


FIG. 2

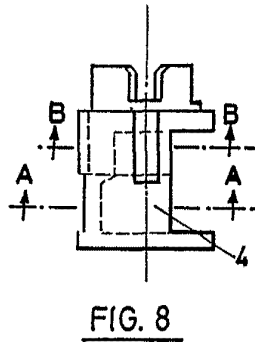
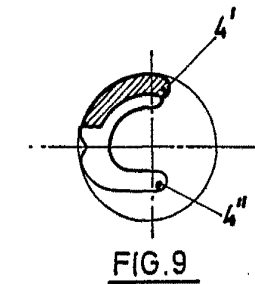
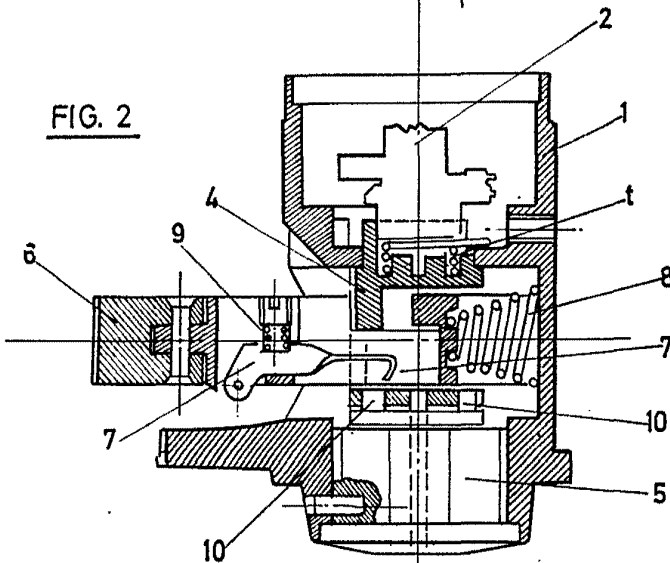


FIG. 3

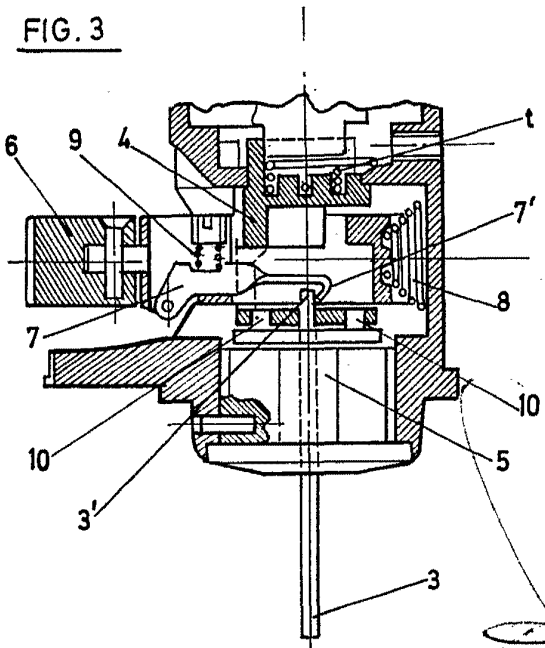
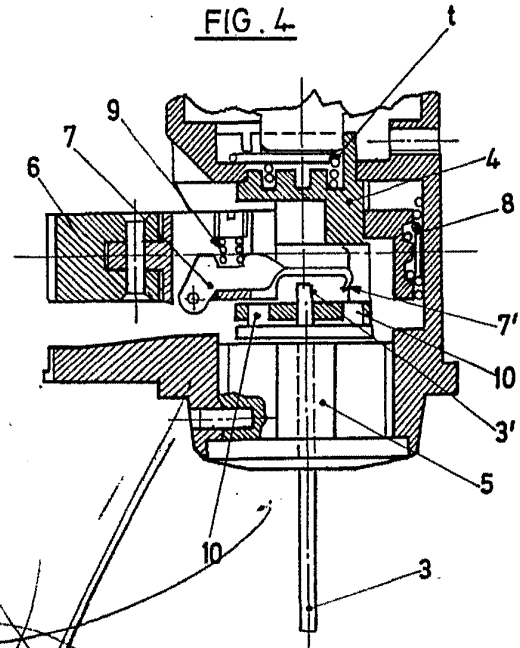


FIG. 4



ESCALA VARIABLE.

3 JUL. 1953

L. GOMEZ ALEJO Y MODELO  
S. P. Firmado en Madrid a 10 de Julio de 1953

FIG. 5

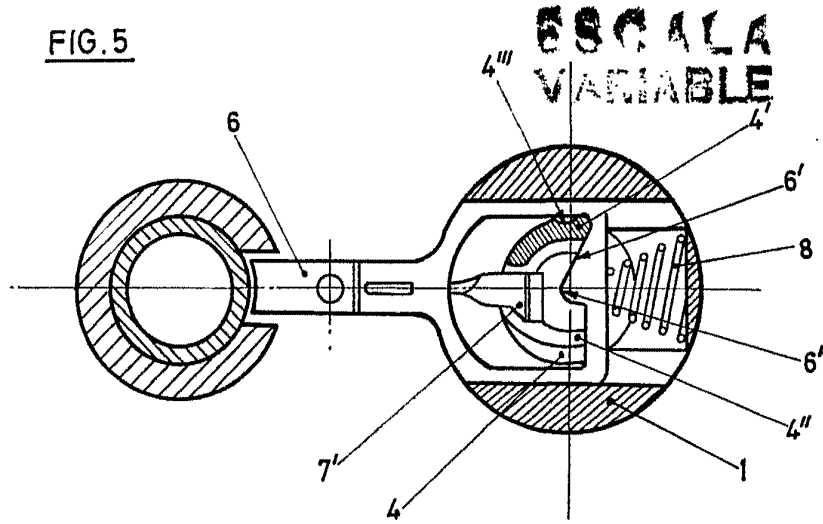


FIG. 6

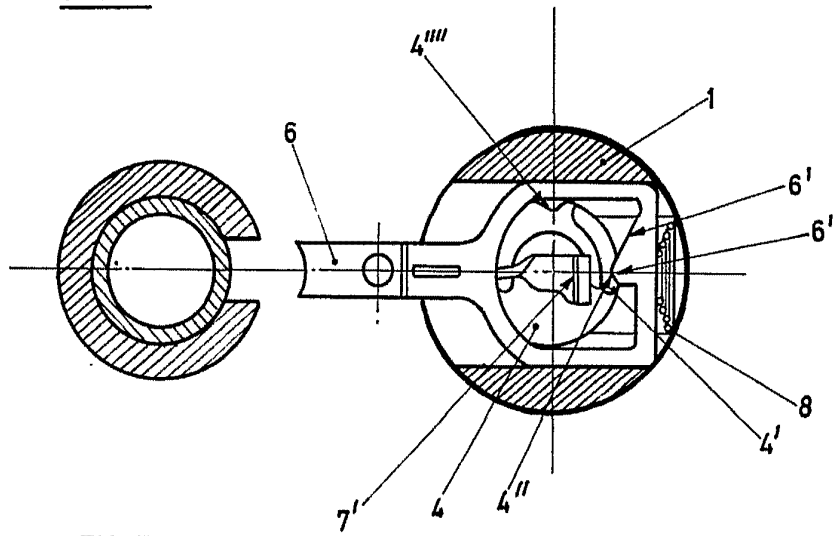
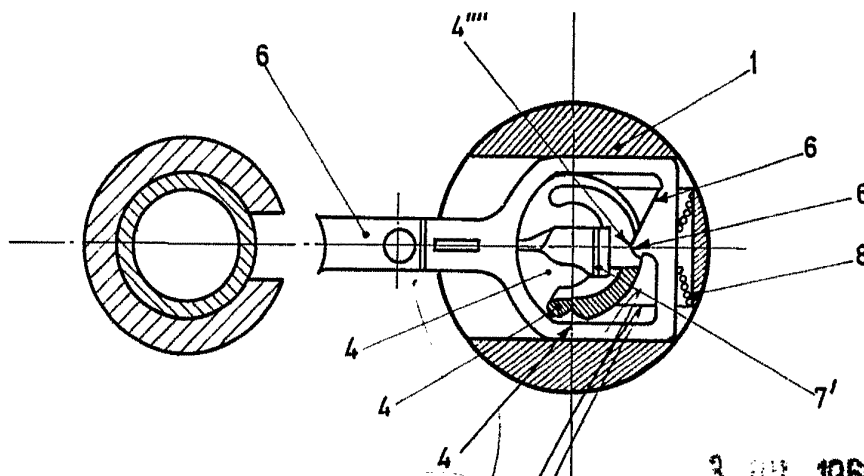


FIG. 7



ESCALA VARIABLE.

3 JUL 1969

L. GOMEZ ACEDO Y MODER  
w. p. Firmante C. Hernández Ruiz