

| | | | |
|-------|-----------------------|--------|------|
| 10 ES | 11 | 276185 | 10 Y |
| 12 | FECHA DE PRESENTACION | | |
| | 15 DIC. 1983 | | |



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1 ABR. 1984

| | | | |
|-----------------|-----------|----------|---------|
| 16 PRIORIDADES: | 17 NUMERO | 18 FECHA | 19 PAIS |
|-----------------|-----------|----------|---------|

| | |
|------------------------|--------------------------------|
| 27 FECHA DE PUBLICIDAD | 31 CLASIFICACION INTERNACIONAL |
| | B62H 5/14 |

| |
|------------------------------|
| 34 TITULO DE LA INVENCIÓN |
| ANTIRROBO PARA MOTOCICLETAS. |

| |
|--------------------------------|
| 37 SOLICITANTE ES |
| D. FERNANDO TRIVIÑO HERNANDEZ. |

| |
|--|
| DOMICILIO DEL SOLICITANTE |
| Polígono Industrial Can Carne, Nave Nº 3, Carretera de Sabadell a Castellar del Valles, Km. 5.300 (Castellar del Valles) BARCELONA. |

| |
|----------------|
| 38 INVENTOR ES |
|----------------|

| |
|---------------|
| 39 TITULAR ES |
|---------------|

| |
|-------------------------------------|
| 40 REPRESENTANTE |
| D. JOSE MIGUEL GOMEZ-ACEBO y COMBO. |

El presente Modelo de Utilidad se refiere, según se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva, a un antirrobo para motocicletas que, además de actuar como tal antirrobo para la motocicleta en sí misma, es también utilizable para protección del casco.

Dentro del ámbito de protección ó seguridad para motocicletas, la solución más comúnmente empleada, y una de las más eficaces, consiste en disponer alrededor de una de sus ruedas una cadena ó un cable que, cerrándose sobre sí mismo con la colaboración de un candado, impida el giro de la rueda al tropezar la envolvente así constituida con los amortiguadores ó con cualquier otro elemento rígido que relaciona la rueda con el chasis de la motocicleta.

Sin embargo esta solución, que como anteriormente se ha dicho resulta idónea desde el punto de vista operativo, presenta como problema fundamental el hecho de que, cuando la motocicleta se encuentra en funcionamiento, no se dispone de un lugar adecuado para alojar el elemento antirrobo, debido al cual muchos motoristas deben recurrir a rodearse este elemento a su estructura ó a adoptar cualquier otra solución engorrosa, en las que además del problema derivado de tal estorbo, hay que añadir que en la mayoría de los casos la cadena ó cable antirrobo están manchadas de grasa ó de cualquier otro tipo de suciedad.

El antirrobo que la invención propone, partiendo de la misma idea básica, es decir de la de utilizar un cable como elemento de bloqueo para una rueda de la motocicleta, con lo que mantiene sus características de seguridad, soluciona plenamente la problemática convencional anteriormente citada, suministrando al usuario un eficaz alojamiento para tal elemento.

De forma más concreta dicho antirrobo se materializa en un cuerpo tubular, cerrado por uno de sus extremos, que constituye una funda de alojamiento para el cable y que, a tal efecto presenta una longitud acorde con la de este último, estableciéndose en la embocadura de salida de dicha funda un robusto casquillo que la estrangula parcialmente y sobre el que hace tope interiormente una cabeza expandida y redondeada del cable que, en estas condiciones, se vé incapacitado para sobrepasar dicho casquillo.

Además, el citado casquillo está asociado a una pletina destinada a solidarizarse al cnasis de la motocicleta, ya sea por soldadura, mediante tornillos remachados ó por cualquier otro sistema que impida su desacoplamiento fraudulento, incorporando además tal casquillo una anilla destinada a recibir un candado pasante a su vez por otra anilla establecida en la extremidad libre del cable, trás rodear este último a la rueda, ó bién a recibir directamente la anilla solidarizada al casquillo un candado que a su vez está solidarizado a la mencionada extremidad libre del cable.

La citada funda contenedora del cable en situación inoperante del mismo, además de fijarse al bastidor de la motocicleta a través de la pletina solidaria al casquillo, anteriormente citada, se fija a lo largo de toda su extensión y con la colaboración de abrazaderas ó bridas convencionales al sector correspondiente del bastidor ó cuadro de la motocicleta, preferentemente en disposición rectilínea, para facilitar la penetración y extracción del cable.

Como complemento de la estructura descrita se ha previsto que el cuerpo tubular constitutivo de la funda sea de naturaleza flexible y vaya recubierto interior y exteriormente

en material plástico, fijándose a la embocadura correspondiente del casquillo con la colaboración de una arandela remachada, mientras que el cable, a base de un trenzado de hilos de acero, irá también recubierto de material plástico para facilitar su deslizamiento por el interior de la funda.

Para complementar la descripción que se está realizando y con objeto de llegar a una mejor comprensión de las características del invento, se acompaña a la presente Memoria descriptiva, como parte integrante de la misma, de una hoja única de planos en la que con carácter ilustrativo y no limitativo, se ha representado lo siguiente:

La figura 1 muestra una vista en alzado lateral de un antirrobo para motocicletas realizado de acuerdo con la presente invención, el cual aparece parcialmente seccionado a nivel del casquillo de emergencia del cable, en orden a mostrar claramente su estructura.

La figura 2 muestra finalmente un ejemplo de aplicación práctica de dicho antirrobo a una motocicleta, la cual ha sido representada parcialmente y en trazo más fino, por cuanto que la motocicleta en sí misma se encuentra fuera del ámbito de la invención.

A la vista de estas figuras puede observarse como el antirrobo que se preconiza se constituye a partir de un cuerpo tubular 1, con uno de sus extremos cerrado mediante un tapón 2, mientras que su extremo opuesto y a través de la arandela remachada 3, se fija un robusto casquillo 4, al que es solidaria una pletina 5, que en el ejemplo de realización representado en la figura está provista de taladros 6 para su fijación mediante tornillos-remache al bastidor 7 de la motocicleta, como se observa en la figura 2, pero que igualmente

4
puede fijarse a dicho bastidor por soldadura ó por cualquier otro medio convencional.

5 El citado casquillo 4 define para la embocadura del cuerpo tubular 1 un estrangulamiento parcial y a través de dicho casquillo es pasante un cable de acero 8, provisto en su extremidad interna de una cabeza expandida 9 incapacitada para pasar a través del citado casquillo.

10 En la extremidad libre del cable 8 existe una anilla 10, a la vez que en el propio casquillo 4 existe una segunda anilla 11, estando estas anillas destinadas a enfrentarse, cuando el cable 8 se encuentra en situación operativa, para pasar a través de la misma un candado 12, como se observa en la figura 2.

15 De acuerdo con esta estructuración el cuerpo tubular 1, que constituye una funda para el alojamiento del cable 8, en situación inoperante de este último, se fija al bastidor 7 de la motocicleta a través de la propia pletina 5 y con la colaboración de bridas convencionales 13 adecuadamente distribuidas a lo largo de su recorrido, tendiendo, como anteriormente se ha dicho, a que su desarrollo se aproxime a la línea recta, para facilitar la penetración y extracción del cable 8.

20 No obstante en este mismo sentido se ha previsto que la cabeza 9 de dicho cable sea redondeada, para deslizar perfectamente por el interior de la funda 1 y que, además, el cable de acero 8 esté provisto de un recubrimiento plástico 14, con idéntica finalidad.

30 Una vez que el antirrobo se encuentra obviamente fijado al bastidor 7 de la motocicleta, el cable 8 puede mantenerse en el interior de la funda 1, en situación inoperante,

mientras que en situación operante dicho cable se extrae, sin el menor tipo de dificultad, hasta una situación tope en la que la cabeza expandida 9 incide sobre la embocadura interna del casquillo 4, que limita la salida del cable. Con el cable extraído este puede hacerse pasar a través de la rueda de la motocicleta, como se representa en la figura 2, estableciendo un lazo hasta que la argolla 10 se aproxima a la argolla 12, momento en el que se acopla el correspondiente candado de cierre 12, quedando uno de los extremos del cable 12 fijado: al chasis de la motocicleta a través de la argolla 11, el propio casquillo 4 y la pletina 5, mientras que el otro extremo lo está igualmente a través de la cabeza 9 que se vé imposibilitada para sobrepasar el casquillo 4.

Obviamente en el lazo establecido por el cable 8, previamente a su cierre, es factible de fijar, además de la rueda de la motocicleta, el casco del conductor, con lo que se consigue paralelamente asegurar este último.

Como también se ha dicho con anterioridad, la argolla 10 situada en la extremidad libre del cable 8 puede ser sustituida directamente por un candado, que se suelde a la extremidad del cable, actuando igualmente sobre la anilla 11 para establecer el cierre.

No se considera necesario hacer más extensa esta descripción para que cualquier experto en la materia comprenda el alcance de la invención y las ventajas que de la misma se derivan.

Los materiales, forma, tamaño y disposición de los elementos, serán susceptibles de variación siempre que ello no suponga una alteración a la esencialidad del invento.

Los términos en que se ha redactado esta memoria des

criptiva deberán ser tomados siempre en sentido amplio y no limitativo.

5
Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como la manera de realizarlo en la práctica, debe hacerse constar que las disposiciones anteriormente indicadas son susceptibles de modificaciones de detalle en cuanto no alteren su principio fundamental.

REIVINDICACIONES

1.- Antirrobo para motocicletas, que siendo del tipo de los que se materializan en un cable destinado a establecer un lazo alrededor de una rueda de la motocicleta, esencialmente se caracteriza por estar constituido mediante un cuerpo tabular, cerrado por uno de sus extremos, determinante de una funda receptora del citado cable, por cuyo extremo abierto se asocia a un robusto casquillo que estrangula parcialmente su embocadura y a través del que se desliza el mencionado cable, con la particularidad de que éste incorpora en su extremidad interna una cabeza expandida, imposibilitada para sobrepasar el orificio establecido en dicho casquillo, habiéndose previsto que dicha funda se fija al bastidor de la motocicleta y que incorpora, asociada al citado casquillo, una anilla a través de la que se establece el cierre de la extremidad libre del cable, tras abrazar a la rueda y opcionalmente al casco, extremidad a la que es solidaria una segunda anilla, con la colaboración de un candado.

2.- Antirrobo para motocicletas, según la reivindicación primera, caracterizado porque la mencionada funda se solidariza al bastidor de la motocicleta, concretamente a través del mencionado casquillo, mediante una pletina solidaria al mismo, que se suelda ó se fija con tornillo-remache a dicho bastidor, habiéndose previsto que la funda propiamente dicha se fije también al bastidor con la colaboración de bridas convencionales uniformemente distribuidas.

3.- Antirrobo para motocicletas según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque al objeto de facilitar el deslizamiento del cable en el interior de la funda se ha previsto que su cabeza sea redondeada y que se encuentre recu-

bierto en toda su extensión por una capa de material plástico, plástico que también recubre a la propia funda, tanto por su cara externa, como por su cara interna.

5 4.- Antirrobo para motocicletas según las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque, opcionalmente, la anilla solidarizada a la extremidad libre del cable puede ser sustituida directamente por un candado, también rígidamente unido a dicho cable y que actúa directamente sobre la anilla asociada al casquillo.

10 5.- Antirrobo para motocicletas; tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria, e ilustrado en los dibujos adjuntos.

Esta Memoria consta de 8 hojas escritas a máquina por una sola cara.

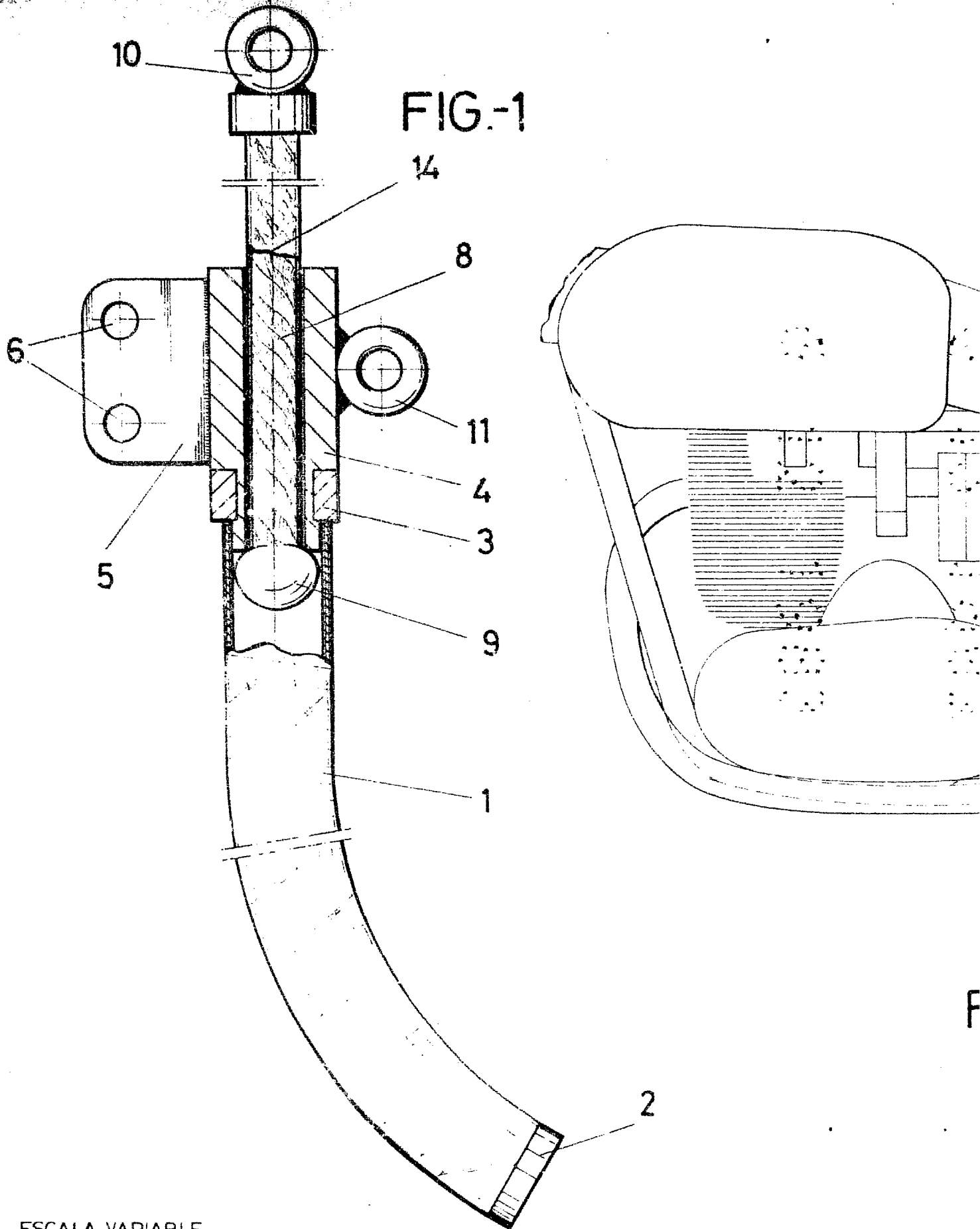
15 Madrid, 6 DE ABRIL 1953

D. FERNANDO TRIVIÑO HERNANDEZ

p. p. Jose Ignacio Cadenas Dapena

20

FIG.-1



ESCALA VARIABLE

276185

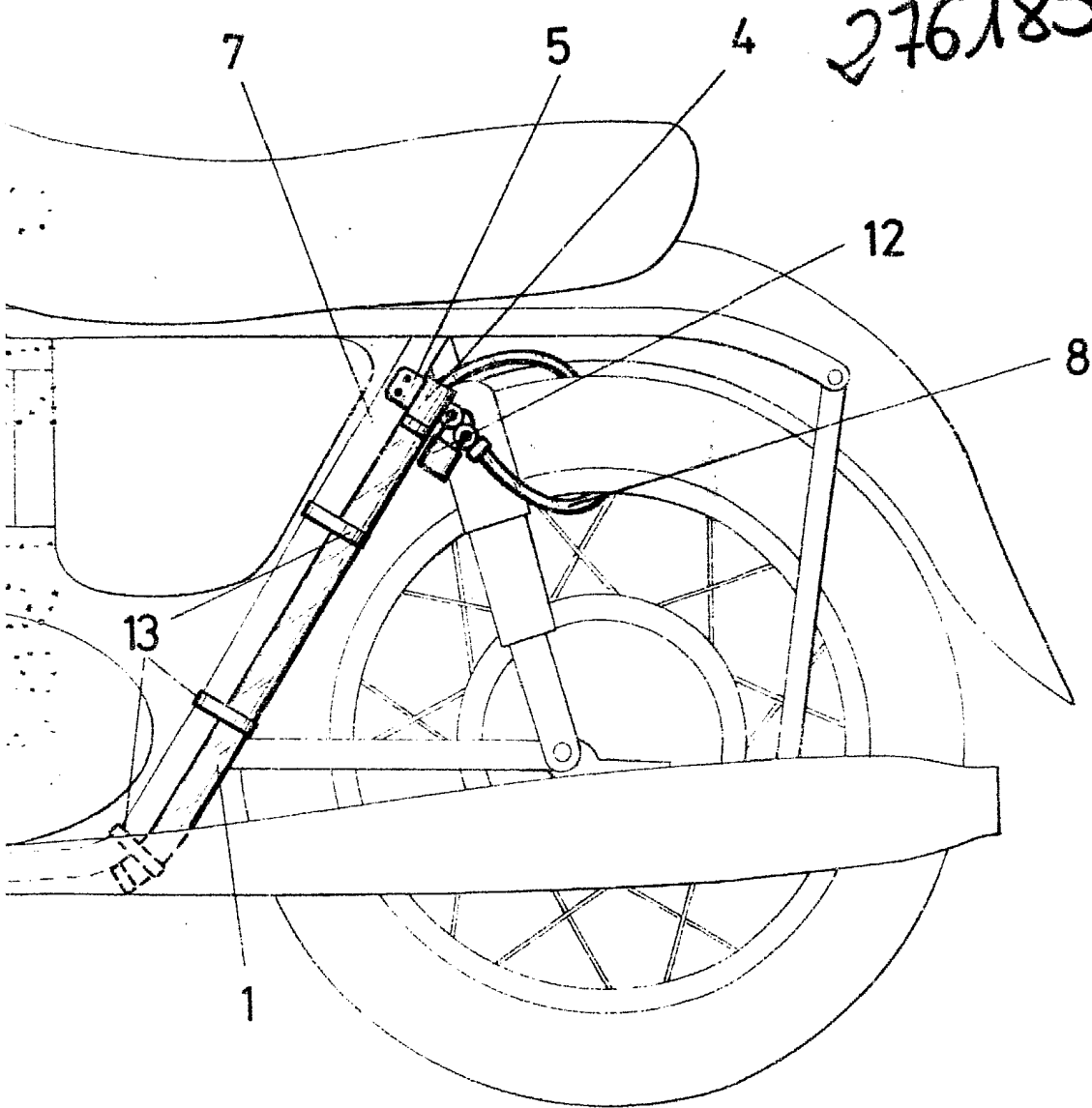


FIG.-2

MADRID

6 DIC. 1982

J. M. GOMEZ ACEBO Y COMBÓ
Ignacio Cadenas Depend

[Handwritten signature]