



ESPAÑA

(10) ES	(11) NUMERO 251987	(10) Y
(21)	(22) FECHA DE PRESENTACION 9 JULIO 1980	

MODELO DE UTILIDAD

1 NOV. 1980

(30) PRIORIDADES	(31) NUMERO	(32) FECHA	(33) PAIS
------------------	-------------	------------	-----------

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL B60R95/02
--------------------------	---

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN

" ANTIRROBO PARA VEHICULOS "

(71) SOLICITANTE (ES)

Don Meladino RUZAFÁ Gómez.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

TARRAGONA - c/ 4, núm. 3 - Barrio de Bonavista.

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE

MODESTO POLO SANZ - Agente Oficial de la Propiedad Industrial.

La presente invención se refiere, según se expresa en el enunciado de esta Memoria descriptiva, a un antirrobo para vehículos que, de forma más concreta, ha sido especialmente concebido para vehículos industriales.

5 Como es sabido la oleada de robos que se vienen sucediendo en cuanto a vehículos automóviles se refiere, está siendo extensiva últimamente también a vehículos industriales, los cuales carecen de medios de protección adecuados.

10 El antirrobo que se preconiza está destinado a efectuar el bloqueo del volante de dirección de este tipo de vehículos, estableciendo un nexo rígido de unión entre dicho volante y la carrocería del vehículo.

15 De forma más concreta el citado antirrobo está constituido mediante una base tubular destinada a fijarse en el lugar adecuado de la carrocería del vehículo, en cuya base es susceptible de desplazamiento telescópico una barra provista de un gancho para su anclaje y el correspondiente bloqueo del volante del vehículo.

20 La fijación a su vez de dicha barra a su base tubular, en situación operante del dispositivo, se lleva a cabo con la colaboración de un cerrojo de seguridad que, instalado sobre la base tubular, cuenta con un pasador que atraviesa las paredes de la propia base tubular y un orificio operativamente practicado sobre la barra de anclaje, inmovilizando estos elementos entre sí.

25 Evidentemente la base tubular de anclaje al vehículo variará en forma y dimensiones de acuerdo con el tipo de vehículo a que se destine concretamente y en cada caso
30 el antirrobo, de tal manera que pueda conseguirse una rígida

- unión de la misma a la carrocería del vehículo en un lugar adecuado y que no estorbe a la perfecta conducción del mismo siendo obviamente la longitud de la barra de anclaje función del distanciamiento existente entre el volante del vehículo y la zona más idónea de su carrocería para la fijación de la base tubular.

5 En cuanto al cerrojo de seguridad se refiere, éste está constituido mediante una carcasa de configuración en U cuya acanaladura coincide formal y dimensionalmente con la sección de la base tubular que ha de encajarse entre sus ramas, habiéndose previsto que el accionamiento del cerrojo para la apertura del mismo se lleve a cabo mediante la utilización conjunta y simultánea de dos llaves que pueden, opcionalmente, ser distintas o iguales entre sí.

10 El cerrojo de seguridad se instala sobre la base tubular con la colaboración de un cajetín de configuración acanalada, en el que asienta la rama media del cerrojo de seguridad así como parte de sus ramas laterales, contando dicho cajetín con solapas acodadas en su embocadura, destinadas a adaptarse y rigidizarse a la base tubular, por medio de soldadura.

15 A continuación se hará una descripción completa del aludido antirrobo para vehículos con referencia a los dibujos que se acompañan, en los cuales se representa a simple título de ejemplo, no limitativo, una forma preferente de realización, susceptible de todas aquellas modificaciones de detalle que no alteren fundamentalmente sus características esenciales.

20 En dichos dibujos:

30 La figura 1, muestra una vista en alzado lateral

de un antirrobo para vehículos realizado de acuerdo con el objeto de la presente invención.

La figura 2, muestra un perfil del mismo conjunto representado en la figura anterior.

5 La figura 3, muestra un detalle en alzado lateral de la barra de anclaje destinada al bloqueo del volante del vehículo.

10 La figura 4, muestra una vista en alzado lateral de la base tubular sobre la que se desliza telescópicamente la barra representada en la figura anterior.

La figura 5, muestra una vista en planta del cerrojo de seguridad que colabora con la estructura representada en las figuras 3 y 4.

15 La figura 6, muestra, finalmente, un detalle en perfil del cajetín para acoplamiento y fijación del cerrojo de seguridad a la base tubular.

20 A la vista de estas figuras puede observarse como el antirrobo que se preconiza está constituido mediante una base tubular (1), preferentemente de sección cuadrangular, de la que emerge lateralmente una solapa (2) provista de los correspondientes taladros (3) para la fijación de la mencionada base tubular (1) a la carrocería del vehículo, en la zona más adecuada del mismo.

25 En el interior de la base tubular (1) se desliza telescópicamente una barra de anclaje (4) preferentemente obtenida en acero templado y con una sección en doble T, la cual está rematada por su extremidad superior en un gancho (5) destinado a efectuar el bloqueo del volante de dirección del vehículo.

30 En esta misma extremidad de la barra de anclaje se

define un escalonamiento (6) destinado a constituir un tope de penetración de la barra (4) en la base tubular (1), estableciendo el posicionamiento adecuado entre estos dos elementos para efectuar el cierre o pase a situación operante del antirrobo. De forma más concreta el tope (6) incide sobre la embocadura superior de la base tubular (1).

Con la estructura descrita colabora un cerrojo de seguridad (7) que cuenta con una carcasa de configuración en U, cuya estructura puede observarse gráficamente en la figura 5, de tal manera que en la acanaladura (8) de dicha carcasa se aloja la base tubular (1) del antirrobo tal como puede observarse en las figuras 1 y 2.

La fijación del cerrojo de seguridad (7) a la base tubular (1) se realiza con la colaboración de un cajetín (9) constituido por una chapa de perfil en U que cuenta en sus ramas laterales con cortes paralelos determinantes de solapas (10 y 11) que se acodan en correspondencia con la cara de acoplamiento de la base tubular (1) y se fijan a la misma por soldadura.

El mencionado cerrojo de seguridad (7) cuenta con un pasador (12) que se desliza axialmente entre las dos ramas de la carcasa, para lo cual la base tubular (1) cuenta con taladros (13) operativamente enfrentados y dispuestos sobre las caras laterales a las que abrazan las ramas asimismo laterales de la carcasa correspondiente a la cerradura (7), mientras que en la barra de anclaje (4) existe un taladro transversal (14) que, en situación de cierre, queda operativamente enfrentado a los orificios (13) de la base tubular (1) y, consecuentemente, al pasador (12) del cerrojo de seguridad (7).

Esta situación de enfrentamiento entre los orificios (13) de la base tubular (1) y el taladro (14) de la barra de anclaje (4) coincide con la situación de tope del escalonamiento (6) de dicha barra de anclaje con respecto a la embocadura superior de la base tubular (1).

De lo anteriormente expuesto se deduce que, adecuadamente fijada la base tubular (1) a la carrocería del vehículo, en situación de cierre el gancho (5) de la barra de anclaje (4) abraza al volante de dirección del vehículo, mientras que dicha barra de anclaje queda rigidizada por medio del cerrojo de seguridad (7) a la base tubular (1) consiguiéndose un bloqueo del volante que ofrece las máximas garantías de inviolabilidad.

Para liberar el antirrobo se hace preciso el desplazamiento axial del pasador (12) dejando totalmente diáfano el espacio comprendido entre las ramas laterales de la carcasa en U del cerrojo de seguridad (7), con lo que la barra de anclaje (4) puede ser extraída de su alojamiento liberando al volante de dirección del vehículo.

Al objeto de obtener las máximas garantías de seguridad se ha previsto que el cerrojo (7) utilizado cuente con un mecanismo de cerradura cuya apertura se consigue solamente mediante el accionamiento simultáneo sobre dos llaves (15), las cuales pueden ser distintas o iguales entre sí.

La forma, dimensiones y materiales podrán ser variables y, en general, cuanto sea accesorio o secundario, siempre que no altere, cambie o modifique la esencialidad del objeto que se describe.

Los términos en que queda redactada esta Memoria

- son ciertos y fiel reflejo del objeto descrito, debiéndose tomar con carácter amplio y nunca en forma limitativa.

5



10



15



20



25

30

REIVINDICACIONES

1ª).- Antirrobo para vehículos, estando especialmente concebido para vehículos industriales, caracterizado porque está constituido mediante una base tubular de fijación a la carrocería del vehículo, preferentemente de sección cuadrangular y dotada de una solapa lateral para la mencionada fijación, en el interior de cuya base tubular se aloja con posibilidad de desplazamiento telescópico una barra de anclaje rematada por su extremidad superior en un gancho para el bloqueo del volante de dirección del vehículo, habiéndose previsto que sobre la citada base tubular se encuentre instalado un cerrojo de seguridad cuyo pasador, en situación de cierre, establece un nexo de unión entre las citadas base tubular y barra de anclaje, provocando la inmovilización relativa entre estas piezas.

2ª).- Antirrobo para vehículos, según reivindicación 1ª), caracterizado porque el cerrojo de seguridad, cuya carcasa adopta una configuración en U, se dispone lateralmente sobre la base tubular y se fija a la misma con la colaboración de un cajetín de perfil en U, en cuyas ramas laterales existen cortes paralelos que determinan solapas que, convenientemente acodadas, se adaptan a la cara lateral correspondiente de la base tubular a la que se fijan por soldadura, con la particularidad de que el pasador de dicho cerrojo queda axialmente enfrentado a dos taladros practicados en la base tubular, concretamente sobre las dos caras opuestas de la misma a las que se adaptan las ramas laterales de la carcasa del cerrojo, y a través de cuyos orificios se desplaza el citado pasador, siendo susceptible el mismo de atravesar un taladro operativamente practicado

- sobre la barra de anclaje en situación de cierre del conjunto, habiéndose previsto que el mencionado cerrojo de seguridad cuente con un mecanismo de cerradura cuya apertura viene determinada por el accionamiento conjunto y simultáneo sobre
5 dos llaves distintas e iguales entre sí.

3a).- Antirrobo para vehículos, según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque la barra de anclaje, en su extremidad correspondiente al gancho de fijación al volante de dirección del vehículo, cuenta con un escalonamiento que incide, en funciones de tope, contra la embocadura de la base tubular, habiéndose previsto que en esta situación de tope el taladro de la barra de anclaje quede operativamente enfrentado a los orificios de la base tubular y, consecuentemente, se establezca un paso continuo para el
10 pasador del cerrojo.
15

4a).- "ANTIRROBO PARA VEHICULOS", tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria y en los dibujos adjuntos.

Esta Memoria consta de ocho hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara.
20

MADRID, 9 de Julio de 1980.

P. A.

Moderado
P. A.

25

30

FIG. 1

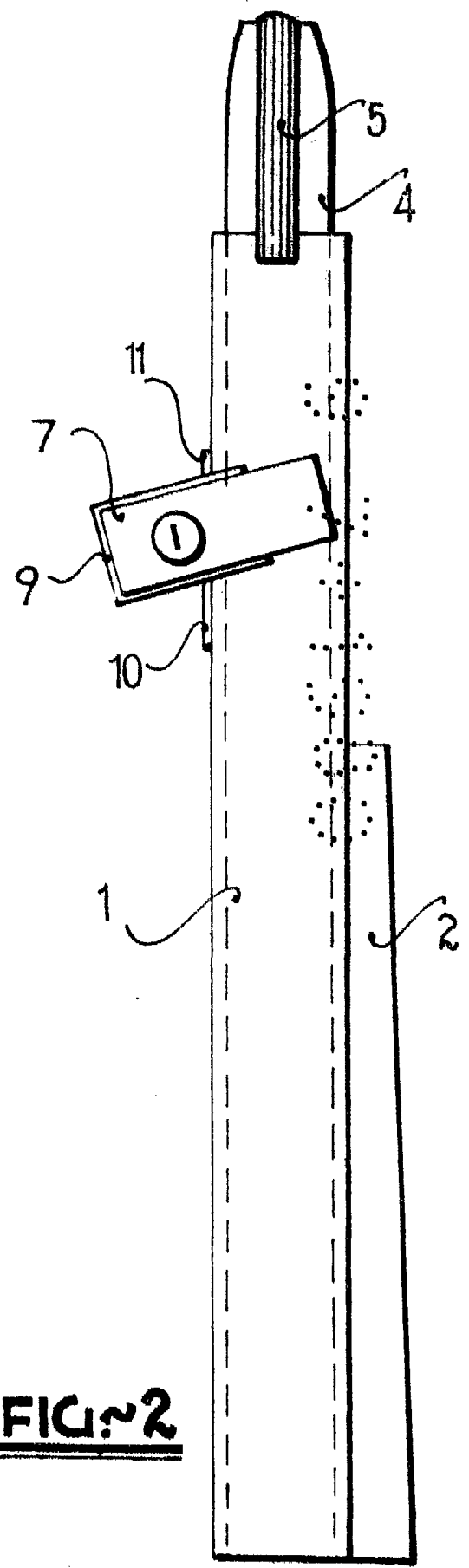
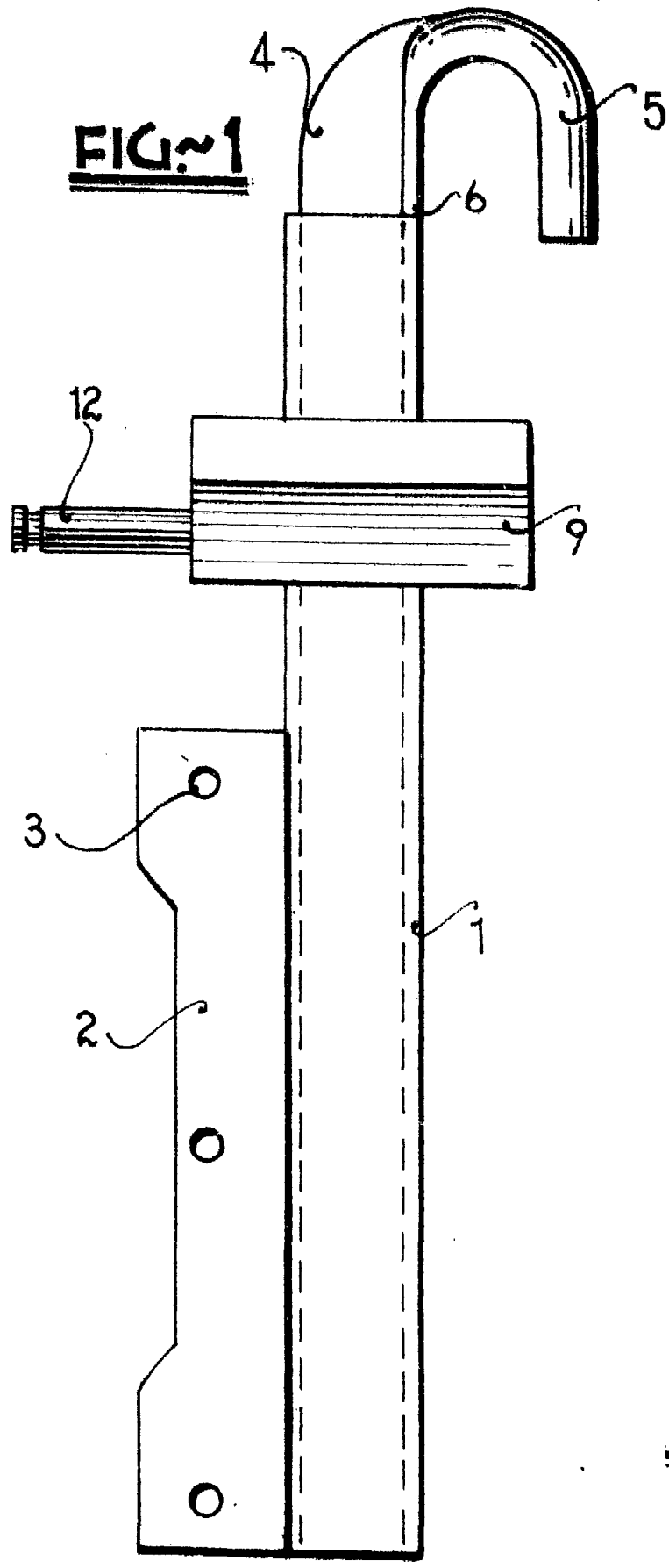


FIG. 2

FIG. 3

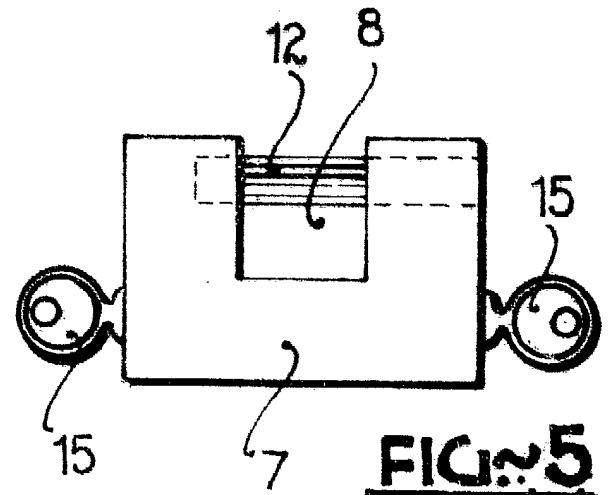
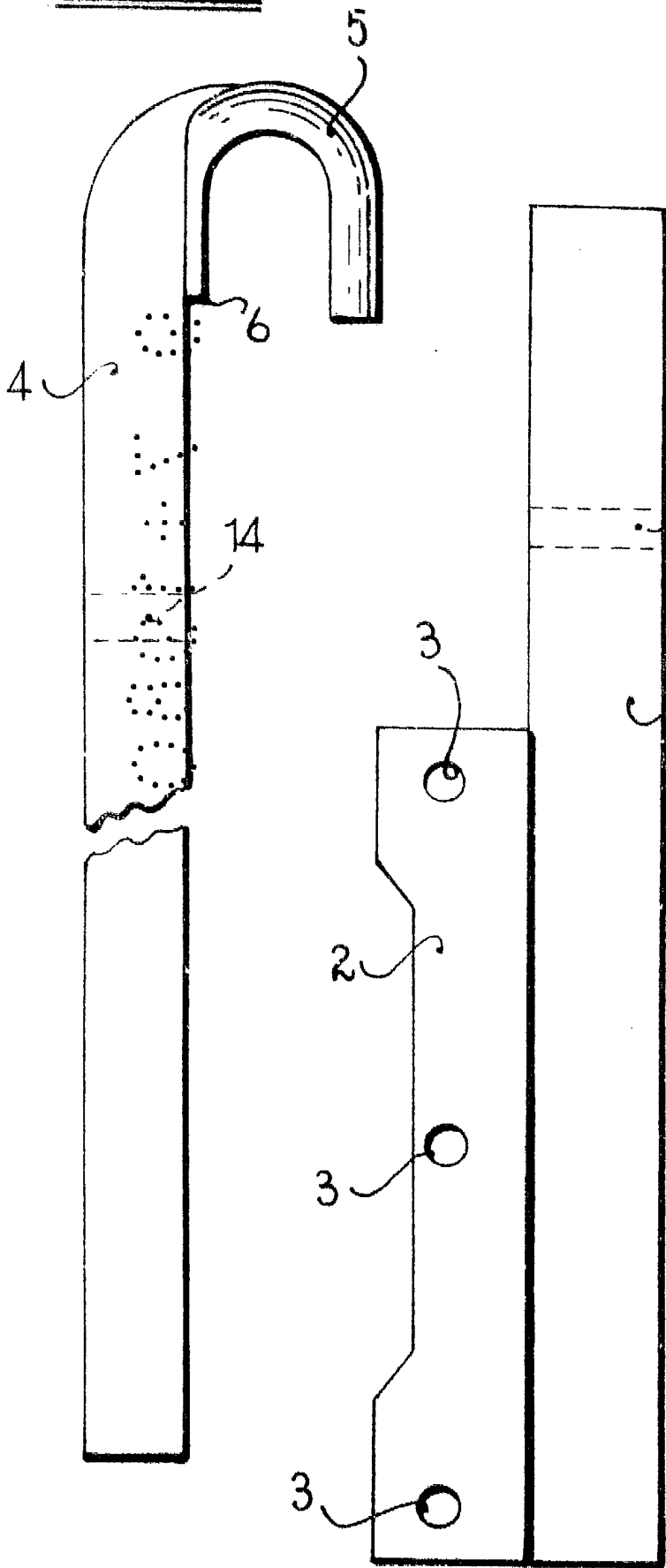


FIG. 5

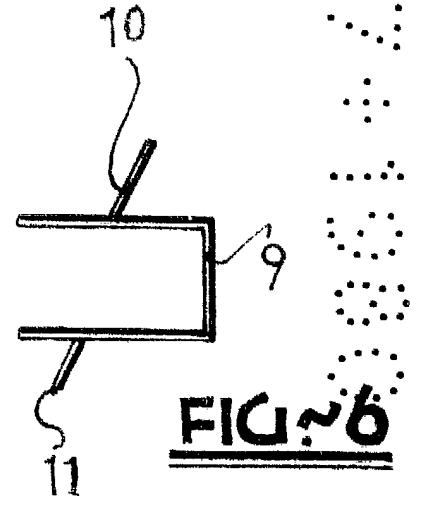


FIG. 6

FIG. 4

MADRID, 29 JUL. 1930

Colombano
S.A.