

(19) ES (11) (21) (22)	NUMERO 281958	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 15-10-84	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

71 ABR. 1985

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

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

(54) TITULO DE LA INVENCION

"DISPOSITIVO ANTI-ROBO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES CON DOBLE BLOQUEAMIENTO"

(71) SOLICITANTE (S):
SICOVE, S. A.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE:
GERONA.-Avda. Sant Narcis, 28

(72) INVENTOR (ES):

(73) TITULAR (ES):
SICOVE, S. A.

(74) REPRESENTANTE:
D. José M^a TORO ARENAL, Agente Oficial de Propiedad Industrial.

La presente invención se refiere, según se expresa en el enunciado de esta memoria descriptiva, a un dispositivo anti-robo para vehículos automóviles, del tipo de los que determinan el bloqueo conjunto simultáneo del volante de dirección con uno de los pedales de control del vehículo, preferentemente el pedal del acelerador, constitutivo de un elemento de seguridad complementario de los que pueda incorporar de origen el vehículo, y cuyas características estructurales han sido especialmente concebidas para conseguir un bloqueo doble, lo que supone unas óptimas garantías de seguridad.

Como es sabido, los mecanismos o procedimientos convencionales anti-robo integrados en los vehículos automóviles, como por ejemplo su desconexión eléctrica o electrónica, el bloqueo del volante en su eje de giro, etc., resultan insuficientes para obtener una plena seguridad anti-robo, ya que son fácilmente inutilizables debido a su generalización en el mercado y al consecuente conocimiento de sus características por parte de los delincuentes, resultándoles sumamente fácil la anulación operativa de tales elementos anti-robo.

Son también conocidos anti-robos mecánicos a base de una barra telescópica provista de sendas inflexiones en sus extremos, determinantes de "ganchos" para su acoplamiento respectivo al volante y a uno de los pedales de accionamiento, pero sin embargo esta solución presenta a su vez una problemática de doble vertiente: por un lado si no se efectúa un correcto tensado de la barra telescópica en el momen-

- to de establecer el cierre, mediante un forzamiento de la
- 30.- barra y la consecuente eliminación del anti-robo, mientras que por otro lado, cuando dicha barra telescópica se encuentra debidamente posicionada, el carácter abierto de sus ganchos extremos permite que el delincuente al menos intente su desacoplamiento con lo que, al forzar excesivamente los
- 35.- elementos interrelacionados, pueden originarse daños en estos últimos, como flexiones irreversibles de la barra de dirección asociada al volante o rotura de los pedales que requieran de una posterior y costosa intervención mecánica para reparación o sustitución de tales elementos.
- 40.- El anti-robo que la invención propone, perteneciendo a este último grupo, es decir, siendo del tipo de los que relacionan el volante de dirección con uno de los pedales de accionamiento del vehículo, solucionan no obstante la problemática convencional anteriormente expuesta, y ello se consigue merced a que en las zonas extremas de la barra telescópica se establecen sendas horquillas que, en situación de bloqueo para el anti-robo se cierran sobre los respectivos elementos extremos, por lo que resulta imposible su desacoplamiento respecto de tales elementos, incluso a pesar de
- 45.- que dicha barra no se encuentre debidamente tensada y, por otro lado, este carácter cerrado de tales horquillas extremas hace que el posible delincuente desista de intentar un forzamiento para acortar la distancia entre el volante de dirección el pedal asociado al anti-robo, ya que tal forzamiento resultaría totalmente inútil.
- 50.-
- 55.-

Para complementar la descripción que seguidamente se

va a realizar y con objeto de ayudar a una mejor comprensión de las características del invento, se acompaña a la presente memoria descriptiva, como parte integrante de la misma, 60.- 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 representación esquemática en alzado lateral y en sección longitudinal del dispositivo anti-robo para vehículos automóviles realizado de acuerdo con 65.- el objeto de la presente invención, figura en la que se observan claramente los diferentes elementos o piezas integrantes del dispositivo, el cual aparece en situación inoperante, es decir, en situación de abierto.

La figura 2, corresponde a una representación semejante 70.- a la de la figura 1, con la salvedad de que el dispositivo aparece ahora en posición de cerrado o de bloqueo.

La figura 3, muestra un detalle en sección del mecanismo de cierre propiamente dicho, sobre el que efectúa el correspondiente bloqueo a través de la también correspondiente 75.- cerradura, el cual aparece en situación de apertura.

La figura 4, muestra, finalmente, el mismo detalle de la figura 3, ahora en situación de bloqueo o de cierre.

A la vista de estas figuras puede observarse como el dispositivo anti-robo que la invención propone se constituye a 80.- partir de una barra telescópica, constituida a su vez mediante una barra propiamente dicha (1) y un tubo (2) coaxial y envolvente de la citada barra (1), de resistencia adecuada de acuerdo con el fin de perseguido por la invención y de longitud también adecuada en función del tipo de vehículo

85.- al que ha de destinarse el anti-robo, concretamente en función del distanciamiento entre el volante de dirección del mismo y el pedal elegido como elemento complementario de fijación y que, como anteriormente se ha dicho, será preferentemente el pedal del acelerador.

90.- La barra (1) por su extremidad libre, la correspondiente al volante, describe una trayectoria arqueada de 180° definiendo un sector curvado (3) que se remata en un sector terminal y rectilíneo (4), configurando en su conjunto esta zona terminal una horquilla (5) de acoplamiento al volante de dirección y que, consecuentemente, presentará entre el sector base (1) y el sector extremo (4), una anchura adecuada como para permitir el libre acceso al interior de la horquilla (5) de dicho volante.

100.- Por su parte el tubo envolvente (2), por su extremidad libre y opuesta, recibe solidariamente a una pletina (6) que configura una segunda horquilla (7) orientada lateralmente, como se observa con detalle en las figuras 1 y 2, estando esta horquilla (7) destinada al acoplamiento del anti-robo al brazo del pedal elegido.

105.- Como complemento de la estructura descrita al tubo envolvente (2) por su zona extrema opuesta a la de ubicación de la horquilla (7), se solidariza rigidamente y en disposición radial otro tubo (8), de características semejantes al tubo (2), con el que se cruza un casquillo (9) situado en correspondencia con el sector extremo (4) de la horquilla (5), estando este casquillo (9) destinado a recibir precisamente a dicho extremo (4) de la barra (1), mientras que en

110.-

el interior del tubo (8) juega un cerrojo (10) para bloqueo del conjunto y accionado por la correspondiente cerradura 115.- (11), que no ha sido representada en los dibujos por poder ser de cualquier tipo clásico.

De forma más concreta en la extremidad libre de la barra (1) correspondiente al sector terminal (4), se establece una muesca (12) obtenida mediante el corte de dicha barra por un imaginario cilíndrico de generatriz pasante por el diámetro de dicha barra, como se observa con todo detalle en la figura 3, imaginario cilíndrico que se corresponde con el propio cerrojo (10), el cual a su vez cuenta con otra muesca, complementaria (13), de idéntica configuración. 120.-

Por otro lado, la segunda horquilla (7) está provista de un taladro (14) operativamente enfrentado a la barra (1) y capaz de recibir al extremo correspondiente de esta última en situación de cierre del conjunto. 125.-

De acuerdo con la estructuración descrita y en la situación para el cerrojo (10) representada en la figura 3, la barra (1) es capaz de desplazarse telescópicamente respecto al tubo coaxial envolvente (2), hasta una situación límite en la que un extremo de dicha barra penetra en el orificio (14) de la segunda horquilla (7), cerrando a esta última, mientras 130.- que el otro extremo de la barra (1), concretamente a través de su sector terminal (4), se introduce en el casquillo (9), con lo que el tubo radial (8) cierra esta segunda horquilla (5). 135.-

Esta situación de cierre para las horquillas (5 y 7) es factible dado que el sector (4) de la barra (1) puede desli- 140.-

zarse libremente del interior del casquillo, al no constituir el cerrojo (6) un obstáculo para ello, por presentar su muesca (13) adecuadamente dispuesta al efecto, como se observa en la citada figura 3.

- 145.- La situación de bloqueo definitivo se consigue mediante el giro de la llave ya que, en la situación de cierre la muesca (12) del sector terminal (4) de la barra (1) queda operativamente enfrentada a dicho cerrojo (10) y éste puede girar para pasar a ocupar la posición representada en la figura 4, en la que se aloja en el seno de dicha muesca (12) y bloquea axialmente al sector (4) de la barra (1), consecuentemente a la barra (1) en su conjunto y al propio anti-robo.
- 150.-

- De lo anteriormente expuesto se deduce que, opcionalmente, el casquillo (9) puede ser de mayor longitud o estar abierto por ambos extremos, y el sector (4) de la barra (1) puede estar provisto de varias muescas (12) adecuadamente distanciadas, lo que permite el acoplamiento de un mismo anti-robo a vehículos con diferente distanciamiento entre su volante de dirección y el pedal del acelerador, sin que ello afecte en absoluto a la esencia de la invención.
- 155.-
- 160.-

- Descrito suficientemente la naturaleza y forma constructiva del invento declarado, debe hacerse expresa manifestación sobre el hecho de que el mismo, y dentro del ámbito de la protección legal conferida conforme a la legislación reguladora de la propiedad industrial, son susceptibles las modificaciones de formas estructurales, disposiciones, materiales y elementos accesorios que la técnica o la práctica aconsejen sin que se alteren ni modifiquen el fondo de la invención del objeto del presente Modelo de Utilidad.
- 165.-

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

- 170.- 1ª).- "DISPOSITIVO ANTI-ROBO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES CON DOBLE BLOQUEAMIENTO", que siendo del tipo de los que se constituyen mediante una barra telescópica destinada a establecerse entre el volante de dirección del vehículo y, por ejemplo, el pedal del acelerador, esencialmente se caracteriza porque se constituye mediante la combinación funcional de una barra y un tubo coaxial envolvente, desplazables telescópicamente, habiéndose previsto que dicha barra configure en uno de sus extremos una horquilla, a base de un sector curvado de 180º y un sector terminal paralelo al sector base, mientras que a la extremidad opuesta del tubo envolvente se asocia una pletina que configura una horquilla orientada en sentido lateral y en cuya rama extrema se establece un orificio operativamente enfrentado a la citada barra y capaz de recibir el extremo correspondiente de esta última para el establecimiento del cierre de tal horquilla, mientras que la primera horquilla, la configurada en la propia barra, se cierra con la colaboración de un segundo tubo, rigidizado radialmente al primero en la extremidad correspondiente y al que se asocia un casquillo operativamente enfrentado al sector terminal y recto de la horquilla y destinado a recibir a este último.

- 185.- 2ª).- "DISPOSITIVO ANTI-ROBO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES CON DOBLE BLOQUEAMIENTO", según reivindicación 1, caracterizado porque, para el bloqueo del mismo en situación de cierre, se ha previsto que en el interior del tubo asociado radialmente al tubo principal juegue un cerrojo, accionado por

el correspondiente mecanismo de cerradura, que resulta secante con respecto al sector terminal de la horquilla cuando la barra se introduce en el casquillo correspondiente, incorporando estos elementos, es decir, el sector terminal de la horquilla y el cerrojo, sendas muescas obtenidas mediante el corte de imaginarios cilíndricos pasantes por sus respectivas diámetros, todo ello de forma que en posición de apertura para el cerrojo la barra puede penetrar libremente en el casquillo a través de la muesca de tal cerrojo mientras que, en situación de acoplamiento definitivo y tras el giro de dicho cerrojo, éste pasa a ocupar la muesca de la barra correspondiente de la horquilla, provocando el bloqueo de esta última.

210.- 3ª).- "DISPOSITIVO ANTI-ROBO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES CON DOBLE BLOQUEAMIENTO".

La presente memoria descriptiva consta de nueve hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara, componiendo un total de doscientas catorce líneas, incluidas las presentes.

Madrid, 15 de Octubre de 1.984.-

P. A. el Agte. Of. de
La Propiedad Industrial

JOSE M. TORO
D.P.

Firmado: Andrés Borge

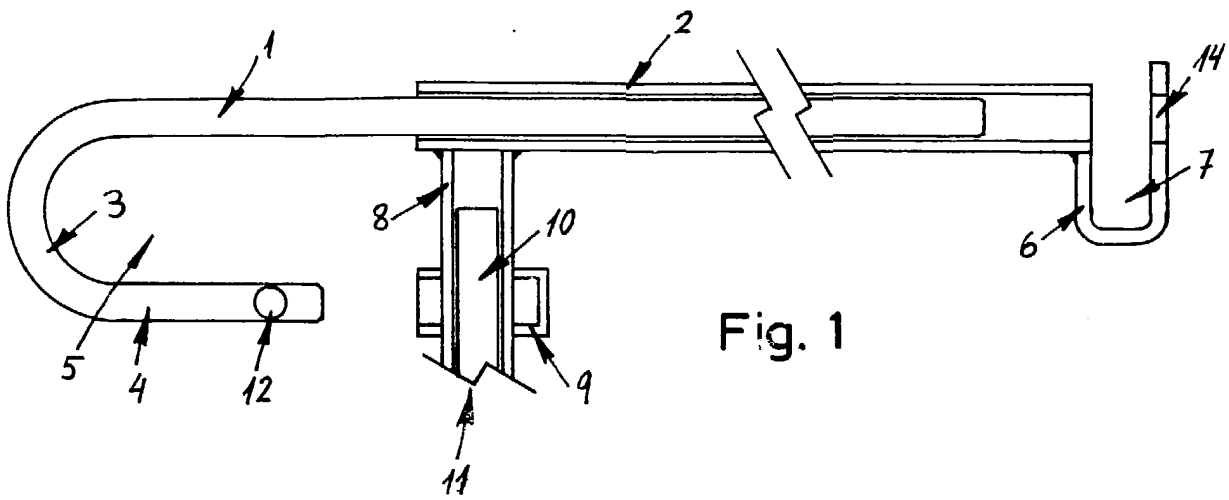


Fig. 1

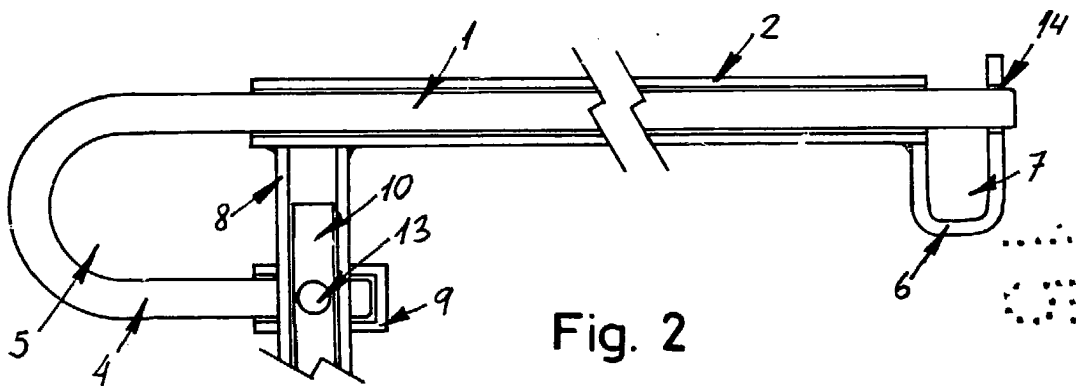


Fig. 2

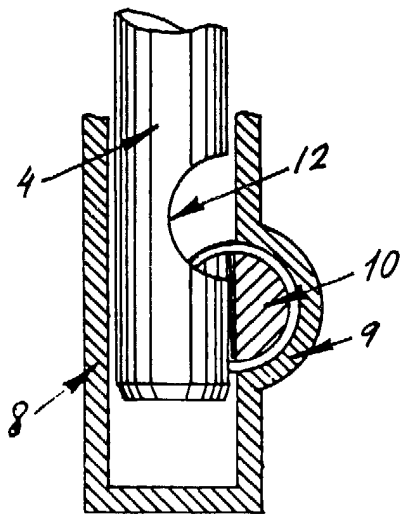


Fig. 3

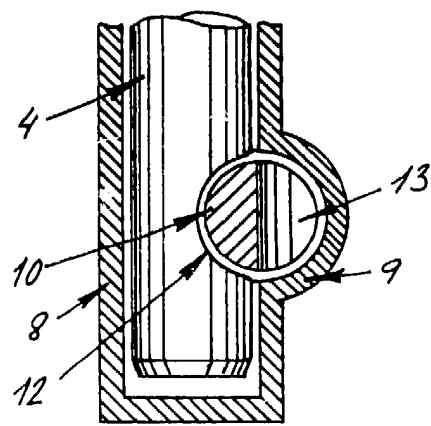


Fig. 4

Madrid, 15 OCT. 1984

P. A. P. A. el Agte. de

La Propiedad Industrial

JOSE M. TORO

D.P.

Firmado: Andrés Dorges