

19	ES	11	NUMERO	271180	39	Y
		21				
		22	FECHA DE PRESENTACION	28 MAR. 1983		



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1 NOV. 1983

30	PRIOIRIDADES:	31	NUMERO	32	FECHA	33	PAIS
----	---------------	----	--------	----	-------	----	------

37	FECHA DE PUBLICIDAD	41	CLASIFICACION INTERNACIONAL
			B62H 5104

54	TITULO DE LA INVENCIÓN
	"CIERRE DE SEGURIDAD PARA MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES".

61	SOLICITANTE (S)
	OPTIMUNCO, S.A.

	DOMICILIO DEL SOLICITANTE
	C/.Pelayo nº, 03 VALENCIA.-

72	INVENTOR (S)

73	TITULAR (S)

74	REPRESENTANTE
	DOR JOSE LOPEZ COMBES.-

MEMORIA DESCRIPTIVA

=====

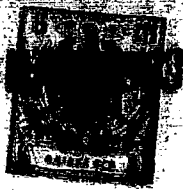
La invención a que nos referiremos en el cuerpo de la presente memoria descriptiva y con el auxilio de los dibujos complementarios que se acompañan, trata de un nuevo cierre de seguridad especialmente diseñado para su aplicación en las motocicletas y ciclomotores, con el que se obtiene el bloqueo del manillar en una posición en la que la rueda delantera permanece inclinada y por tanto sin posibilidad alguna de desplazarse el vehículo, siendo totalmente eficaz en su cometido al propio tiempo que su fabricación resulta a costos muy asequibles y su duración en servicio es prácticamente ilimitada, presentando unas especiales características estructurales y constitutivas que difieren notablemente de los distintos tipos de cierre, atirrobos y mecanismos de seguridad de todos los tipos actualmente conocidos, razones todas éstas que unidas a sus cualidades de novedad y utilidad práctica, son las que le prestan fundamento suficiente para obtener el privilegio de exclusividad que se solicita, en lo referente a su fabricación y venta por la Empresa titular en España, como consecuencia del presente registro de Modelo de Utilidad al que se acoge.

5

10

15

20



Para incorporar el cierre de seguridad en la
 motocicleta, previamente en uno de los puños del manillar,
 se practicará una orificación en la contera, alojándose
 en su interior, el saliente extremo de una argolla, cuyo
 saliente de constitución cilíndrica, al ser roscada la ar-
 golla, se expande presionando sobre las paredes internas
 del puño a la que se aplica, quedando de éste modo fija su
 posición, pudiendo únicamente desprenderse por desroscado,
 cosa que no puede producirse al montarse el cierre de segu-
 ridad que fija la argolla.

5

10

Al propio tiempo, en cualquier otro punto del vehí-
 culo, preferentemente debajo del asiento del usuario, se
 fijará un bloque solidario provisto de un bombillo de cierre
 desplazable, cuyo vástago central constituirá el medio de
 retención del cierre de seguridad que resultará desmontable
 cuando el vehículo tenga que ser utilizado.

15

El elemento de bloqueo o cierre de seguridad
 apropiadamente dicho, estará formado por un cuerpo flexible
 constituido por una pluralidad de porciones tubulares alter-
 nadas por otras porciones asimismo tubulares en forma de ró-
 tula, llevando un alma de cable de acero de gran resistencia,
 dureza y flexibilidad; este cuerpo flexible finalizará por
 un extremo llevando montada una pieza provista de un cuello

20

alojable dentro de un orificio radial existente en el bloque fijo, quedando retenida por el vástago central del bombillo al retraerse éste dentro del bloque fijo.

5 El propio elemento de bloqueo por su otro extremo, llevará montada una pieza rematada en un ensanchamiento diametral a modo de cornisa circundante y su aplicación a la motocicleta se realizará introduciendo el extremo de menor diámetro dentro de la argolla hasta que el extremo opuesto por su cornisa circundante establezca un apoyo o tope sobre la propia argolla, enclavándose el extremo inicialmente introducido, dentro del bloque fijo, quedando retenido por el bombillo de cerradura, permaneciendo el manillar en posición inclinada.

10

En lo que sigue, nos referiremos a las dos hojas de dibujos que se acompañan, en las cuales se ha representado gráficamente expuesto, un caso de realización práctica del cierre de seguridad para motocicletas y ciclomotores a que nos venimos refiriendo, haciendo constar, que dada la condición eminentemente informativa de los dibujos en cuestión, las figuras diseñadas en los mismos deberán ser examinadas con el más amplio criterio y sin carácter limitativo.

15

20

Las figuras representadas en las dos láminas de dibujos adjuntas, exponen como a continuación se determina:



Figura 1.- Proyección longitudinal del bloque fijo provisto de la cerradura de bombillo, observándose el orificio radial ciego para la retención del cierre a través del apéndice posterior del bombillo desplazable.

5

Figura 2.- Proyección longitudinal con sección del bloque de la figura 1, viéndose la forma de retención del cierre por alojamiento del extremo provisto de un cuello alojado dentro del orificio radial ciego del bloque fijo, en cuyo cuello se enclava el apéndice posterior del bombillo de cierre por desplazamiento.

10

Figura 3.- Detalle del manillar de una motocicleta en la que se ha incorporado en uno de sus puños, una argolla para el anclaje del cierre de seguridad.

15

Figura 4.- Perspectiva de la argolla adicional a uno de los puños del manillar del vehículo, cuyo vástago roscado atraviesa axialmente un cuerpo elástico, quedando fijado por su extremo mediante una tuerca, de forma que al alojarse dentro del puño, se hará girar la argolla que por presión expansionará el cuerpo elástico central adaptándose a las paredes interiores del puño del manillar quedando fija la argolla.

20

Figura 5.- Proyección longitudinal del cuerpo flexible de cierre entre la argolla del manillar y el bloque fijo, siendo éste cuerpo de longitud variable de acuer-

do con el tipo y características del vehículo al que se incorpora.

Figura 6.- Proyección longitudinal con media sección de las distintas partes que constituyen el cuerpo flexible de cierre, comprendiendo en un extremo, un bloque provisto de una valona circundante de retención con la argolla, de unos cuerpos tubulares alternados con otros cuerpos asimismo tubulares en forma de rotula y de un cuerpo extremo provisto de un cuello para ser fijado al bloque fijo a través de la cerradura de bombillo, quedando unidas todas las piezas que forman éste cuerpo flexible de cierre, por medio de un cable central de acero.

Siempre refiriéndonos a los dibujos que se acompañan, hay que hacer constar que en las distintas figuras en ellos representadas, se han incorporado acotaciones numéricas relacionadas con las descripciones que de sus características y funcionamiento se realizan a continuación, facilitando de éste modo su inmediata localización, siendo:

-1-, el manillar de una motocicleta de cualquier tipo, que en uno de sus puños -2-, se introduce el cuerpo cilíndrico elástico -3- montado al vástago -4- que forma parte de la argolla -5-, de forma que al montarse en el interior del puño -2-, se hace girar la argolla -5-, de forma que el cuer-

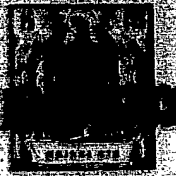
po cilíndrico -3- se expande dada su elasticidad, adaptándose firmemente a las paredes internas del puño de la motocicleta.

5 En otro punto de la motocicleta, preferentemente debajo del asiento del conductor, se montará en forma solidaria, el bloque fijo -6- provisto del vástago posterior de fijación -7- y tuerca -8-, pudiéndose asimismo unirse por soldadura. Este bloque fijo -6- en su parte anterior, lleva montado el bombillo de cerradura -9- desplazable axialmente, para que su vástago interno -10- al quedar introduci-
10 do el bombillo -9-, se aloje dentro del orificio radial de fijo -11- practicado en el cuerpo fijo -6-, constituyendo el medio de retención para el cierre de seguridad a que nos referimos refiriendo.

15 La parte que une la argolla -5- con el bloque fijo -6-, estará formada por un largo cuerpo flexible compuesto por un bloque extremo -12- provisto del saliente central -13- en el que se ha practicado el cuello circundante -14- fijándose a este bloque extremo -12-, el cable central de
20 acero -15- a través de los prisioneros -16- o por soldadura, atravesando dicho cable -15- en forma axial, las porciones tubulares cilíndricas -17- alternadas con las porciones tubulares en forma de rótula -18-, permitiéndose por éste
25 medio la elasticidad del conjunto para facilitar su adaptabilidad.

El extremo opuesto del cuerpo flexible, dispone del bloque -19- al que se fija el cable de acero -15- por los prisioneros -20- 6 por soldadura; este bloque -19-, presenta la valona saliente -21- en forma circundante y en voladizo, realizándose el montaje del cierre de seguridad, situando primeramente el manillar de la motocicleta en posición inclinada, para seguidamente introducir el largo cuerpo flexible por el bloque extremo -12-, dentro de la argolla -5-, hasta que por la valona circundante -21- del bloque -19- del extremo opuesto, tropieza con la propia argolla, uniéndose seguidamente el propio bloque -12-, al bloque fijo -6-, introduciendo para ello el saliente central -13- del bloque -12-, dentro del orificio ciego -11-, desplazándose finalmente el bombillo de cerradura -9-, para que su vástago interno -10- al invadir el orificio radial ciego -11-, se aloja dentro del cuello -14-, reteniendo el cuerpo flexible de cierre impidiendo que el manillar de la motocicleta pueda recuperar su posición de marcha.

Una vez descritas ampliamente todas y cada una de las partes que constituyen el cierre de seguridad para motocicletas y ciclomotores objeto de la invención, solamente nos resta manifestar la posibilidad de que sus diferentes partes puedan fabricarse en variedad de materiales, tamaños y formas, pudiendo igualmente introducirse en su



constitución, aquellas variaciones de tipo constructivo que la práctica aconseje, siempre y cuando las mismas, no sean capaces de alterar los puntos esenciales, de que es objeto el presente registro de Modelo de Utilidad.

R E I V I N D I C A C I O N E S

= = = = =

1ª.- Cierre de seguridad para motocicletas y

5 ciclomotores, esencialmente caracterizado por comprender una pluralidad de porciones tubulares cilíndricas dispuestas alternadamente y en forma alineada con otras piezas asimismo tubulares pero de constitución exterior esférica con
10 dos cuellos ligeramente salientes en forma enfrentada a las porciones tubulares cilíndricas a las que se acoplan con posibilidad de articulación por apoyo del canto de la porción tubular cilíndrica con la forma esférica exterior de las piezas contiguas, quedando todas las piezas acopladas entre
15 si y unidas por medio de un cable interno de acero que las atraviesa axialmente, cuyo cable por ambos extremos se une solidariamente a unos bloques de forma que uno de éstos bloques presenta un remate cilíndrico con un rebaje en forma de cuello para alojar y fijar a un bloque montado al vehículo en forma solidaria, en un orificio ciego radial y a través del apéndice posterior de un bombillo de cerradura desplazable, mientras que el bloque extremo opuesto, comprende un ensanchamiento diametral a modo de cabeza que ancla por
20 introducción del conjunto, en una argolla unida a uno de los puños del manillar de la motocicleta, estableciéndose

el cierre situándose el manillar en posición inclinada y el cierre de seguridad en posición tensa.

2ª.- "CIERRE DE SEGURIDAD PARA MOTOCICLETAS Y CICLO MOTORES".

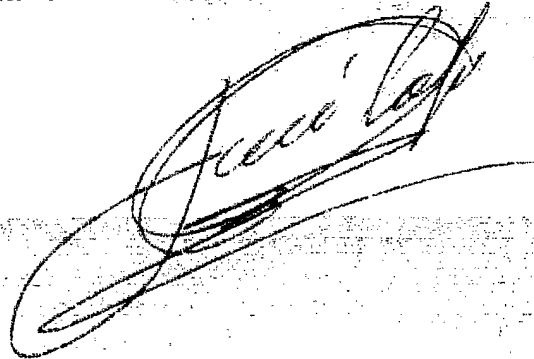
5 De conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente memoria descriptiva y gráficamente representado en los adjuntos planos para su mejor comprensión.

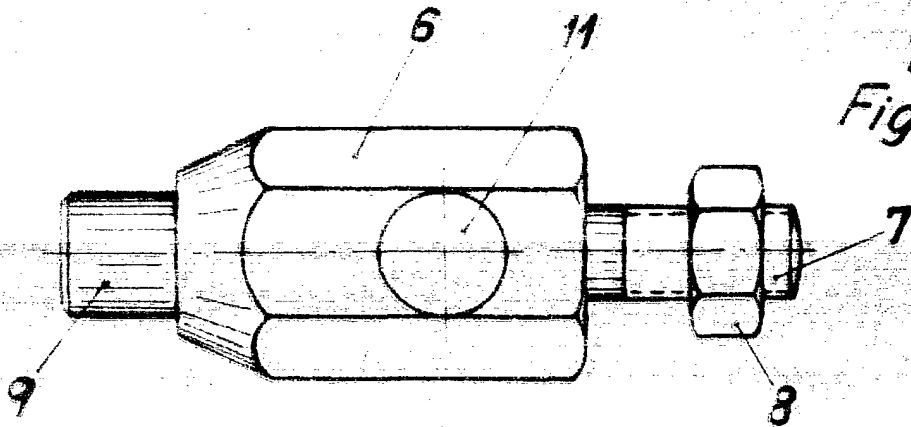
10 Esta memoria consta de ONCE hojas escritas o mecanografiadas por una sola cara a doble espacio.

Madrid

28 MAR 1983

Por autorización de la interesada.-





28 MAR 1983
Fig. 1

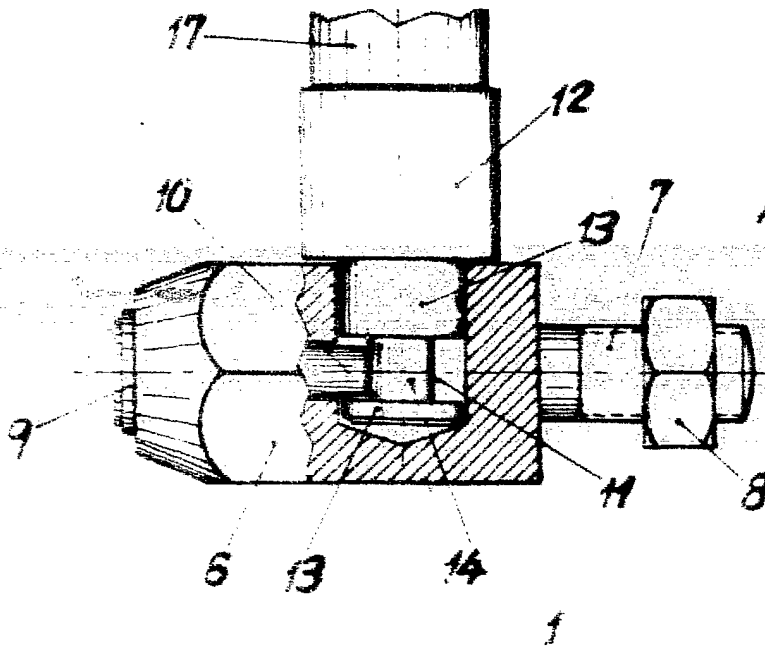


Fig. 2

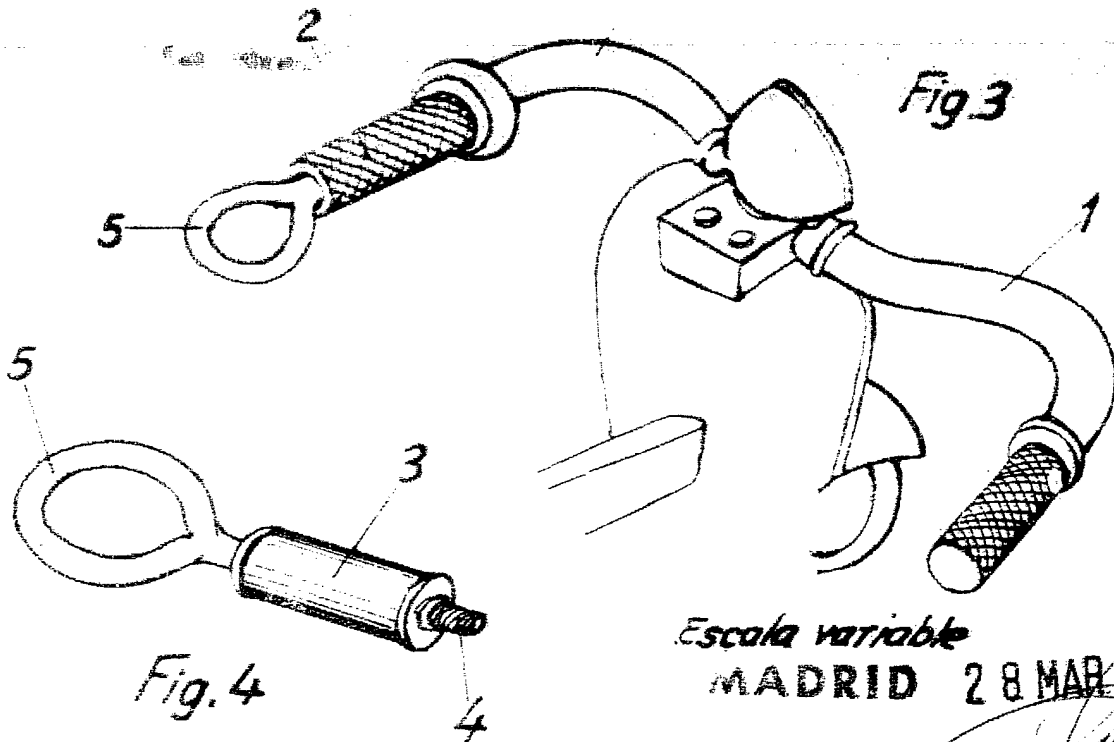


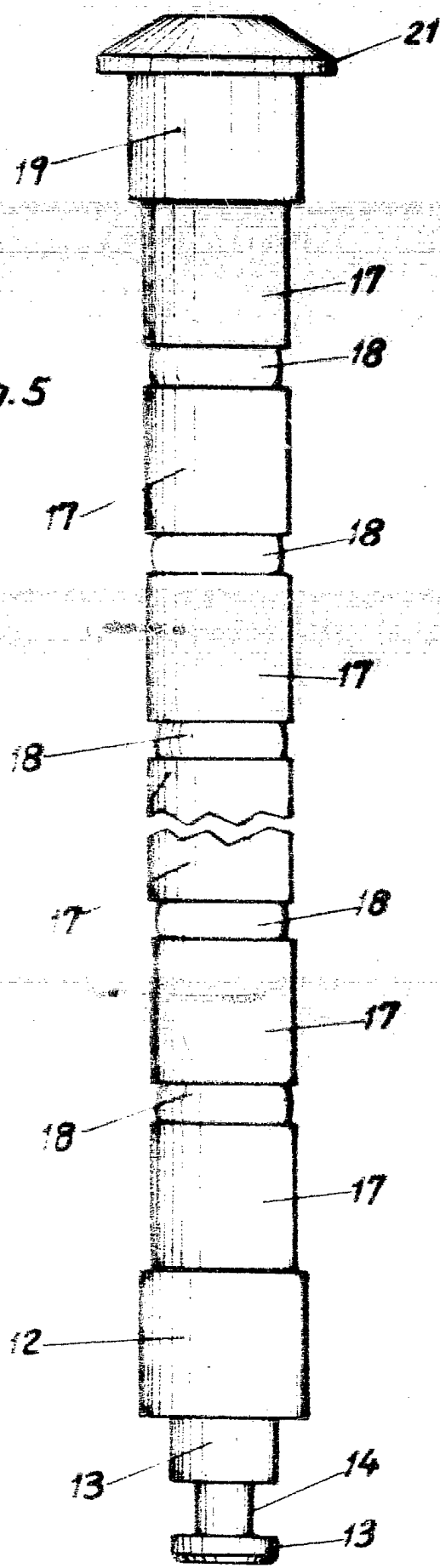
Fig. 3

Fig. 4

Escala variable

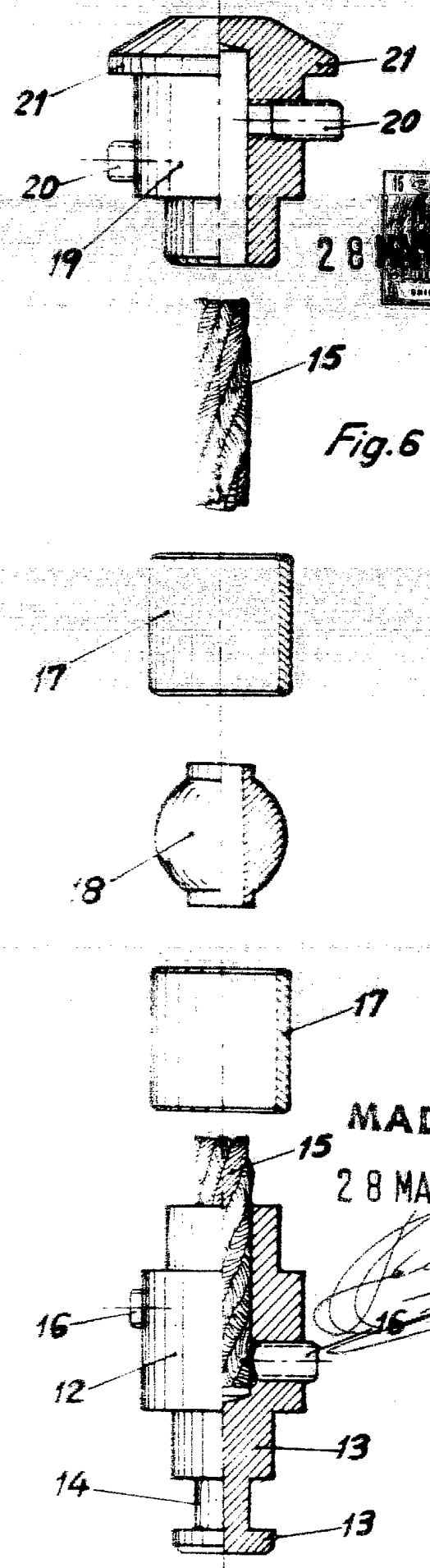
MADRID 28 MAR 1983

Fig. 5



Escala variable

Fig. 6



MADRID
28 MAR 1983
[Signature]