



ESPAÑA

26 4397
ES 26 4397 Y
FECHA DE PRESENTACION
26 MAR. 1982

MODELO DE UTILIDAD

30 PRIORIDADES:		
31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
47 FECHA DE PUBLICIDAD		81 CLASIFICACION INTERNACIONAL B60R 25/02
54 TITULO DE LA INVENCIÓN "ANTIRROBO PERFECCIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES"		
71 SOLICITANTE (ES) INDUSTRIAS MEDITERRANEO, S.A.		
DOMICILIO DEL SOLICITANTE Zona Industrial IMSA- VILANOVA I LA GELTRU		
72 INVENTOR (ES) D. Helmut W. Jansen		
73 TITULAR (ES)		
74 REPRESENTANTE D. JUAN ANTONIO MORGADES Y MANONELLES		

El presente Modelo de Utilidad consiste conforme indica su enunciado en un "ANTIRROBO PERFECCIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES" cuyas nuevas características intrínsecas de construcción, conformación y diseño le hacen cumplir la misión para la que específicamente ha sido concebido con una
5 seguridad y eficacia máxima.

En la actualidad los antirrobo existentes para los vehículos automóviles que bloquean la dirección del mismo, presentan un gran número de inconvenientes, que con el ob-
10 jeto del presente Modelo de Utilidad se pretenden subsanar.

Es evidente que actualmente va en aumento el robo de automóviles, lo que obliga a la industria que fabrica anti-
15 rrobos a conseguirlos y obtenerlos provistos con dispositivos, que los hagan ser eficaces en grado sumo.

Uno de los principales inconvenientes con los que se en-
20 encuentran los automóviles existentes en la actualidad, es el de que el pestillo que incide sobre la barra de la dirección y consecuentemente se inserta en la caña de la dirección al ser tal caña, un tubo con un espesor relativamente pequeño, es suficiente maniobrando de manera fraudulenta el producir mediante un fuerte, violento y brusco giro del volante para conseguir deformar la citada caña y conseguir el desbloqueo de la dirección.

Para contrarrestar la posible ejecución de la maniobra
25 fraudulenta acabada de mencionar se ha previsto en el presente Modelo de Utilidad que el soporte que guía al ya cita

do pestillo, esté dotado de un resalte, siendo precisamente este resalte el que quedará introducido en la caña de la dirección del vehículo, con lo cual cuando se realice un giro brusco, violento y repentino con el volante, el repetido pestillo, al estar introducido en el eje de la dirección, se desplazará con lo que pasará a quedar perfectamente sustentado y como resultará guiado por el resalte efectuado en su correspondiente soporte, podrá amortiguar aquel giro violento, brusco y repentino absorbiendo el consiguiente golpe el propio soporte del antirrobo, soporte que a su vez se verá reforzado por la propia caña, que como se ha explicado es la que guía al eje de la dirección, siendo por tanto prácticamente imposible el que con aquella referida violencia se pueda llegar a deformar tal caña que envuelve a la dirección y por lo tanto llegar a conseguir desbloquear a esta última.

A su vez se ha igualmente previsto que en el soporte principal y concretamente en la zona del mismo en la cual se insertará la brida que sujeta y solidariza, al antirrobo con la caña de la dirección, esté dotada tal brida de una pequeña escotadura, gracias a la cual si se intenta romper y por tanto separar tal brida de la caña de la dirección, ésta última se rompa precisamente por la zona en donde se le ha efectuado dicha escotadura, con lo cual la brida que estará sustentando al dispositivo en cuestión, no podrá salir y en consecuencia no podrá desmontarse el antirrobo, alcanzándose de esta manera el que resulte imposibilitado,

y el que se efectúe el hurto del automóvil, con la fraudulentamente manera que se acaba de relacionar, manera que es sumamente utilizado por los ladrones de automóviles.

Otra de las ventajas sustanciales que presentará el Modelo de Utilidad que se preconiza, es la de que gracias a su disposición, se consigue y resulta permitido el que pueda ser montado el soporte principal independientemente del bombillo alojado en la carcasa portador de las correspondientes "borjas" que permiten practicamente que pueda accionarse la llave que actúa sobre el mecanismo.

Esta última característica, tiene una importancia vital, ya que en las líneas de montaje de los vehículos, resulta con los antirrobo empleados actualmente ser forzosamente obligado, montar todo el antirrobo en una zona concreta de la línea de montaje, debiendo en consecuencia y en tal momento, asegurarse por el operario que instala y comprueba si corresponde la llave con la que se ha dotado al vehículo para que corresponda precisamente con la correcta y propia del antirrobo, ya completamente montado en tal vehículo, dificultándose enormemente con esta obligada operación la rápida y correcta cadencia de marcha de la cadena de montaje ya que para que sea factible, que tal operario pueda prestar atención de manera constante en el antirrobo que se ha montado en el coche, para insertar la llave que corresponda al mismo.

Con el antirrobo preconizado esta operación requerirá un notablemente menor tiempo ya que el operario dispondrá y

tendrá ya montado el bombillo en su conjunto así como la carcasa del antirrobo siendole tan solo entonces necesario, introducirlos en el soporte principal, con lo cual nunca y bajo ningún motivo, podrán introducirse errores en la inserción de la llave correspondiente.

Al mismo tiempo y dadas las características constructivas y de funcionamiento del antirrobo preconizado, se conseguirá obtener con el uso del mismo resultados totalmente satisfactorios a la vez que obtener una perfecta seguridad en el funcionamiento del antirrobo.

Otros detalles y características del actual Modelo se irán poniendo de manifiesto en el transcurso de la descripción que a continuación se dá, en que se hace referencia a los dibujos que a esta Memoria se acompaña en la que de manera un tanto esquemática, se representan los detalles preferidos. Estos detalles se dan a título de ejemplo, haciendo referencia a un caso posible de realización práctica, pero no queda limitado a los detalles que allí se exponen; por tanto esta descripción debe ser considerada desde un punto de vista ilustrativo y sin limitaciones de ninguna clase.

La figura nº 1 es una vista en perspectiva en la que se ha grafiado los diversos elementos: llave, bombillo, carcasa, pestillo y el soporte de este y de guía que constituyen los elementos característicos del antirrobo objeto de este Modelo de Utilidad.

La figura nº 2 es una vista lateral del antirrobo preconizado, sin el soporte principal.

La figura 3 es una vista por la parte inferior del conjunto porta "borjas" cuando se encuentra el eje principal en la posición (64) que corresponde a cuando la llave está extraída del antirrobo, es decir cuando el coche o vehículo con el que esté dotado, se encuentre parado.

La figura 4 es una planta vista por la parte inferior del conjunto porta-"borjas", representándose en esta figura la misma posición (64) del vehículo, en un momento en que aún se encuentra introducida la llave del vehículo en el antirrobo, es decir, en la posición de encontrarse el vehículo parado y desconectado, pero el volante aún seguirá quedando desbloqueado.

La figura 5 es una planta vista por la parte inferior del conjunto porta-"borjas" en la que se ha representado el eje cuando se encuentra en su primera posición (60) que corresponde a la de desbloqueo del volante.

Las figuras 6 y 7 son plantas vistas por la parte inferior del conjunto porta-"borjas" cuando está la llave respectivamente en las posiciones: (61) que es la de contacto y (62) que corresponde a la de arranque del vehículo.

Mientras que en la figura 8 se han representado esquemáticamente las ya relacionadas diferentes posiciones (60), (61), (62), (63) y (64) que irá adoptando el palpador solidarizado al eje, según el cual sea la posición de la llave de contacto.

La figura 9 es una vista en planta, en la que puede observarse el bombillo visto por su zona inferior, así como esquemáticamente el soporte pestillo cuando el bombillo se encuentra en su posición de desconexión (64), es decir cuando la llave no está colocada en el antirrobo y consecuentemente se encuentre bloqueada la dirección del vehículo.

En la figura 10 aparece un alzado de lo representado en la figura 9.

La figura 11 es una vista igual que la figura nº 9, pero grafiando las posiciones del bombillo y el soporte pestillo cuando la llave ha sido introducida en la cerradura.

La figura 12 es una vista esquematizada en alzado de lo representado en la figura 11.

Siendo la figura 13 una vista igual que la figura 9, pero grafiando la posición del bombillo y del soporte pestillo, cuando la llave está en la posición (60), es decir la de desbloqueo.

Siendo la figura 14 una vista en alzado de lo representado en la 13.

Mientras en la figura 15 en planta igual que la 9 pero en la que se grafía la posición del bombillo y del soporte pestillo cuando la llave está en la posición (61) es decir, en la de contacto.

Correspondiendo la figura 16 a una vista en alzado de lo representado en la figura 15.

Se grafía en la figura 17 igual a la figura 9 cuando el bombillo y el soporte del pestillo están en la posición de encendido (62).

5 Siendo la figura 18 la vista correspondiente en alzado de la figura 17.

La figura 19 es un detalle en el que se grafia el mecanismo, gracias al cual se puede montar y desmontar el conjunto formado por la carcasa y el bombillo del soporte principal.

10 La figura 20 es otro detalle seccionado de tal mecanismo en el que se observa como gracias al cual, el conjunto del bombillo puede desplazarse hacia la zona superior o inferior, apareciendo en la figura 21, diversas posiciones que adoptará la llave que accionará al antirrobo.

15 Es la figura 22, una vista esquematizada en la que se puede observar, en que situación estará en cada una de las posiciones de la llave, el apéndice que bloquea la ascensión del bombín cuando se extrae la llave.

20 Mientras la figura 23, es una vista parcialmente seccionada, en la que puede observarse el dispositivo preconizado con su brida correspondiente.

25 Se representa en la figura 24, un detalle del soporte principal con la brida solidarizado a él, habiéndose representado con raya y punto, como se produce la rotura del soporte principal cuando el mismo es forzado violentamente de manera fraudulenta por una palanca y en su caso instrumento similar.

La figura 25 es una vista frontal de la guía pestillo en tanto que la figura 26 es una vista lateral del guía pestillo y pestillo.

5 Puede observarse en la figura 1, que el antirrobo objeto de este Modelo de Utilidad está constituido basicamente por un soporte principal (30) en el que se introducirá la carcasa (35).

10 Este soporte (30) presenta tal y como puede observarse en la figura 23 un resalte (31) en el cual se le ha practicado una pequeña escotadura (32) con lo cual se consigue que la brida (33) quede perfectamente posicionada y sujetando al soporte (30) con la caña que recubre a la dirección del vehículo en el cual se quiera instalar el antirrobo preconizado.

15 Evidentemente la brida (33) quedará perfectamente unida al soporte (30) mediante un convencional sistema de sujeción y en su caso un tornillo de apriete (34), quedando el otro extremo de la brida (33) precisamente por estar ésta dotada de una cavidad realizada para tal efecto emplazada entre el resalte (31) del soporte (30) y este último.

20 Evidentemente si fraudulentamente se pretende mediante una palanca, romper el resalte (31) al existir la pequeña escotadura (32) dicho resalte (31) se romperá, pero no por ello la brida (33) saldrá de su posición, gracias a la existencia del pequeño resalte (35), impidiéndose con todo
25 ello el que pueda tener éxito uno de los sistemas fraudulentos utilizados para eliminar la efectividad de los anti-

rrobos es precisamente el introducir una palanca (85) y apuntalarla contra la propia brida (33) rompiéndola precisamente por la zona en la cual queda el soporte principal perfectamente solidarizado con la caña de la dirección del

5 vehículo.

En tal figura 24 se ha representado con trazos de puntos, como se rompería el resalte (31) del soporte (30), pudiéndose asimismo observar gracias a un resalte (34) como se hace prácticamente imposible el que pueda desengarzarse

10 la brida (30).

A su vez en la figura 25, se observa el pestillo (37) montado con el guía pestillo (40) en la parte frontal de tal guía pestillo (40) el cual puede verse que está dotado de un resalte (46) el cual sobresale ligeramente del plano interior del guía pestillo (40) de una altura tal que alcanza a ser sensiblemente igual al espesor de la caña de la dirección del vehículo, al que se le quiera aplicar el antirrobo perfeccionado, con todo ello es evidente que se consigue el que si en un momento determinado, quiere robarse

15 se el vehículo y se golpea con fuerza en el volante y se le hace girar brusca y violentamente el eje de la dirección, con lo que el pestillo (37) que se encuentra en la posición de bloqueo e introducido precisamente en el eje de la dirección del vehículo, resultará que aquel violento es-

20 fuerzo quedará amortiguado precisamente por el resalte (46) de la guía pestillo (40), quedando a su vez el resalte (46) protegido por la propia caña de la dirección, con todo ello

25

se alcanza a conseguir que practicamente no sea posible, el poder deformar la caña del vehículo, con la cual se podría llegar a alcanzar, el desbloqueo del volante. En resumen con la disposición reseñada se consigue una gran efectividad práctica, pues pasa ser imposible, el conseguir el desbloqueo del vehículo con un peso fraudulento y brusco violento giro en el volante.

Seguidamente y antes de entrar a explicar el funcionamiento propiamente dicho del antirrobo de que se viene hablando debe hacerse especial hincapié en el hecho de que los antirrobos deben de cumplir reglamentariamente una serie de condiciones de seguridad las cuales están normalizadas y especialmente establecidas, por tal motivo y para facilitar la mejor comprensión de los diversos mecanismos que intervienen en el antirrobo que se preconiza, se irá haciendo referencia a las posiciones que va adoptando la llave utilizada para conectar y utilizar el presente antirrobo.

Las posiciones que adoptará la llave y por tanto el conjunto de mecanismos serán las siguientes: el antirrobo estará bloqueado cuando se haya extraído la llave de la correspondiente cerradura; cuando se introduce la llave y se la hace girar el bombín se desplazará hacia la zona inferior hasta llegar a la posición (60) en la cual se produce el desbloqueo del volante quedando todos los elementos del vehículo desconectados electricamente.

En la posición (61) se conectarán todos los circuitos

eléctricos mientras que en la posición (62) será la de encendido del vehículo propiamente dicho.

5 Deben de hacer resaltar el hecho de que no puede producirse el bloqueo del volante, hasta que la llave haya retrocedido a la posición inicial, es decir habiéndose desconectado previamente el contacto eléctrico, no siendo pero imprescindible la extracción de tal llave, hasta que la misma haya llegado a la posición (64).

10 En tal situación, con la dirección de vehículo desbloqueada, no se podrá producir el bloqueo, hasta que el usuario haya extraído la llave del interior de la cerradura, debiéndose ello a las insoslayables normas de seguridad establecidas, ya que pudiera darse el caso de que aunque se hubiera desconectado el contacto eléctrico del vehículo,
15 este siguiera circulando, con lo cual si en tal posición se produjera el bloqueo del vehículo, podrá ello dar lugar a accidentes, por otra parte también está previsto el caso de que no pueda bloquearse la dirección del vehículo, hasta haber extraído la llave, porque con ello, el usuario debe de realizarse tal extracción con una acción obligada
20 premeditadamente evitándose así que se puedan producir accidentes, como consecuencia de estar el vehículo en funcionamiento.

25 El bombillo (36) estará ubicado en el interior de la carcasa (35) quedando a su vez formando un conjunto con estos dos elementos, los cuales a su vez serán introducidos en el soporte principal (30) el cual a su vez albergará en

su zona más inferior al pestillo (37) soporte del pestillo (38) quedando finalmente todos estos elementos fijados por la guía pestillo (40).

5 Cuando el usuario introduzca la llave en la cerradura propiamente dicha y la haga girar hasta su posición (60), el bombillo (36) se desplazará axialmente hacia la zona inferior del soporte principal (30), siendo precisamente todo el conjunto del bombillo el que se desplaza, no pudiendo tal conjunto volver a su posición inicial, hasta que ~~no~~ se
10 haya extraído la llave de la cerradura correspondiente, la cual se consigue gracias a que se ha previsto en la cavidad (41) realizada para tal efecto - (ver figura 1) - la instalación de un gatillo (42), -(ver a su vez las figuras 20 y 21, con lo que tal gatillo (42) está solicitado por un convencional resorte (86) el cual hace tender a dicho gatillo
15 (42) se desplace en sentido axial y con ello ~~pasa~~ a realizar una cierta presión en la cara interna (43) de la carcasa(35) en la cual se han practicado perimetralmente, dos pistas (47) y (48) por las cuales discurrirá el gatillo
20 (42) cuando sea solicitado por el giro del bombillo (36) por la acción de la respectiva llave.

En la figura 22 se han esquemáticamente representado, las diversas posiciones que irá adoptando el gatillo (42) a lo largo de su recorrido.

25 Cuando la dirección del vehículo está bloqueado, el gatillo (42) estará sobre la pista (47) que es la que está situada en la zona más superior y es la que cuando el usua-

rio introduce la llave correspondiente, y empieza a girar el bombillo (36), el gatillo (42) se deslizará por la pista (47) y al quedar ésta interrumpida, el gatillo (42) descenderá hasta la pista (48), provocando consecuentemente por la acción del pivote (72) en la pista (75) el desplazamiento hacia la zona inferior, del bombillo (36), quedando este desplazamiento frenado por la existencia de la pista (48).

El gatillo (42) quedará apoyado sobre la pista (48) durante todo el desplazamiento de la llave en las posiciones de: desbloqueo (90), contacto (91) y encendido (92) quedando imposibilitado el retorno del conjunto del bombillo (36) porque el gatillo (42) no podrá retroceder por estar incidendo con la llave (49) que se encuentra introducida en la cerradura correspondiente.

En el instante en que se extraiga la llave (49), el gatillo (42) gracias a su plano inclinado (50) con el que está dotado y por la acción del resorte (51), - ver figura 2 - ubicado en la zona inferior del bombillo (36) hará ascender al mismo, por permitir el desplazamiento del gatillo (42) hacia el interior de (36) al no estar en este instante haciendo tope (42) con la llave (49), instante en que el bombillo (36), volverá a su posición inicial quedando situado sobre la pista (47).

A su vez la zona inferior del bombillo (36) presenta una configuración con unas escotaduras, cuya finalidad es la de permitir el que cuando gire el bombillo (36), arrastre al soporte pestillo (38) y consecuentemente al encontrarse el

pestillo (37) en el interior de la guía pestillo (40), hará que el mismo sobresalga de esta última y pase a introducirse en la ranura efectuada para tal efecto en el eje de la dirección.

5 En las figuras 9 y 10 que respectivamente corresponden a una vista en planta por la zona inferior del bombillo (36) y una vista en alzado del mismo, se observa que en el instante en que se produce la introducción de la llave la zona más inferior (66) del bombillo (36), concretamente en su pared (67) del bombillo, está incidiendo sobre la cara lateral superior del soporte del pestillo (38) estando en este instante el palpador (68) situado y apoyado sobre la cara lateral inferior (70)) del bombillo (36), -ver figura 10-.

15 Cuando al girar la llave (49) hasta la posición (60), en la cual se consigue el desbloqueo del volante ver (figs. 13 y 14), el bombillo (36) habrá dado un cierto giro, y la pared (67), habrá arrastrado al soporte pestillo (38) consiguiéndose que el pestillo (37) que se encontraba situado en la cavidad realizada para tal efecto en el eje de la dirección del vehículo haya retrocedido liberándolo en consecuencia y al mismo tiempo y gracias a la configuración de la zona (66) del bombillo (36) el palpador (68) ascenderá bruscamente por la acción de un convencional resorte y al encontrar un espacio libre quedará incidiendo en la cara inferior (70) del soporte principal (30).

25 Cuando la llave sigue girando hasta alcanzar la posición

de contacto (61), (ver figs. 15 y 16), continúa manteniéndose al pestillo (37), por estar incidiendo igualmente la cara lateral (71) del bombillo (36) con el soporte pestillo (38); en tal situación el palpador (68) retenido y apoyado en la cara (70) del soporte principal (30).

Continuando el giro de la llave hasta llegar a la posición de puesta en marcha (62) del vehículo, queda igualmente retenido el pestillo (37) por la pared lateral (71) del bombillo (36) quedando en este instante el palpador (68) prácticamente tangente a tal pared (71) del bombillo (36).

Cuando se hace girar a la llave (49) hasta su posición inicial es decir la de desconexión total (64) el pestillo (36) sigue aún retenido por estar igualmente incidiendo la pared lateral (71) con el soporte pestillo (38) quedando a su vez el palpador (68) apoyado igualmente sobre la cara inferior (70) del soporte principal (30), quedando precisamente retenido el soporte pestillo (38) por la acción del palpador (68).

Evidentemente en el instante en que se extraiga la llave (49) permitirá la ascensión del bombillo (36), gracias precisamente al mecanismo que anteriormente se ha explicado formado por el gatillo (42) el cual no podría retroceder, por estar introducida la llave, ascendiendo (36) cuando la llave es extraída, por permitir tal y como ya se ha relacionado el retroceso de (42) y ascender a la guía (47) con lo cual es evidente que el soporte pestillo (38) se desplazará hacia el exterior, arrastrando consecuentemente al

pestillo (37) el cual quedará alojado en el interior de la cavidad del eje de la dirección del vehículo, realizada para tal efecto quedando de esta manera perfectamente bloqueada la dirección.

5 Por otra parte y con la finalidad de impedir de que cuando se extraiga la llave, el bombillo (36) salga al exterior por la acción del resorte (51), se ha previsto que la zona inferior de la carcasa (35) esté dotada de unas pistas, por las cuales irá discurriendo la espiga (72) que
10 estará ubicada en el taladro realizado para tal efecto en el eje (73) del bombillo (36) estando solicitado hacia el exterior de la carcasa (35), a través de la acción del resorte (51), (véase fig. 2).

15 Se ha representado en las figuras de la 3 a la 7, las diversas posiciones que irá adoptando la espiga (72) a través de las correspondientes pistas, habiéndose graficado en la figura 8 de una forma esquematizada las diversas posiciones que irá adoptando (72) a medida que se irá girando la llave de accionamiento y que seguidamente se pasa a explicar.
20

En la fig. 3 se ha representado como queda la espiga (72), cuando la dirección del vehículo está bloqueada (64) en tal instante estará (72) en la pista (74), véase en la figura 8 como se encuentra posicionada la espiga (72) en la
25 pista (74), más inferior efectuada tal y como ya se ha comentado en la zona inferior de la carcasa (35). En el instante en que se accione la llave girando el bombillo (36) y

consecuentemente también la espiga (72) hasta alcanzarse la posición de desbloqueo (60) por lo que la espiga (72) discurrirá por la rampa (75) y quedará situada sobre la pista (76) desplazamiento de la espiga (72) a través de tal pista (76), que se producirá hasta alcanzar la posición de contacto (61) y la del encendido (62), según aclaran las figuras 6 y 7; regresando (72) por la pista (76) cuando la llave es girada en sentido inverso, hasta alcanzar la posición de desconexión (63), la cual puede extraerse la llave, instante en que es evidente que la espiga (72) no podrá llegar a su posición inicial, ya que el gatillo (42) no permite la ascensión del bombillo (36) por estar su desplazamiento impedido al estar la llave incidiendo con el gatillo (42).

En el instante en que se extraiga la llave, y por la acción del resorte (51) ascenderá el bombillo (36), desplazamiento que se produce gracias a que la espiga (72) estará posicionada en una zona de la pista (76) en la cual esta última se constituye en un plano descendente y al estar solicitada la espiga (72) por un convencional resorte (78).

También se ha previsto para que la carcasa (35), que aloja en su interior al bombillo (36) con sus respectivos mecanismos pueda ser introducida en el soporte principal (30) y con ello facilitar las operaciones de montaje y desmontaje, se ha dispuesto de un mecanismo el cual está grafiado en la fig. 19.

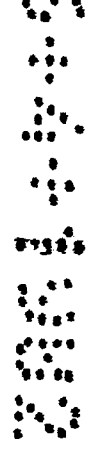
Debe considerarse que por ser el objeto de este Modelo de Utilidad un antirrobo, ha de preverse que no pueda lle-

garse a desmontar la carcasa (35) si no está previamente introducida la llave correspondiente en la cerradura del antirrobo preconizado, para ello se ha dispuesto que en el bombillo (36) en una determinada zona de su superficie lateral, una escotadura (79) la cual se encarará cuando la llave y consecuentemente bombillo, se le haya practicado un giro porque coincida practicamente con la posición (60) de desbloqueo, quedando enfrentada en este instante a una palanca (80) articulada por uno de sus extremos, palanca (80) que estará solicitada permanentemente hacia el exterior a través de un convencional resorte (81) quedando incidendo dicha palanca (80) con la cara lateral interna de la carcasa (35) e impedido el desplazamiento total hacia el exterior por la propia configuración de la carcasa (35) que hace tope en la zona (82) con la palanca (80) propiamente dicha, en el instante en que coincida la cavidad (79) con el extremo de la palanca (80) y por haberse previsto en el soporte principal (30) un taladro que va a desembocar directamente en la cara (83) de tal palanca (80) al introducirse en dicho taladro del soporte principal (30) un punzón que incidirá sobre (83) de una manera tangencial, hasta desplazar la palanca (80) hacia el interior de la cavidad (79) instante en que se podrá extraer con suma sencillez la carcasa (35) del interior del soporte principal (30).

25 Se comprenderá después de observados los dibujos y la explicación que hemos efectuado de ellos que el Modelo que motiva la presente Memoria proporciona una construcción

sencilla y efectiva que puede ser llevada a la práctica con gran facilidad, constituyendo sin duda alguna un resultado industrial.

Se hace constar a los efectos oportunos que en el objeto
5 que constituye el presente Modelo podrán introducirse todas aquellas variaciones y modificaciones de detalle que las circunstancias y la práctica pudieran aconsejar, siempre y cuando con las variantes que se introduzcan no se altere o modifique la esencia, que queda resumida en las siguientes
10 REIVINDICACIONES.



REIVINDICACIONES :

1ª - "ANTIRROBO PERFECCIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES", caracterizado por estar constituido por un soporte principal (30) que se alojara en el interior de la carcasa (35) quedando igualmente alojado en tal soporte (10) el soporte pestillo (38) y pestillo (37), soporte principal (30) que está dotado del resalte (31) en el cual quedará posicionada la brida (33) gracias a la cual y con el auxilio de un convencional y en su caso tornillo de apriete (34) quedará solidarizado a la caña de la dirección del vehículo que se le aplique el antirrobo preconizado, estando dotado el resalte (31) de una escotadura (32) gracias a la cual cuando quiera romperse el resalte (31) para extraer el antirrobo pese a que este se rompa y gracias a la escotadura (32), la brida (33) no podrá ser extraída por la existencia del resalte (35).

2ª - "ANTIRROBO PERFECCIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES", según la anterior reivindicación caracterizado porque el guía pestillo (40) presenta en su parte frontal un resalte (46) que sobresale del plano frontal de tal guía pestillo (40) con una altura sensiblemente igual al espesor de la caña de la dirección del vehículo al que se le quiera aplicar quedando dicho resalte (46) alojado en el taladro efectuado para tal efecto en la caña de la dirección del vehículo, con lo cual al hacer girar brusca y violentamente el volante y consecuentemente el eje de la dirección el pestillo (37) recibirá tal golpe, quedando amortiguado pre-

cisamente por estar guiado por el resalte (46) de la guía pestillo (40) impidiendo de esta manera la deformación posible en la caña de la dirección.

3a - "ANTIRROBO PERFECCIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES", según las anteriores reivindicaciones caracterizado porque cuando se introduzca la llave y se empiece a girar el bombillo (36) el gatillo (42) se deslizará inicialmente por la pista (47) y al quedar ésta interrumpida el gatillo (42) descenderá hasta la pista (48) provocando consecuentemente hacia la zona inferior del bombillo (36) quedando este desplazamiento frenado por la pista (48), gatillo (42) que quedará apoyado en este instante sobre tal pista (48) durante todo el desplazamiento de la llave en las posiciones, es decir la de desbloqueo, contacto y encendido, y hasta que la llave vuelva a su posición inicial que es en la que se podrá extraer tal llave, no volviendo a su posición inicial el bombillo (36) por quedar el gatillo (42) incidiendo con la llave (49) y quedar (42) por debajo de la pista (47), hasta que se extraiga la llave, momento en el cual el gatillo (42) podrá retroceder y consecuentemente quedar situado sobre la pista (47) instante en el que se produce el bloqueo de la dirección del vehículo.

4a - "ANTIRROBO PERFECCIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES", según las anteriores reivindicaciones caracterizado porque cuando se introduzca la llave y se la haga girar el bombillo (36) y concretamente la zona más inferior (66) éste y concretamente su pared (67) incidirá sobre la cara

lateral del soporte pestillo (38) estando en este instante el palpador (68) situado y apoyado sobre la cara lateral superior (39) del bombillo (36).

5 5a - "ANTIRROBO PERFECCIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES", según la 4ª reivindicación caracterizado porque cuando se haga girar la llave (49) hasta la posición de desbloqueo (60) el bombillo (36) habrá realizado cierto giro, con lo cual la pared (67) habrá arrastrado al soporte pestillo (38) consiguiéndose que el pestillo (37) que se encontraba situado en la cavidad realizada para tal efecto, en 10 el eje de la dirección del vehículo haya retrocedido liberándolo y al mismo tiempo el palpador (68) ascenderá bruscamente por la acción de un resorte convencional, quedando incidiendo en la cara inferior (70) del soporte principal 15 (30).

6a - "ANTIRROBO PERFECCIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES", según la 4ª y 5ª reivindicación caracterizado porque cuando se sigue girando la llave hasta alcanzar la posición de contacto (61) se continuará manteniéndose al gatillo 20 (37) retenido por estar incidiendo igualmente la cara lateral (71) del bombillo (36) con el soporte pestillo (38) quedando el palpador (68) apoyado en la cara (70) del soporte principal (30).

7a - "ANTIRROBO PERFECCIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES", según las reivindicaciones 4ª, 5ª y 6ª caracterizado 25 porque cuando la llave se la vuelva hacer girar hasta que alcance la posición de puesta en marcha del vehículo (62),

queda igualmente retenido el pestillo (37) por la pared lateral (71) del bombillo (36), quedando en este instante el palpador (68), practicamente tangente a la pared (77) del bombillo (36) y cuando se haga girar la llave en sentido
5 inverso hasta que alcance su posición inicial, es decir, a la de desconexión total (64), el pestillo (36) sigue aún retenido por estar igualmente incidiendo la pared lateral (71) con el soporte pestillo (38) quedando a su vez el palpador (68) apoyado sobre la cara interior (70) del soporte principal (30) y por tanto estará retenido el soporte pestillo (38) por tal palpador (68).
10

8ª - "ANTIRROBO PERFECCIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES", según las reivindicaciones 4ª, 5ª, 6ª y 7ª caracterizado porque cuando se extraiga la llave se producirá la ascensión del bombillo (36), gracias al gatillo (42) con lo
15 cual el soporte pestillo (38) se desplazará hacia el exterior arrastrando consecuentemente al pestillo (37) que quedará alojado en el interior de la cavidad del eje de la dirección del vehículo, bloqueándola.

20 9ª - "ANTIRROBO PERFECCIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES", según las anteriores reivindicaciones caracterizado porque para impedir que cuando se extraiga la llave y consecuentemente el bombillo (36), ascienda por la acción de un resorte (51) y no salga de la carcasa (35), se ha previsto que en la zona inferior de la carcasa (35) esté dotada
25 da por unas pistas a través de las cuales irá discurriendo la espiga (72) que está ubicada en el taladro realizado en

el eje (73), espigas (72) que cuando la dirección del vehículo está bloqueada se encontrará sobre la pista (74) y en el instante en que se accione la llave haciendo girar al bombillo (36) y consecuentemente a la espiga (72) y se alcance la posición de desbloqueo tal espiga (72) discurrirá por la rampa (75) y quedará situada sobre la pista (76) desplazamiento de la espiga (72) a través de tal pista que se producirá hasta alcanzar la posición de contacto (61) y la de encendido (62), regresando tal espiga (72) por la misma pista (76) cuando la llave es girada en sentido inverso hasta alcanzar la posición de desconexión (63), posición en la cual puede extraerse la llave y que cuando ésta sea extraída ascenderá el bombillo (36) realizándose dicho desplazamiento gracias a que la espiga (72) estará posicionada en la zona de la pista (76) en la que se constituye en un plano inclinado descendente y al estar a su vez tal espiga (72), solicitada por el convencional resorte (78).

10a - "ANTIROBO PERFECCIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES", según las anteriores reivindicaciones caracterizado porque la carcasa (35) podrá introducirse en el soporte principal (30) gracias a que en el bombillo (36) y en una determinada zona de su superficie lateral se le ha practicado una escotadura (79) la cual se encarará cuando la llave y consecuentemente bombillo se le haya practicado un giro, para que coincida prácticamente con la posición (60) de desbloqueo, quedando enfrentada tal cavidad (79) con una palanca (80) articulada por uno de sus extremos, que estará

solicitada permanentemente hacia el exterior a través de un convencional resorte (81), quedando incidiendo dicha palanca (80) en la cara lateral interna de la carcasa (35), palanca (80) que hace tope con la zona (82) de la carcasa (35) con lo cual y en el instante que coincida la cavidad (79) con el extremo de la palanca (80) y al habersele previsto en el soporte principal (30) un taladro que desemboca directamente en la cara (83) de la palanca (80), al introducirse en dicho taladro del soporte principal (30) un punzón que incida sobre (83) de manera tangencial, desplazará la palanca (80) hacia el exterior de la cavidad (79). Inmediatamente en el que se extraerá la carcasa (35) del interior del soporte principal (30).

11a - "ANTIRROBO PERFECCIONADO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES".

Todo tal y conforme se describe en la presente Memoria la cual consta de veintiséis hojas mecanografiadas por una sola cara y siete planos que la ilustran.

MADRID, 26 MAR. 1982
INDUSTRIAS MEDITERRANEO. S.A.
P.A.



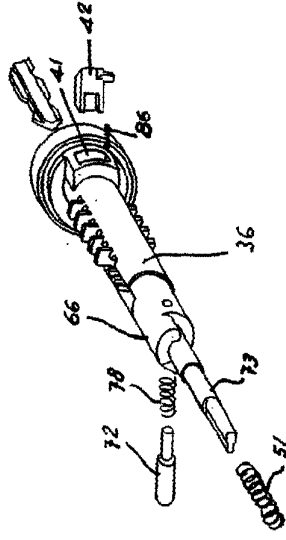


FIG. 1

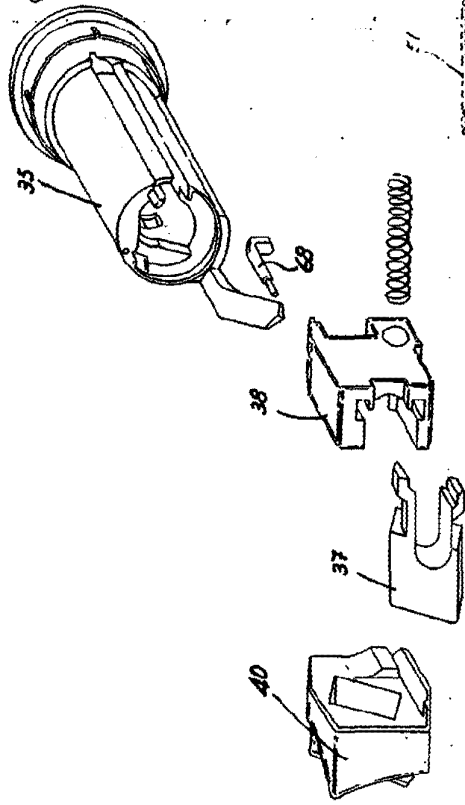


FIG. 2

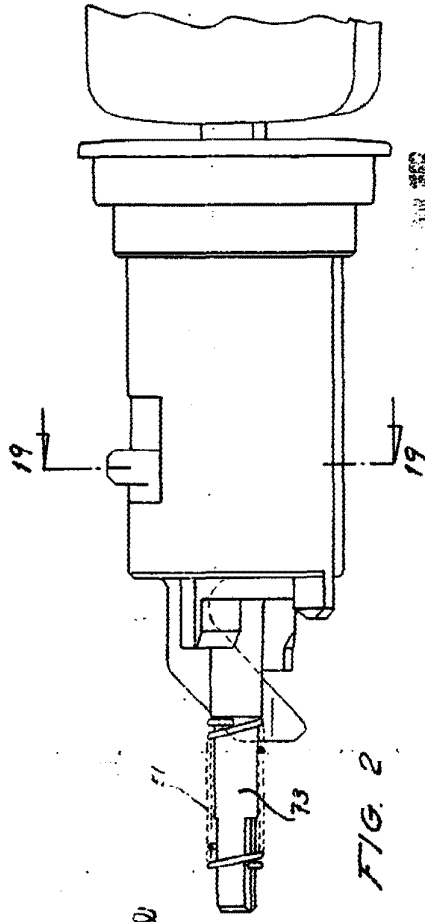


FIG. 3

MADRID.
P.º.
Sempere

ESCALA VARIABLE

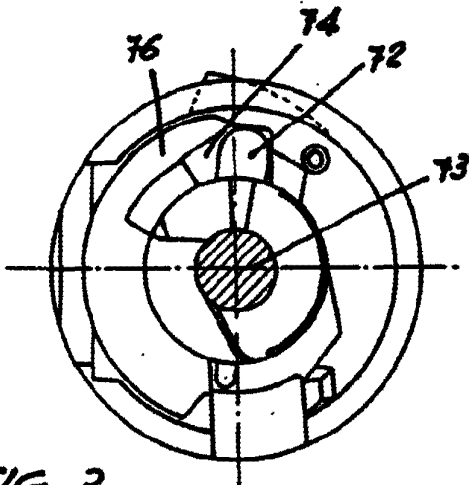


FIG. 3

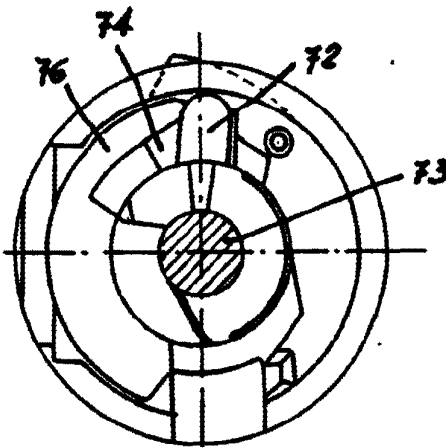


FIG. 4

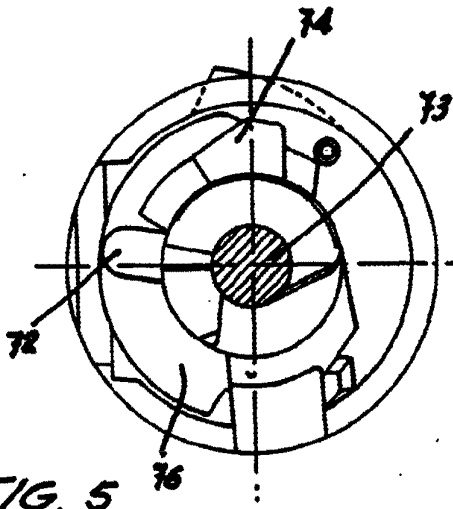


FIG. 5

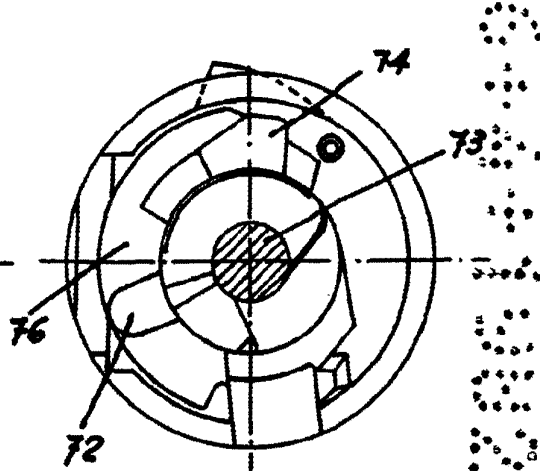


FIG. 6

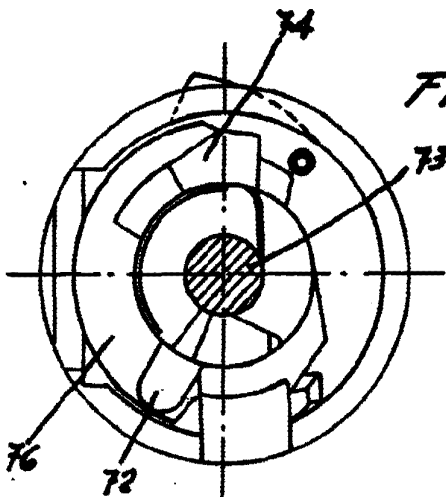


FIG. 7

MIDEID. 26 MAR. 1982
p.a.
Camargo

ESCALA VARIABLE

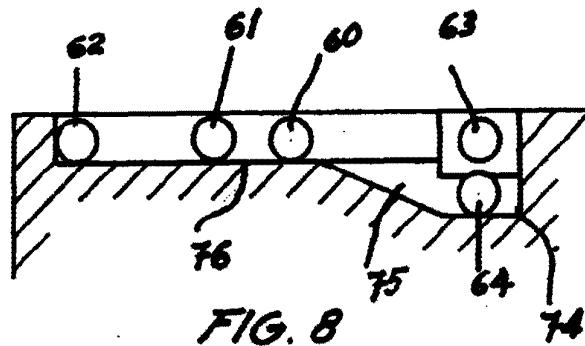


FIG. 9

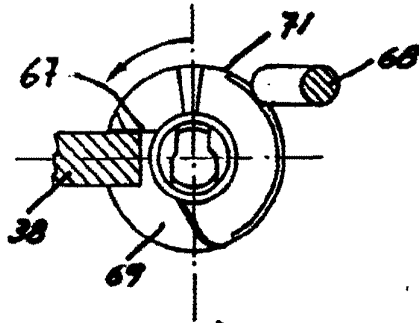


FIG. 11

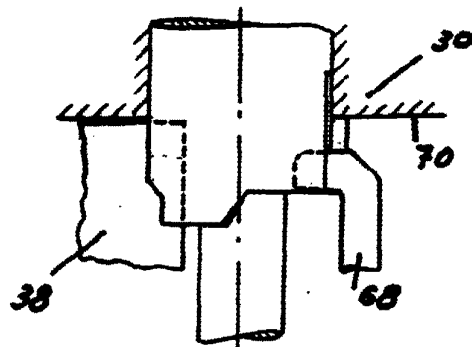
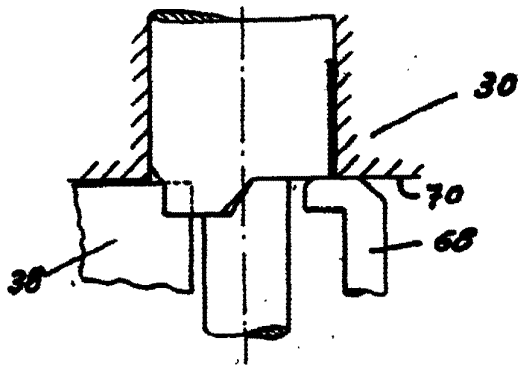
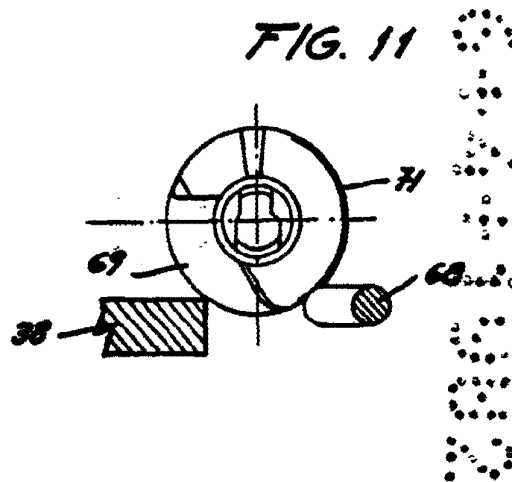


FIG. 10

FIG. 12

MADRID. 26 MAR. 1982
T. a.
Carreras

ESCALA VARIABLE

FIG. 13

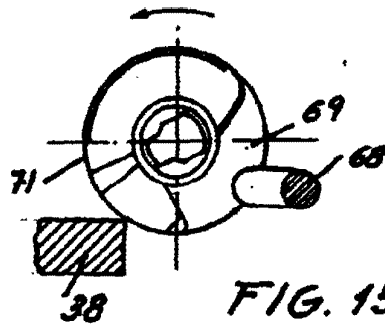
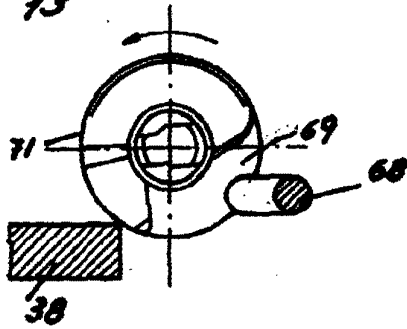


FIG. 15

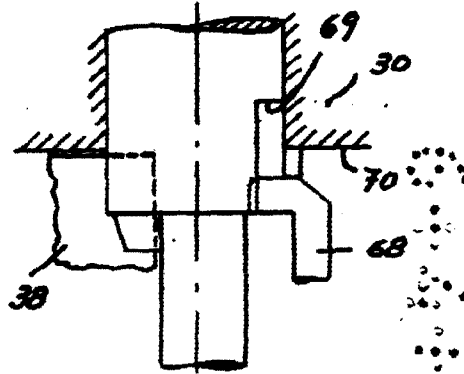
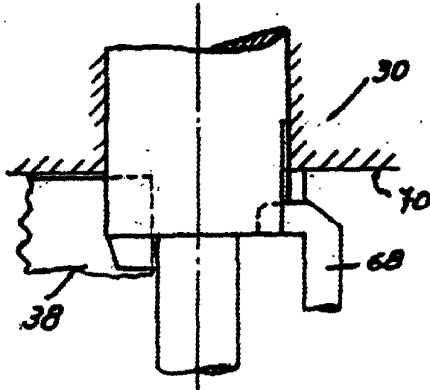


FIG. 16

FIG. 14

FIG. 17

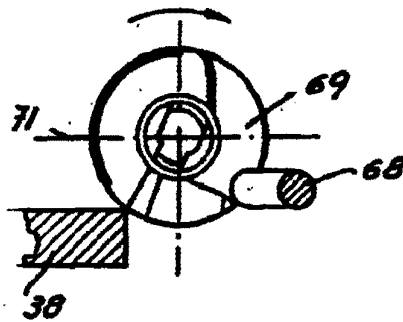
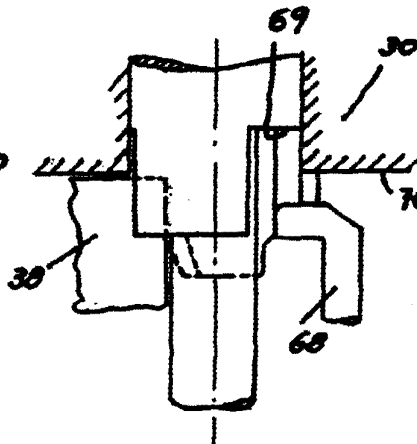


FIG. 18



MADRID. 28 MAR. 1932

p.a.

Luengas

ESCALA VARIABLE

FIG. 19

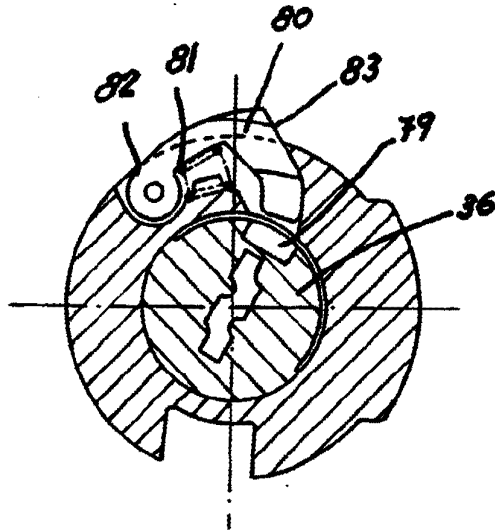


FIG. 20

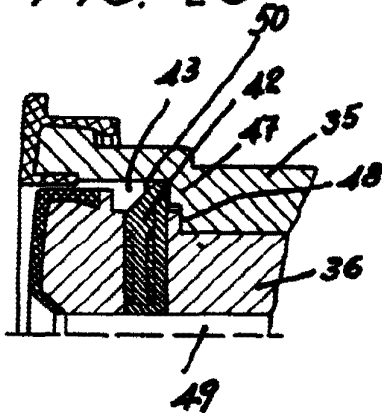


FIG. 21

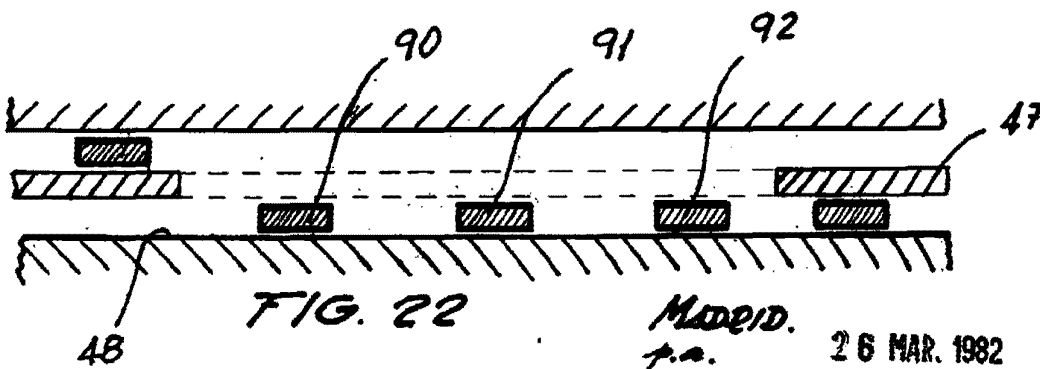
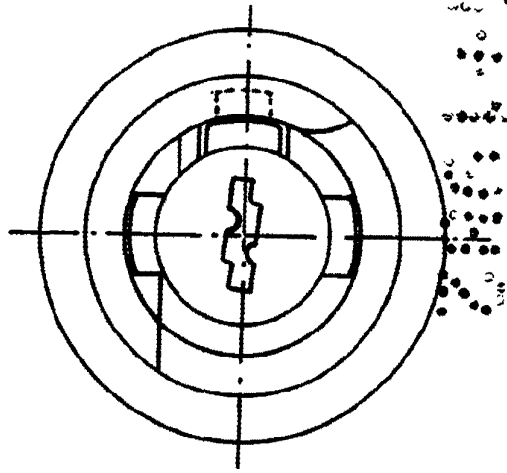


FIG. 22

MADRID.
p.a.

26 MAR. 1982

energía

ESCALA VARIABLE

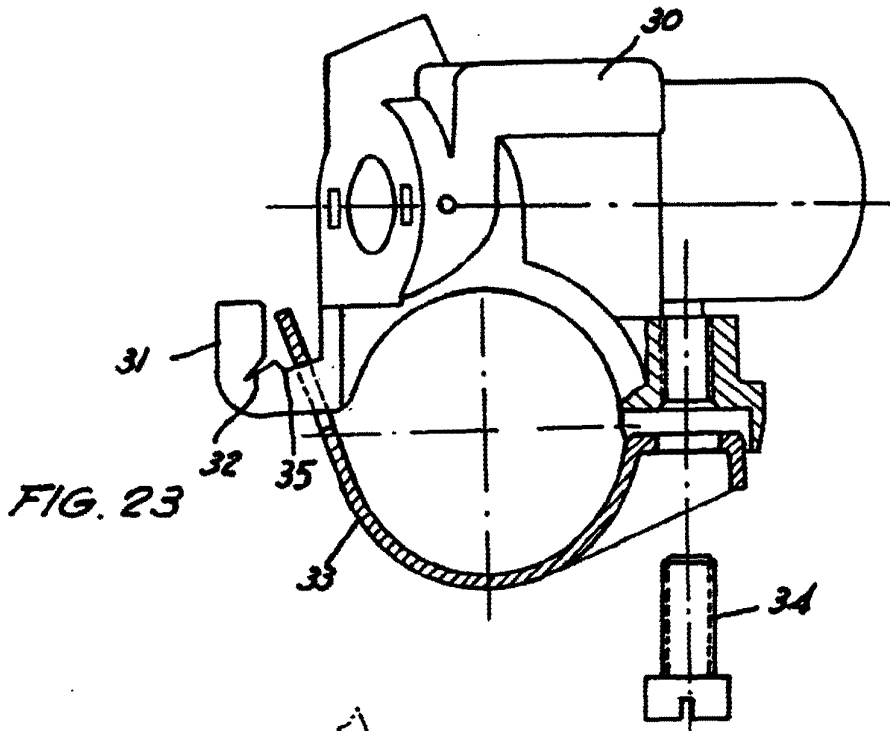


FIG. 23

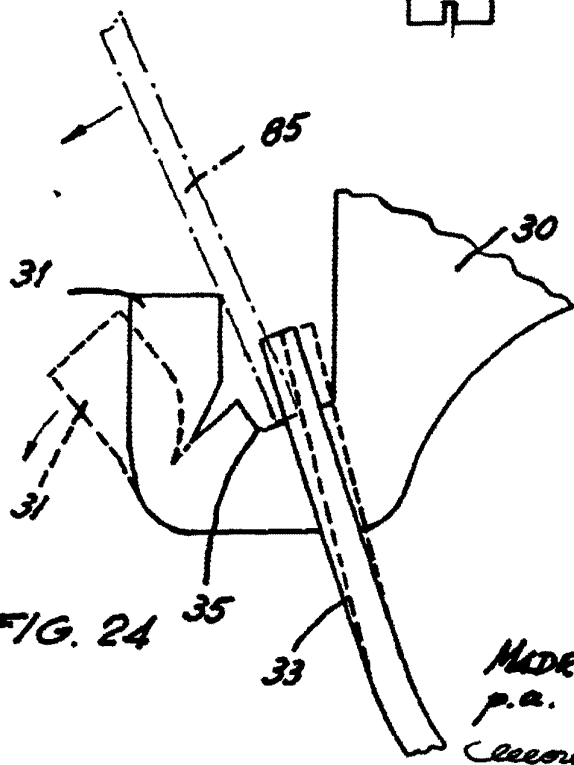


FIG. 24

MADRID. 26 MAR. 1982
p.a.

Alvarez



ESCALA VARIABLE

SECRETARIA

Modelo 20 MAR. 1982

p.a.

Companys

ESCALA VARIABLE

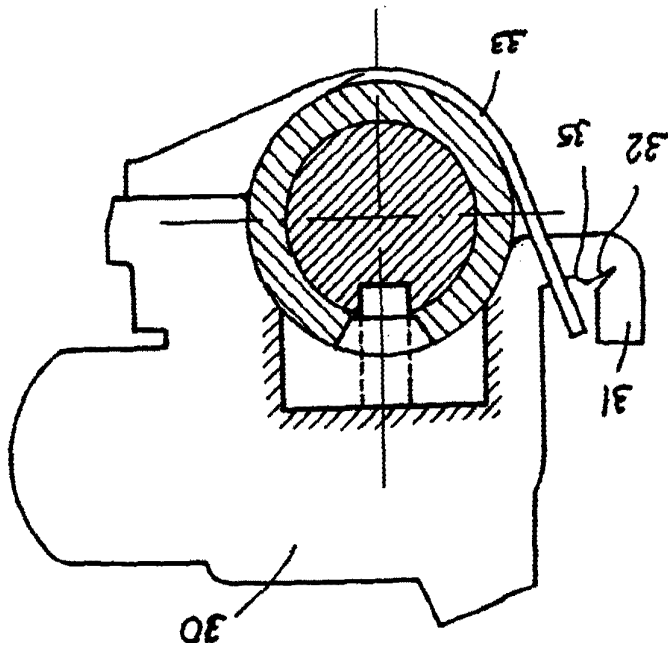


FIG. 25

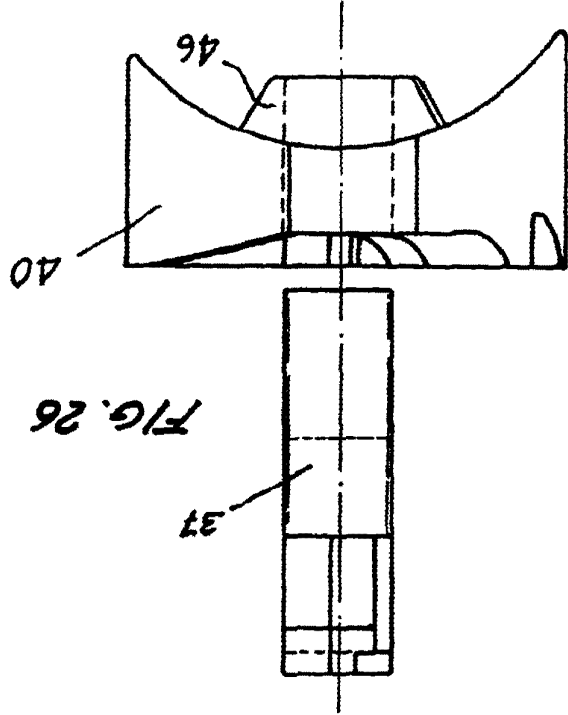


FIG. 26