



ESPAÑA

ES	(11) <b>262998</b> (12) <b>Y</b> (13)
FECHA DE PRESENTACION	

11 NOV. 1972

**MODELO DE UTILIDAD**

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

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B60R 25/00

(64) TITULO DE LA INVENCIÓN

"ANTIROBO MECANICO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES"

(71) SOLICITANTE (S)

PATENTES FAG, S.A.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Enrique Velasco, 26  
MADRID-18

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE

D. FRANCISCO GARCIA CABRERIZO

Ref.: O.G.: 38.615/MT

La presente invención, se refiere a un antirrobo mecánico para vehículos automóviles, cuya especial configuración y estudiado diseño hacen que el mismo constituya un elemento de gran eficacia y utilidad para el fin a que está destinado.

5.

El antirrobo mecánico objeto de la invención, es del tipo de los que se constituyen mediante una barra que comporta una cerradura en uno de sus extremos que permite abrir y cerrar una especie de abrazadera conformada en tal extremo, mientras que el otro extremo de la barra configura una especie de gancho.

10.

El tipo de antirrobo descrito, es decir los que se constituyen a partir de una barra, pueden presentar diferentes modalidades ya que en unos casos la barra está dotada de dos ganchos extremos, uno de los cuales es deslizabile y asociado a una cerradura, mientras que otros presentan en uno de sus extremos un gancho y en el otro una especie de abrazadera que se abre y se cierra por medio de una cerradura incorporada en tal extremo, existiendo otra modalidad y es que la barra se une a otra barra roscada para así poder alargar o reducir la longitud del conjunto.

15.

20.

En todos los casos, uno de los extremos en gancho se fija al pedal del freno o del embrague, mientras que el otro extremo se fija al volante, de tal modo que todos estos tipos de antirrobo mecánico presentan inconvenientes en cuanto a seguridad se refiere, es decir que son fácilmente vulnerables por los delincuentes, ya que en la mayor parte de ellos la cerradura se puede abrir fácilmente, pudiéndose así mismo serrar con facilidad e incluso apalancar los ganchos para liberar el volante o el pedal al que estén anclados los

25.

30.

citados ganchos, resultando por ello que todos los tipos de antirrobo metálico hasta ahora conocidos y que se constituyen mediante una barra tendida entre el pedal del freno y el volante, resultan poco eficaces por su vulnerabilidad ante los delincuentes usuales dedicados al robo de vehículos.

5.

Pués bien, teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto la invención propone un antirrobo metálico del tipo de los que se constituyen a partir de una barra, el cual es muy difícil que pueda ser vulnerado por los delincuentes, ya que en primer lugar está dotado de una cerradura o dispositivo de bloqueo original que no corresponde a la cerradura clásica, por lo que será muy difícil la apertura del mismo. Por otra parte, la barra está constituida de un acero tratado térmicamente que hace del todo imposible que la misma pueda ser serrada.

10.

15.

Otra ventaja, radica en el hecho de que el gancho que está destinado a fijarse al volante va a ser cerrado, evitando con ello el apalancamiento del mismo, mientras que el gancho que va a ser fijado al pedal es suficientemente largo para impedir asimismo el apalancamiento, con la particularidad de que dicho gancho es orientable a fin de buscar la mejor posición respecto de los pedales.

20.

25.

Finalmente cabe decir que el gancho destinado a fijarse al volante es desplazable, a fin de que el antirrobo pueda adquirir la longitud que se desee y adecuada siempre al tipo de vehículo de que se trate.

30.

Básicamente, el antirrobo mecánico realizado de acuerdo con la invención, se constituye a partir de una barra cilíndrica que por uno de sus extremos se acoda para determinar un gancho destinado a fijarse sobre el pedal del

freno o del embrague, mientras que el otro extremo de la barra queda fijado a una pieza o bloque constitutiva de la cerradura o sistema de bloqueo, quedando retenida en dicha pieza o bloque por medio de un pasador que asienta en una

5. garganta anular prevista en la zona extrema de la barra, lo que permite el giro de ésta y por consiguiente del gancho para buscar una mejor posición respecto al pedal al que se vaya a fijar.

Dicha pieza o bloque está dotada de dos orificios

10. pasantes practicados paralelamente entre sí y en el sentido longitudinal de la barra, a través de cuyos orificios se deslizan las ramas de un perfil tubular en "U" constitutivo del otro gancho, siendo dicho perfil de análogas características mecánicas que las de la barra. Este gancho o perfil en "U" presenta una de sus ramas dotada de una cremallera, la cual avanza a lo largo del orificio por el que pasa, encontrando a su paso una bola presionada por un resorte contra la propia cremallera, determinando una especie de trinquete para ir posicionando la cremallera en cada avance requerido. A su vez, dicha cremallera pasa por el cierre o bloqueo de la misma, el cual está constituido por una especie de pitón accionado por una llave, que en una posición permite el avance de la cremallera y en otra posición bloquea a ésta, quedando con ello el gancho o perfil en "U" bloqueado.

25. Para complementar la descripción que seguidamente se va a realizar y con objeto de ayudar a una mejor comprensión de las características de la invención, se acompaña a la presente memoria descriptiva de una hoja única de planos cuyas figuras representan lo siguiente:

30. Figura 1ª.- Muestra una pareja de vistas frontal y

lateral del antirrobo realizado de acuerdo con la invención.

Figura 2<sup>a</sup>.— Muestra una vista seccionada de la pieza que incorpora para el sistema de bloqueo de la cremallera representada asimismo en tal figura.

5. Figura 3<sup>a</sup>.— Muestra otra vista en sección de la pieza constitutiva del sistema de bloqueo, en la que se aprecia el pasador que retiene a la barra dotada del gancho destinado a fijarse sobre los pedales.

10. Sobre las mencionadas figuras, las referencias numéricas corresponden a las siguientes partes y elementos:

- 1.- Barra.
- 2.- Gancho extremo de la barra.
- 3.- Pieza dotada del mecanismo de bloqueo.
- 4.- Pasador de fijación de la barra (1) a la pieza (3).
15. 5.- Garganta anular de la barra (1) en la que asienta el pasador (4).
- 6.- Perfil en "U" constitutivo del gancho opuesto al gancho (2).
20. 7.- Cremallera tallada en una de las ramas del perfil en "U" (6).
- 8.- Bola o esfera de posicionamiento de la cremallera (7).
- 9.- Resorte de empuje de la bola o esfera (8) contra la cremallera (7).
25. 10.- Pivote de bloqueo.
- 11.- Llave de accionamiento del pivote (10).
- 12.- Chaflán del pivote (10).

30. A la vista de las mencionadas figuras, puede observarse como el antirrobo mecánico que la invención propone se

constituye a partir de una barra (1) de sección circular y cuyo material es acero tratado termicamente para evitar el serrado de la misma. Uno de los extremos de dicha barra (1) se remata en un gancho (2) de considerable longitud, el

5. cual está destinado a ser fijado sobre el pedal del freno o embrague, mientras que el otro extremo se fija a una pieza (3) en la que van a ir los medios de bloqueo del antirrobo, realizándose la fijación del citado extremo de la barra (1) sobre la pieza (3) mediante un pasador (4) que asienta en una garganta anular (5) prevista en una zona próxima al extremo de la referida barra (1), siendo por lo tanto giratoria ésta y con ella el gancho (2) a fin de facilitar su posicionamiento sobre el correspondiente pedal a enganchar.

La pieza (3) está afectada de dos orificios pasantes paralelos entre si y a su vez paralelos a la barra (1) a través de cuyos orificios pasan los extremos y ramas laterales correspondientes a un perfil en "U" (6) constitutivo del gancho que ha de fijarse al volante y que es del mismo material que la barra (1), con la particularidad de que sobre una de las ramas laterales de tal perfil en "U" (6) se ha tallado una cremallera (7) que en el deslizamiento de tal rama lateral a lo largo del orificio correspondiente, queda enfrentada a una especie de trinquete constituido por una esfera (8) y un resorte (9) alojados en un orificio radial previsto al efecto, de tal modo que el resorte (9) mantiene constantemente empujada a la esfera (8) contra la cremallera (7), encajando en los diferentes alveolos de tal cremallera (7) al paso de ésta en uno u otro sentido; es decir que el trinquete citado lo que hace es posicionar a la cremallera (7) en cada avance requerido de la misma.

Por otra parte, la cremallera (7) queda asimismo —  
enfrentada al elemento de bloqueo, el cual está formado por  
una especie de pivote (10) que es accionado por una llave —  
(11) de accionamiento, cuyo pivote es de sección circular y

5. está afectado de un chaflán (12) que en su enfrentamiento a  
la cremallera (7) permite el avance de ésta, mientras que —  
en la posición opuesta hace que tal pivote (10) encaje en —  
uno de los alveolos de la cremallera (7), reteniendo a ésta  
y bloqueando por consiguiente el avance de la misma.

10. Por lo tanto, para disponer el antirrobo sobre cual  
quier vehículo lo primero que se hará será enganchar el pe-  
dal del freno o del embrague con el gancho (2), lo cual se  
realizará fácilmente en virtud del giro con que está facilita  
do el mismo. A continuación se lleva el otro extremo de ta-

15. barra (1) hacia el volante del vehículo, con el perfil en  
"U" (6) extraído de la pieza (3), de tal modo que entonces  
se engancha el volante con dicho perfil (6) y se hacen pasar  
los extremos de éste a través de los orificios practicados a  
tal fin en la pieza (3), realizándose tal peso con el sistema

20. de Bloqueo abierto, es decir con el pivote (10) accionado por  
la llave (11) para que quede el chaflán (12) enfrentado a la  
cremallera (7), para así permitir el avance de ésta.

De este modo se introduce dicho perfil en "U" (6) —  
hasta el límite que permita la distancia entre el volante del  
25. vehículo y el pedal donde vaya enganchado el gancho (2), pa-  
ra que en esa posición límite girar la llave (11) y haciendo  
girar con ello al pivote (10) hasta que su chaflán (12) que-

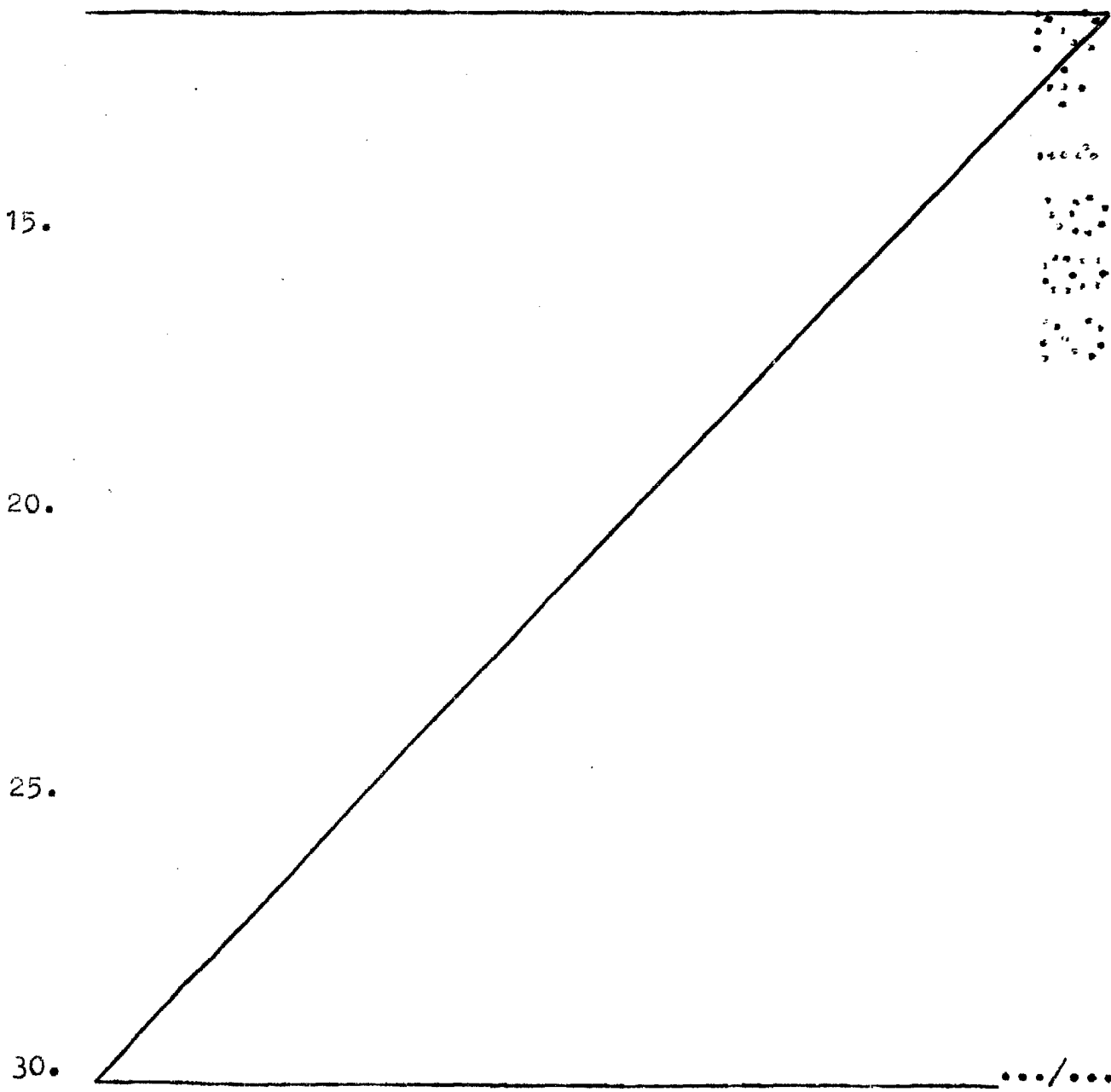
de en oposición a la cremallera (7), encajando por lo tanto  
la parte curva del pivote (10) en el alveolo correspondiente  
30. de la cremallera (7), y realizando con ello el bloqueo de la

misma.

El solicitante se reserva el derecho de extender esta demanda a los países extranjeros, reivindicando la misma prioridad de la presente solicitud al amparo del Convenio Internacional para la protección de la Propiedad Industrial.

N O T A

El Modelo de Utilidad que se solicita por veinte años para España, de acuerdo con la vigente Legislación deberá recaer sobre: "ANTIROBO MECANICO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES" según las características esenciales de las siguientes:



## REIVINDICACIONES

- 1.- Antirrobo mecánico para vehículos automóviles, que siendo del tipo de los que se constituyen a partir de -- una barra dotada en sus extremos de sendos ganchos para su --
5. fijación entre el volante y cualquiera de los pedales de freno o embrague del propio vehículo, esencialmente se caracteriza porque la barra que es cilíndrica y de acero tratado --
10. termicamente queda sujeta por su extremo opuesto al del gancho destinado a fijarse sobre uno de los citados pedales, a una pieza de forma general prismática que sirve asimismo como medio de fijación del gancho destinado a fijarse sobre el volante del vehículo, conteniendo tal pieza prismática con medios de bloqueo para el perfil independiente constitutivo del referido gancho; con la particularidad de que dicho gancho está constituido por un perfil en "U" de sección circular y mismo material que el de la barra, de forma que una de las ramas de tal perfil en "U" presenta tallada una cremallera; pasando dicha rama al igual que la otra rama lateral del perfil en "U" a través de sendos orificios pasantes previstos --
15. en la pieza prismática, cuyos orificios son paralelos entre sí y a su vez paralelos a la barra citada en primer lugar; -- habiéndose previsto que los medios de bloqueo del perfil en "U" sobre la pieza prismática se realicen sobre la propia --
20. cremallera, mediante un pivote giratorio alojado en tal pieza prismática y accionable desde el exterior por medio de una llave.
- 25.

- 2.- Antirrobo mecánico para vehículos automóviles, según reivindicación 1, caracterizado porque el pivote de --
30. bloqueo alojado en la pieza prismática presenta sección circular y está afectada de un chaflán, de tal modo que el en--

frentamiento de dicho chaflán sobre la cremallera permite el avance de esta, mientras que el bloqueo de tal cremallera se producirá cuando la parte curva del pivote quede enfrentada a uno de los alveolos que conforman la misma, todo ello me--

5. diante el accionamiento de la llave que define las referidas posiciones del pivote para permitir el avance o bloqueo de la cremallera.

- 3.- Antirrobo mecánico para vehículos automóviles, según reivindicaciones 1 y 2, caracterizado porque el posi--  
 10. cionamiento de la cremallera para permitir el bloqueo de la misma, viene definido por un trinquete previsto al paso de la misma en el interior de la pieza prismática, cuyo trinque te está constituido por una esfera y un resorte que mantiene constantemente empujada a dicha esfera contra la cremallera.

15. 4.- Antirrobo mecánico para vehículos automóviles, según reivindicación 1, caracterizado porque la fijación de  
 extremo de la barra sobre la pieza prismática, se realiza me  
 diante un pasador que asienta en una garganta anular previs-  
 ta en la zona extrema de dicha barra, permitiendo el giro de  
 20. tal barra y por lo tanto del gancho extremo de la misma.

5.- "ANTIRROBO MECANICO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES".

Según queda sustancialmente descrito en la presente

.../...

Memoria que consta de diez hojas escritas a máquina por una sola cara y acompañada de dibujos.

Madrid, 5 FEB. 1982

PATENTES FAC, S.A.

5.

P.P.

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, connected strokes, positioned below the typed text.

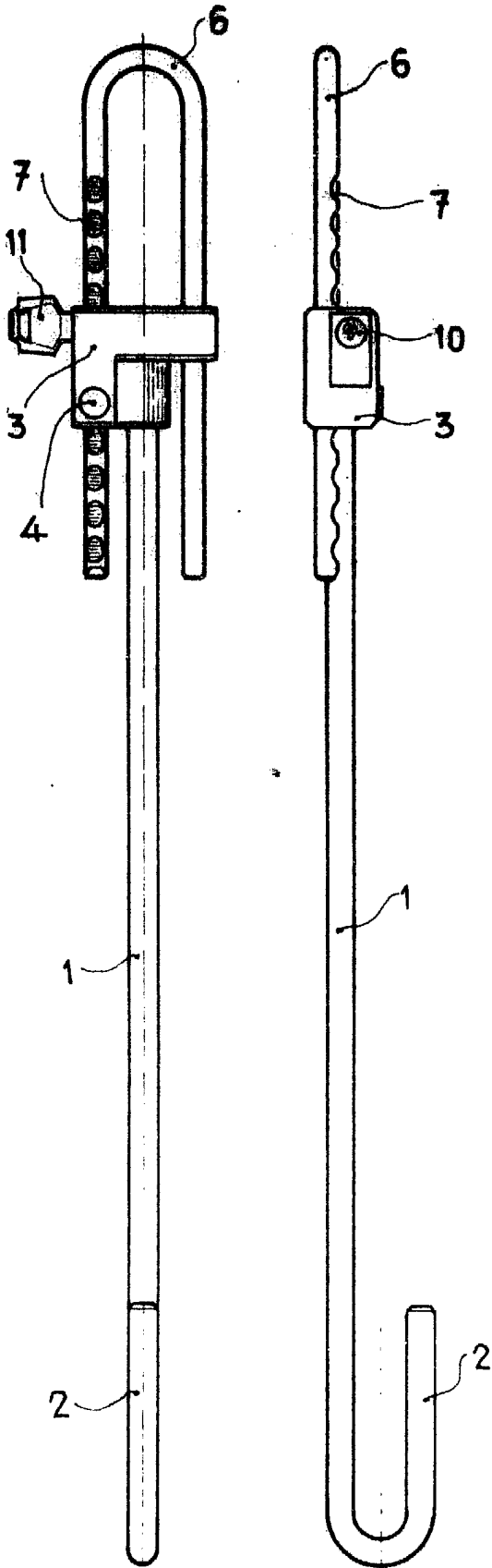


Fig 1

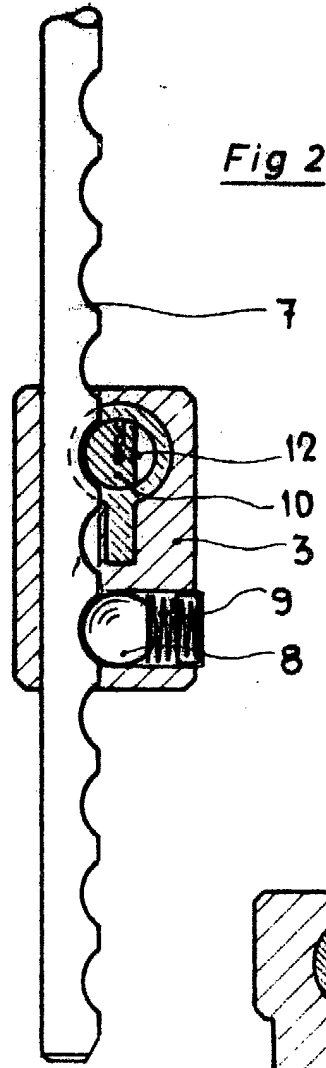


Fig 2

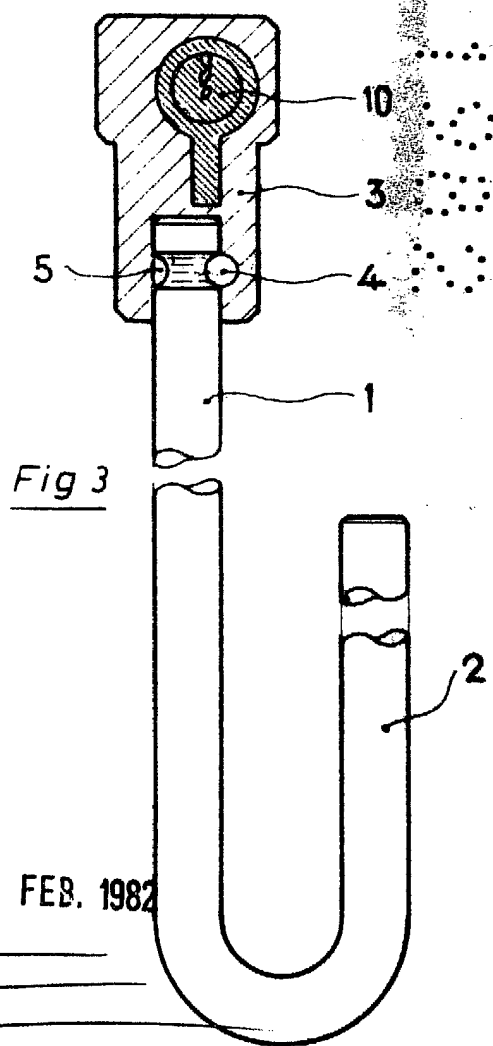


Fig 3

Madrid, 5 FEB. 1982  
R.P.

Escala variable