



EX. CA. E. O. J. B. 65/10,  
B. 60 R. 25/02

MEMORIA DESCRIPTIVA 438463  
correspondiente a la solicitud de registro de una  
P A T E N T E D E I N V E N C I O N  
a favor de  
EMPRESA NACIONAL DE AUTOCAMIONES, S.A., de nacionalidad española, residente en MADRID, General Sanjurjo, 2, y por: "ANTIRROBO PARA VEHICULOS CON MOTOR DIESEL".

- o - o - o - o -

Es objeto de la presente solicitud de registro de Patente de Invención, un antirrobo para vehiculos con motor Diesel.

Son de todos conocidos los dispositivos de puesta en marcha y para de los vehículos que disponen de motores Diesel.

5 Dichos dispositivos actualmente constan de dos elementos claramente diferenciados es decir, una cerradura antirrobo y un tirador de accionamiento de pare del motor.

La cerradura antirrobo en vehículos con motor Diesel es similar a los utilizados en los vehículos con motores de explosión, y consisten en una cerradura en la que la llave combina  
10 en movimiento del pestillo de bloqueo de la dirección y los contactos eléctricos. Estas cerraduras permiten accionar la llave en



cuatro posiciones definidas; stop, garage, marcha y arranque. Las posiciones de stop y garage permiten la salida de la llave en tanto que en las de marcha y arranque no existe la posibilidad de su extracción.

Uno de los sistemas practicados de accionamiento para motor, es el formado por un tirador que mediante un cable que desplaza la varilla de regulación de los émbolos de la bomba de inyección, interrumpe el paso del combustible.

El sistema que se propone en la presente invención, es la combinación de la cerradura antirrobo con el tirador de pare motor de forma tal que se comuniquen los siguientes objetivos:

a) Impedir el giro del eje de la dirección cuando el antirrobo está aplicado. Esta disposición permite retirar la llave de la cerradura:

b) Impedir que el motor pueda seguir girando cuando se bloquea el eje de la dirección y que pueda ponerse en marcha por cualquier medio, en caso de estar parado.

c) Asegurar la aplicación automática del mecanismo antirrobo cuando la llave es retirada de la cerradura.

d) Permitir el libre giro del eje de la dirección cuando el motor está en funcionamiento.

La presente invención está fácilmente comprendida a través de la descripción detallada que sigue y la figura que se acompaña a esta memoria.

La figura -1- muestra simultáneamente el dispositivo antirrobo en posición de bloqueo del eje de la dirección y el tirador de pare en posición fija.

Las figuras -2-, -3- y -4-, muestran el dispositivo antirrobo en posición de marcha y el tirador de pare en posición libre.

A la vista de la figura -1-, vemos el pestillo (1) de



la cerradura (2) está extendido de forma que se aloja en la entalla (8) del eje de la dirección (3).

Al mismo tiempo es desplazable (4) está alojado en la entalla (9) del tirador de pare (5) con la ayuda de un muelle (6). Según esta disposición, el mecanismo impide que el eje de la dirección (3) pueda girar, ya que se lo impide el pestillo (1), y el tirador de pare (5) no puede desplazarse a la posición de marcha, puesto que el desplazable (4) topa con el disco de la cerradura (2) cuya entalla circular (7) no es coincidente con dicho desplazable (4).

Una vez puesta la llave en posición de marcha, y según la figura -2- podemos apreciar que el disco (2) de la cerradura gira lo suficiente, de manera que la entalla (7) quede dispuesta para que el desplazable (5) pueda moverse libremente, asimismo el eje de la dirección (3) queda libre, ya que el pestillo (1) se ha desplazado a su posición de desbloqueo.

En la figura -3- podemos apreciar la misma disposición de los elementos del mecanismo que en la figura -2-, en la que se ha efectuado un empuje axial del tirador (5), de forma que el desplazable (4) consigue vencer la resistencia del muelle (6) y se acopla en la entalla (7).

En la figura (4) queda indicada la posición de puesta en marcha del motor, conseguida merced a un giro suplementario de la llave, volviendo de forma automática a la posición de la figura -3- una vez se suelta la llave, por el accionamiento de un muelle interior de la cerradura.

Las posiciones indicadas en las figuras -2-, -3- y -4- no permiten extraer la llave de la cerradura.

Para sacar la llave de la cerradura, es necesario

girarla hasta la posición inicial, pero esto no es posible debido a que la entalla (7) tropieza en su giro con el desplazable (4).

75 Para retirar el desplazable (4) de la entalla (7) es preciso llevar el tirador (5) a su posición de pare (figura 1), en cuyo caso el desplazable (6) se aloja nuevamente en la entalla (9) del tirador de pare (5) permitiendo girar la llave hasta la posición de stop, en la que ya puede extraerse

80 En resumen reivindica la entidad recurrente en virtud de la presente solicitud de registro de PATENTE DE INVENCION, el privilegio exclusivo de fabricación, venta y explotación industrial del objeto del mismo, por el plazo de 20 AÑOS, según determina el vigente Estatuto de la Propiedad Industrial y dentro del ámbito del territorio español, objeto que queda esencialmente caracterizado por las siguientes:

85

NOTAS.- REIVINDICACIONES.-


PRIMERA.- Antirrobo para vehículos con motor Diesel, esencialmente caracterizado por estar formado por la combinación de una cerradura antirrobo convencional y un tirador de pare motor de forma tal que en la posición de reposo (stop), el pestillo de la cerradura bloquea el eje de la dirección, a la vez que un desplazable posiciona el tirador de pare, con lo que se impide la entrada del combustible a la bomba de inyección.

90

95 SEGUNDA.- Antirrobo para vehículos con motor Diesel, según la anterior reivindicación y asimismo caracterizado porque al abandonar la llave de la cerradura la posición de reposo (stop) el volante de la dirección queda libre para girar a la vez que el desplazable libera el tirador de pare de su posicionamiento lo que permite accionar el tirador de pare de forma que permite el paso del combustible a la bomba de inyección.

100

TERCERA.- Antirrobo para vehículos con motor Diesel, según las





anteriores reivindicaciones, y asimismo caracterizado porque bajo cualquier posición del tirador de pare motor respecto al pestillo de la cerradura y al eje de la dirección del vehículo, quedan igualmente definidas las funciones del dispositivo anti-robo.

CUARTA.- Antirrobo para vehículos con motor Diesel, según las anteriores reivindicaciones y asimismo esencialmente caracterizado porque el tirador de pare motor es factible de ser accionada manualmente o por cualquier sistema mecánico, siempre que la cumplan los principios fundamentales de funcionamiento.

QUINTA.- ANTIRROVO PARA VEHICULOS CON MOTOR DIESEL.

Todo ello tal y conforme se especifica en la anterior memoria descriptiva, que consta de cinco hojas mecanografiadas por una sola cara, y se dá a título de ejemplo en la hoja de dibujos que se acompaña.

Madrid, 19 Abril de 1.975  
P. A.

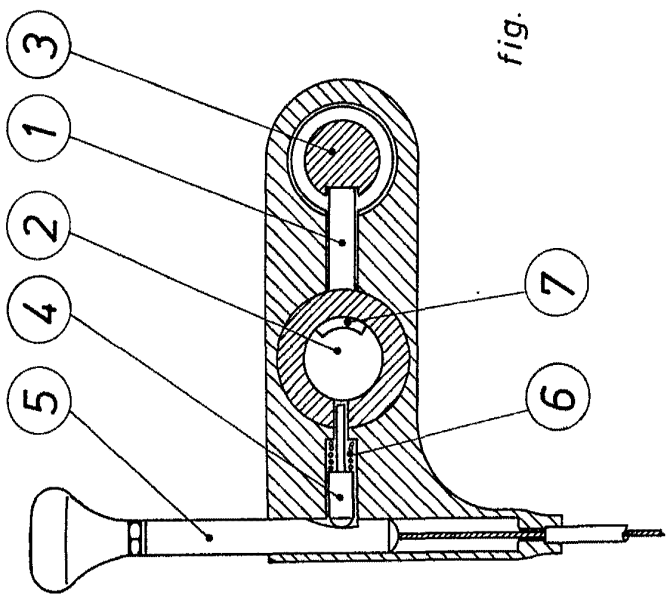


fig. 1

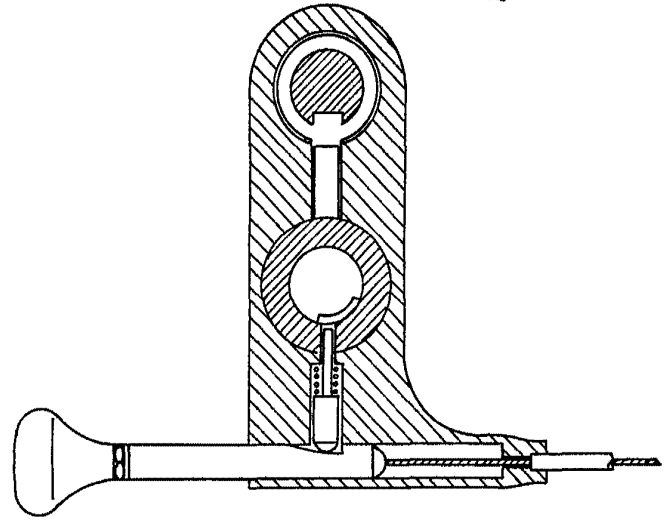


fig. 2

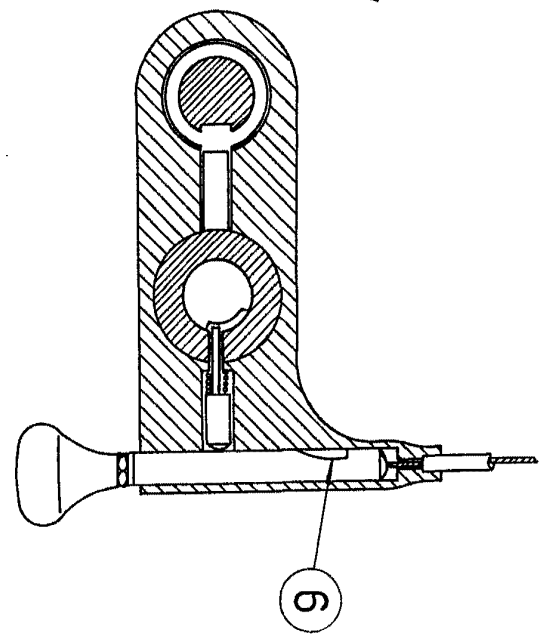


fig. 3

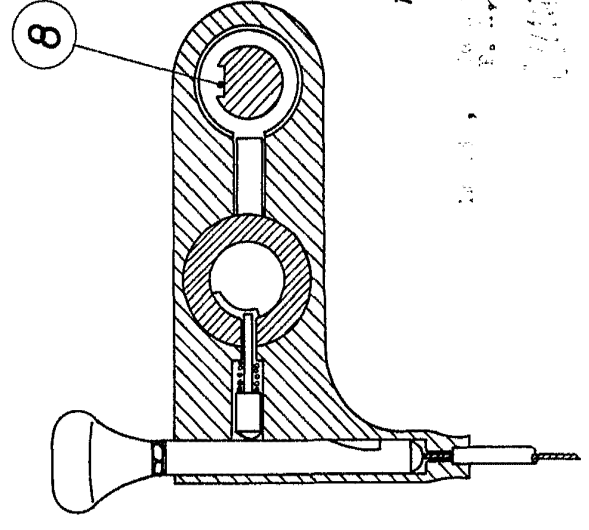


fig. 4

1162-1163  
 1162-1163  
 1162-1163

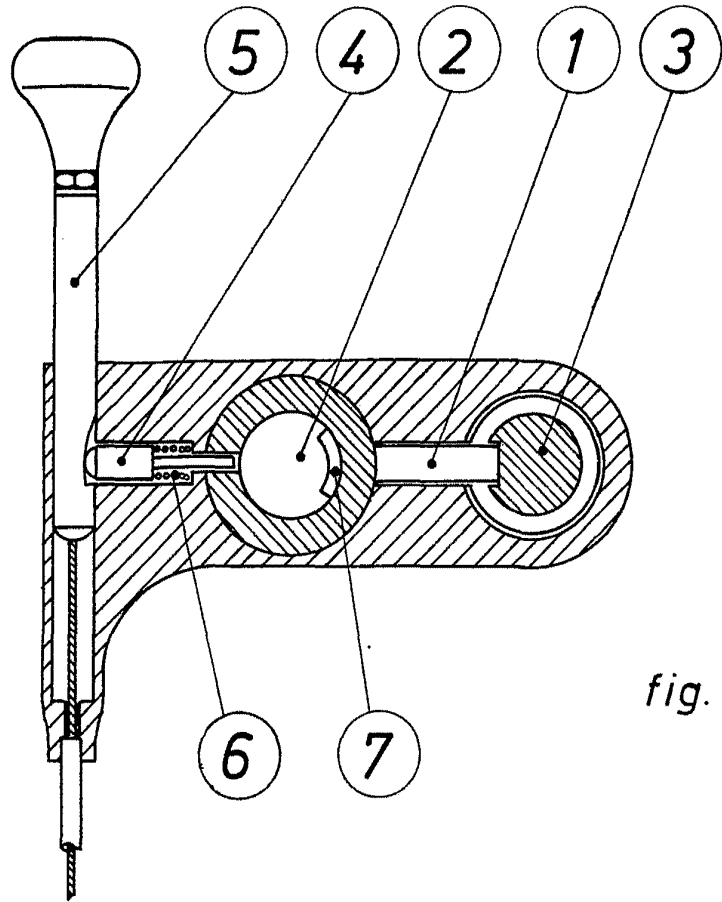


fig. 1

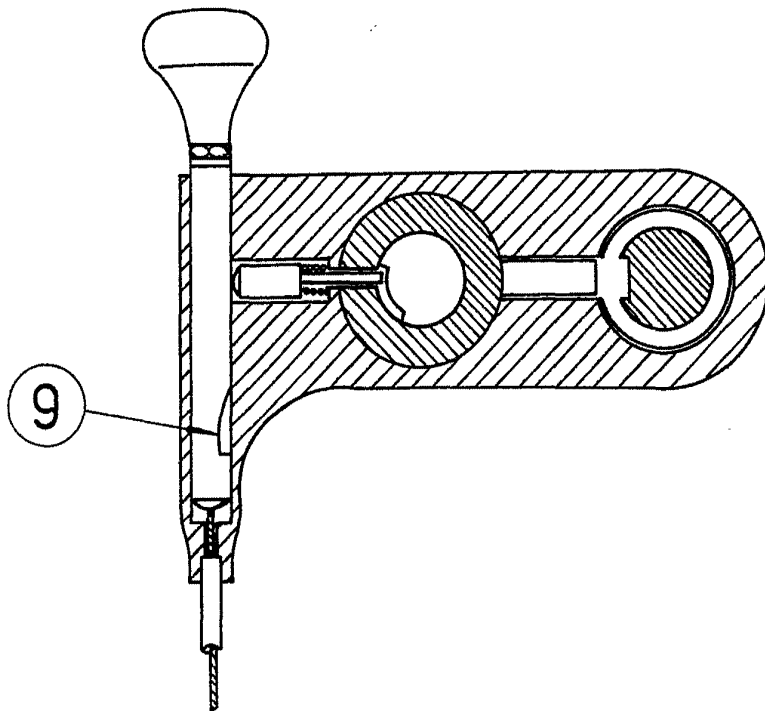


fig. 3

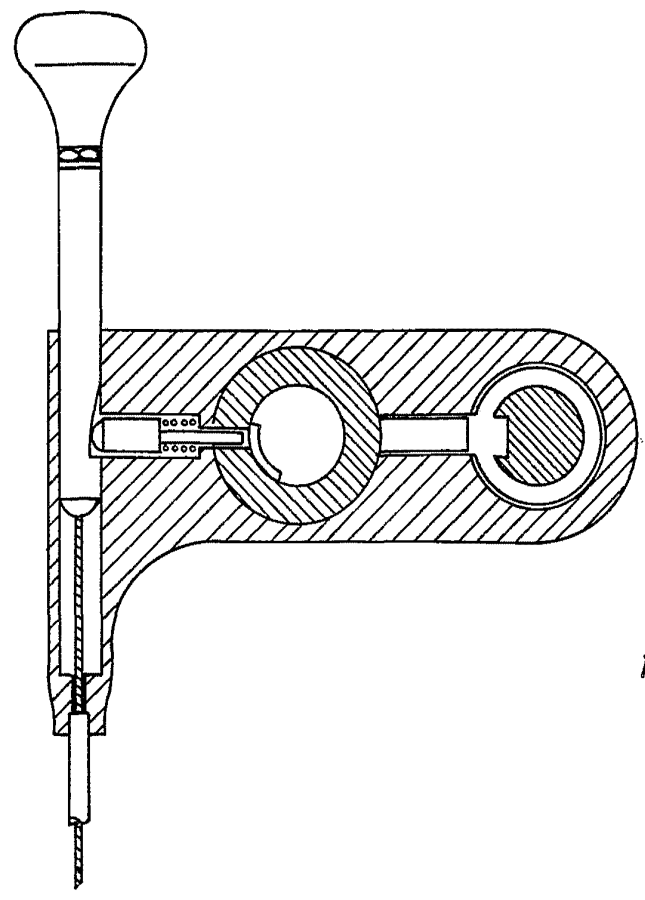


fig. 2

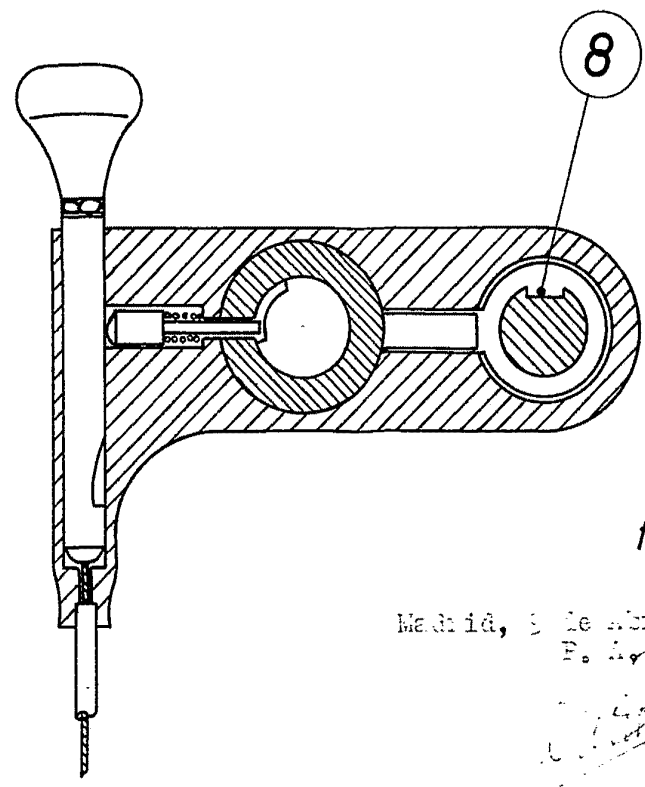


fig. 4

Madrid, 5 de abril de 1.975

*[Handwritten signature]*