

(10) ES (11) (21) (22)	NUMERO 283940	(16) Y
	FECHA DE PRESENTACION 14-ENERO-1985	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1- AGO. 1985

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

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B62H 5/12

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
<p align="center">"ANTI-ROBO AUTOSUJETABLE PARA CICLOMOTORES Y MOTOCICLETAS SCOOTER"</p>

(71) SOLICITANTE (S)
D. Cipriano DUCHI PATCHI

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
c/. Cartagena, 14 GERONA

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE
D. Pedro SUGRAÑES MOLINE Aete.Of.Pron.Ind.

EV.MS

MEMORIA DESCRIPTIVA

=====

Tiene por objeto el presente modelo de utilidad un anti-robo perfeccionado para ciclomotores y motocicletas scooter que por sus características estructurales aporta importantes innovaciones respecto de otros dispositivos anti-robo conocidos, proporcionando al usuario mayor comodidad de manejo, y extraordinaria ventaja en lo concerniente a su capacidad de acomodamiento en posición de no-uso.

.....

Es desde luego una práctica conocida desde hace muchos años, el empleo de cadenas, cables o similares para establecer un dispositivo de seguridad en las denominadas motocicletas scooter, presentando como característica común todas las realizaciones conocidas el hecho de que en la empuñadura se ancla una anilla sujetadora destinada a asegurar una firme sujeción del dispositivo, en uno de sus extremos, en tanto que el extremo opuesto va equipado con el elemento volante de un medio de cierre mecánico que engancha con el correspondiente elemento fijo anclado en el carenado del

vehículo, en las proximidades y por debajo del asiento.

El Modelo de Utilidad número 271.180 (X), que publica el Boletín Oficial de la Propiedad Industrial de fecha 1 de Noviembre de 1983, y que sustantivamente carece de novedad, es una reproducción antonomásica de estos dispositivos de cierre conocidos.

Los defectos o inconvenientes más destacados de los dispositivos conocidos descritos precedentemente, son los siguientes:

10 Primero - Cuando el elemento de enlace, usualmente compuesto a base de un cable o cadena, no está en funciones, o sea no está en posición de uso, queda suelto y sin posibilidad cómoda de sujeción. Es preciso encerrarlo en el cofre guantera o guarda-herramientas, o bien llevarlo precaria-
15 mente prendido del gancho anclado en la empuñadura, con un elevado riesgo de pérdida tanto por robo como por desprendimiento involuntario durante la circulación.

 Segundo - La situación de los elementos de cierre precisamente situados a nivel inferior que el asiento, ocasiona inconvenientes al usuario o usuaria que debe agacharse
20 para realizar tanto las maniobras de enganche como de desenganche, siendo particularmente enojosa esta última a causa de la difícil localización de la embocadura de la cerradura.

Tercero - El dispositivo consta de tres elementos, de los cuales uno de ellos queda suelto al estar en posición de abierto. Son: anillo anclado en la empuñadura del vehículo; semi-cerradura anclada en el carenado; y, cable/cadena de enlace, que es el elemento que queda suelto y por tanto
5 sufre un grave riesgo de pérdida..

El anti-robo según el modelo de utilidad que nos ocupa supera, gracias a su innovadora estructura, todos los defectos apuntados.

10 En efecto, es una primera característica del anti-robo en cuestión el hecho de estar constituido por dos...únicos elementos: una cerradura precisamente anclable en la empuñadura; y, un enlace longitudinalmente alargado, resistente y flexible provisto en sus dos extremos de, respectivamente,
15 un botón de cierre, y órganos mecánicos de anclaje.

Este primer grupo de características es absolutamente innovador ya que ninguna otra realización presenta las peculiaridades descritas. La situación de la cerradura precisamente anclada en el interior de la empuñadura no se había
20 hasta ahora ideado, y entre otros beneficios, cual es el de determinar una constitución integral del modelo a base de sólo dos piezas, destaca además la comodidad que experimenta el usuario o usuaria que puede manipular con la llave, en las maniobras que exigen su uso, en posición mucho más cómodo-

da que la exigida por la situación a inferior nivel propia de realizaciones de otros aparatos anti-robo.

Y en lo que concierne al elemento denominado enlace, que es el más significativo del dispositivo anti-robo que nos ocupa, puede estar formado por una cadena o por una cable, de propiedades cualesquiera adecuadas, forrado o encamisado por una cubierta asimismo de constitución elegida a conveniencia, ya que nada de ello afecta a la esencialidad de la invención. Es usual emplear una funda de material
10 plástico flexible.

Según otra característica del anti-robo, el enlace presenta junto a los órganos mecánicos de anclaje, un tramo rígido provisto de un orificio transversal precisamente dimensionado para acoger el botón de cierre que se halla en
15 el extremo opuesto libre, determinando una capacidad permanente de autosujeción durante los periodos de no uso.

Esta capacidad de autosujeción es asimismo nueva totalmente, y permite que el anti-robo pueda ser eficazmente sujetado, gracias a su propia estructura original, cuando se
20 halla desabrochado, o sea cuando se circula con el vehículo o se mantiene fuera de uso. Se logra así superar uno de los mayores inconvenientes de los anti-robos hasta ahora conocidos, o sea la dificultad de acomodación al no estar en uso.

Por otra parte, y en relación con dicha capacidad de autosujeción, también es importante señalar que las manio-
bras de establecer y deshacer la posición de sujeción son de sencillez extraordinaria, ya que no requieren el uso de
5 ningún medio auxiliar, ni tampoco el accionamiento de mecanismo móvil de ningún tipo. Y, es asimismo remarcable, que la presencia del anclaje de seguridad en uno de los extremos del enlace, ofrece elevada garantía contra su robo cuando no se halla abrochado.

10 Por todo lo anterior, se comprende que el empleo más adecuado de este anti-robo es en ciclomotores, y sobre todo en motocicletas scooter, debido a que por su naturaleza comportan un carenado apto para establecer el anclaje del
enlace referido

15 En las hojas de dibujos que acompañan a la presente memoria se ilustra a simple título de ejemplo no limitativo, el anti-robo autosujetable para ciclomotores y motocicletas scooter según el presente modelo de utilidad. Seguidamente, se efectúa una descripción general de las figuras que en las
20 mismas aparecen.

FIGURA 1 - Es una representación conjunta de los dos únicos elementos que componen el anti-robo.

FIGURA 2 - Es una perspectiva de detalle, que muestra el lugar en el que está destinado a ser emplazado uno de los

dos elementos antes mostrados.

FIGURA 3 - Muestra una singularidad funcional que por primera vez es incorporada a un anti-robo.

5 FIGURAS 4 a 7 - Pone graficamente de manifiesto, con gran claridad de detalles, el modo como es empleado este nuevo anti-robo.

Tal como se ha indicado, la FIGURA 1 representa conjuntamente los dos únicos elementos que componene el anti-
10 robo. Son la cerradura C, y el anlace E.

Dicha cerradura C, está equipada con un juego de tor-
nillo-tuerca 1-2 equipado con un recubrimiento tubular 3
flexible y expandible a presión. Desde luego, dicha cerradu-
ra C comporta los medios de cierre usuales tales como el
15 alojamiento de cierre 4 y el mecanismo de cierre 5.

En lo que concierne al enlace E, está constituido por
una cadena o cable (no visible en los dibujos) de modo que
tiene un desarrollo alargado, y es sustancialmente resistente
y flexible, a cual efecto se elegirán los materiales más
20 idóneos para cada caso concreto de aplicación. La funda 6,
de material plástico flexible, confiere la protección nece-
saria contra el polvo y suciedad, así como proporciona uni-
dad estructural al conjunto. Es característico el hecho de

que en uno de los extremos del enlace E se encuentran órganos mecánicos 7 de anclaje, y en el extremo opuesto hay el botón de cierre 8.

Se puede comprobar en la FIGURA 2, el modo como el cierre 3 se incorpora firmemente en el interior de la empuñadura 9 del vehículo. Los medios mecánicos antes referidos permiten asegurar una firme sujeción.

Y es la FIGURA 3 la que pone de relieve el modo como el enlace E va sujeto a la carrocería o carenado 10 del vehículo. Los órganos mecánicos 7 de anclaje dan la firmeza necesaria a ésta sujeción.



Otra importantísima e innovadora característica del modelo de anti-robo en cuestión, consiste en la presencia de un tramo rígido 11 situado precisamente junto a los órganos mecánicos 7 de anclaje, de modo tal que efectuada la sujeción quede dicho tramo rígido 11 situado inmediatamente a continuación de la superficie del carenado 10, por la parte exterior. Dicho tramo rígido 11 comporta un orificio transversal 12 que tiene precisamente dimensiones adecuadas para permitir que en su interior puede alojarse con cierto ajuste el botón de cierre 8. Puede comprobarse en la misma FIGURA 3 como el acomplamiento del botón de cierre 8 en el interior del orificio 12 determina la autosujeción del anti-robo cuando no está en uso. Por la peculiar estructura de este

acoplamiento, se comprende que son simplísimas las maniobras de enganche y desenganche, ya que no exigen la manipulación de ningún medio auxiliar de cierre o de retención.

El modo de ser utilizado el anti-robo en la maniobra de autosujeción, queda clarísimamente representado en la 5 secuencia ilustrativa de las FIGURAS 4 y 5. En efecto, es la FIGURA 4 la que muestra el modo como el botón de cierre 8 se posiciona enfrentadamente al orificio transversal 12, para terminar alojándose en su interior, tal como la FIGURA 10 5 representa. Es en esta últimamente citada FIGURA 5, donde puede comprobarse la manera extraordinariamente cómoda de quedar recogido el anti-robo gracias a su capacidad de auto-
sujeción, cuando no se halla en uso.



Y la secuencia formada por las FIGURAS 6 y 7, semejante a la anteriormente descrita, muestra el modo cómo se 15 establece la posición de cierre del anti-robo. En efecto, la FIGURA 6 ilustra el botón de cierre 8 enfrentado al alojamiento de cierre 4, del cierre C. Así, se establece la situación de seguridad que se ve en la FIGURA 7. Es en esta 20 última ilustración donde se puede comprobar de un modo más claro, la excelente situación del cierre C para operar cómodamente con la llave destinada a su accionamiento, para abrir el anti-robo.

En la ejecución práctica del objeto del presente moue-

lo de utilidad, podrán variar todos cuantos detalles no afecten, cambiándola o modificándola, a su propia esencialidad.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

REIVINDICACIONES

=====

Se reivindica como objeto del presente modelo de utilidad:

1.- Anti-robo autosujetable para ciclomotores y motocicletas scooter, que se caracteriza por el hecho de estar constituido por dos únicos elementos: una cerradura precisamente anclable en la empuñadura; y un enlace longitudinalmente alargado, resistente y flexible provisto en sus dos extremos de, respectivamente, un botón de cierre, y órganos mecánicos de anclaje en la carrocería o carenado del vehículo.

.....

10 2.- Anti-robo autosujetable según la reivindicación anterior, que se caracteriza por el hecho de que el enlace presenta junto a los órganos mecánicos de anclaje, un tirano rígido provisto de un orificio transversal precisamente dimensionado para acoger el botón de cierre que se halla en
15 el extremo opuesto libre, determinando una capacidad permanente de autosujeción durante los periodos de no uso.

3.- ANTI-ROBO AUTOSUJETABLE PARA CICLOMOTORES Y MOTOCICLETAS SCOOTER.

Consta la presente memoria de doce hojas foliadas y mecanografiadas por una s3la cara, acompa1adas de dos hojas de dibujos.

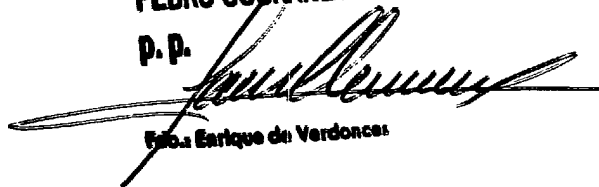
Madrid, 14 ENE. 1985

Cipriano DUCH PATCHI

p.a.

PEDRO SUGRA1NES MOLINE

p. p.



Enr. Enrique de Verdoncas



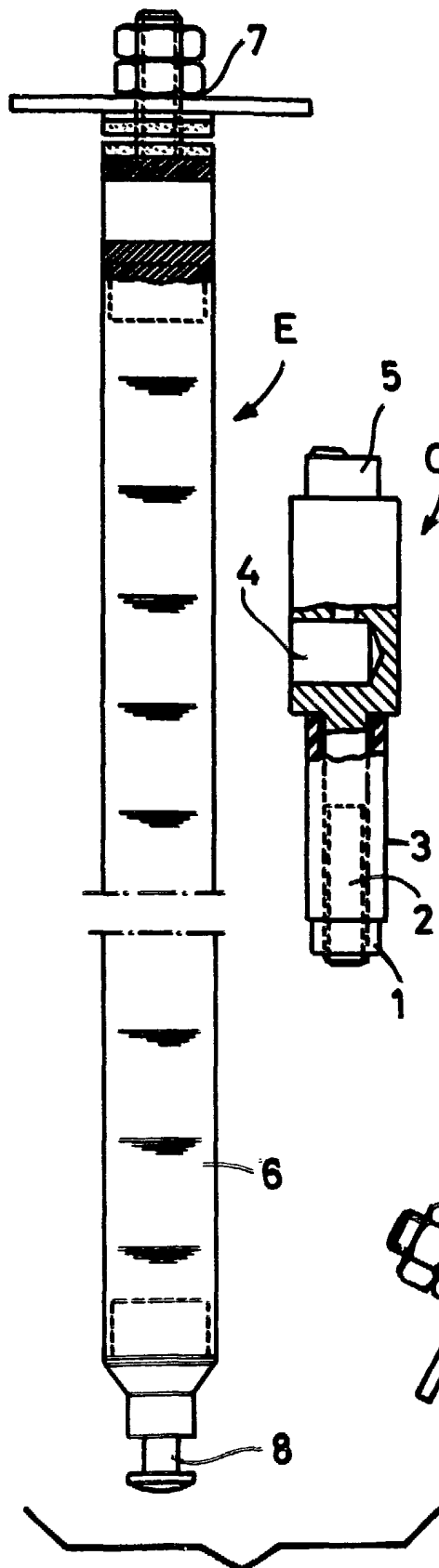


FIG. 1

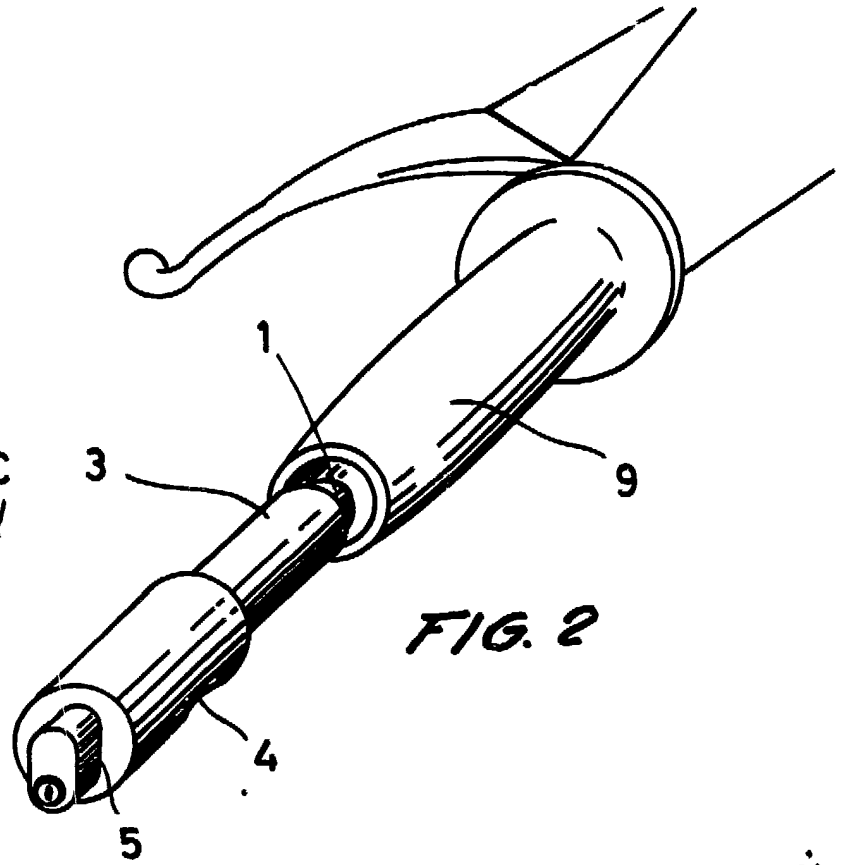
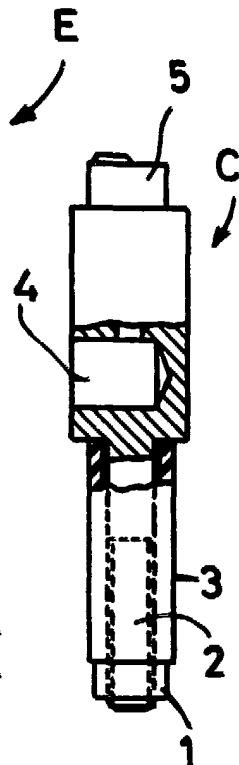


FIG. 2

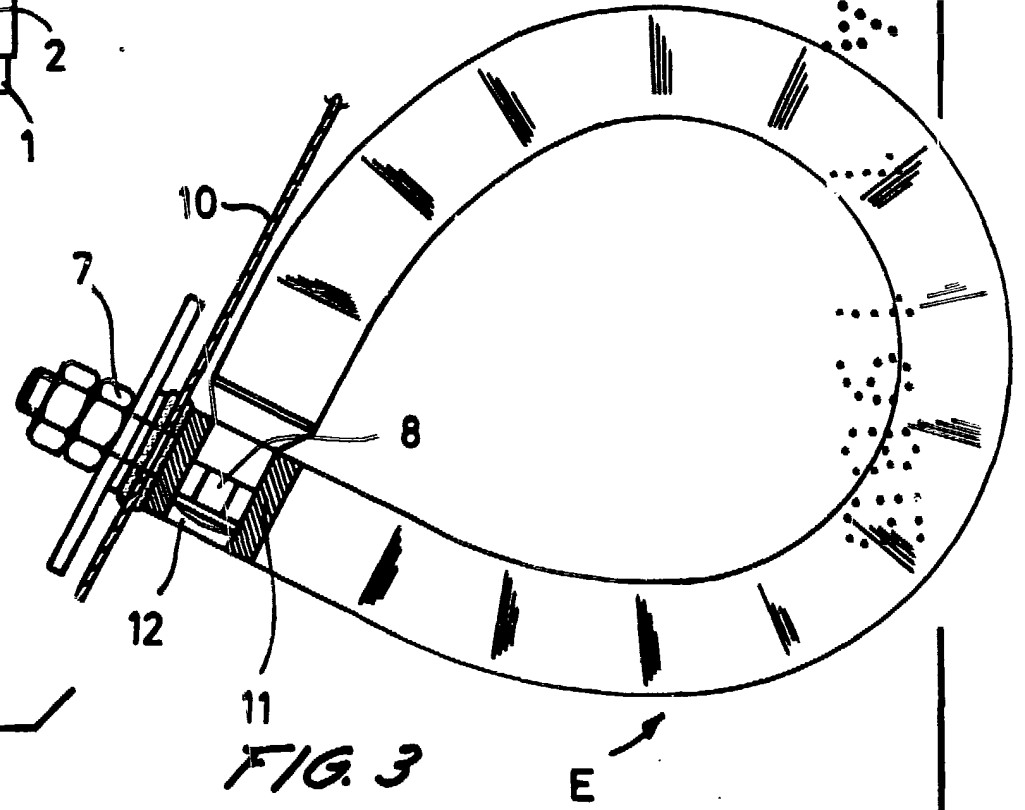


FIG. 3

Madrid. 14 ENE. 1985
p.a.

PEDRO SUGRAÑES MOLINE

P. P.

Fdo. Enrique de Verdones

FOCALA VARIABLE

FIG. 4

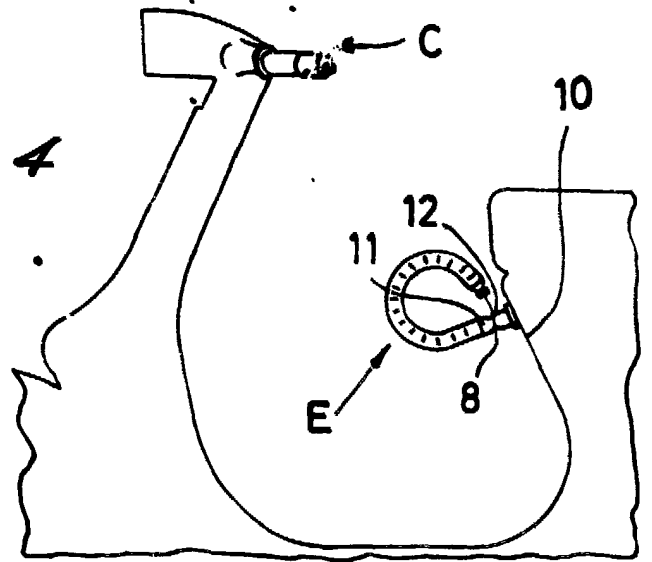


FIG. 5

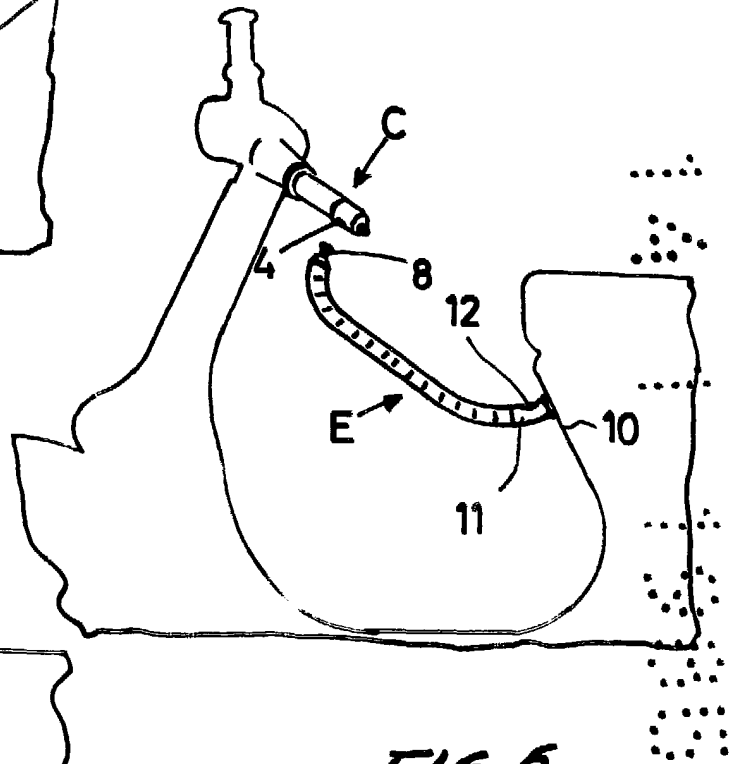
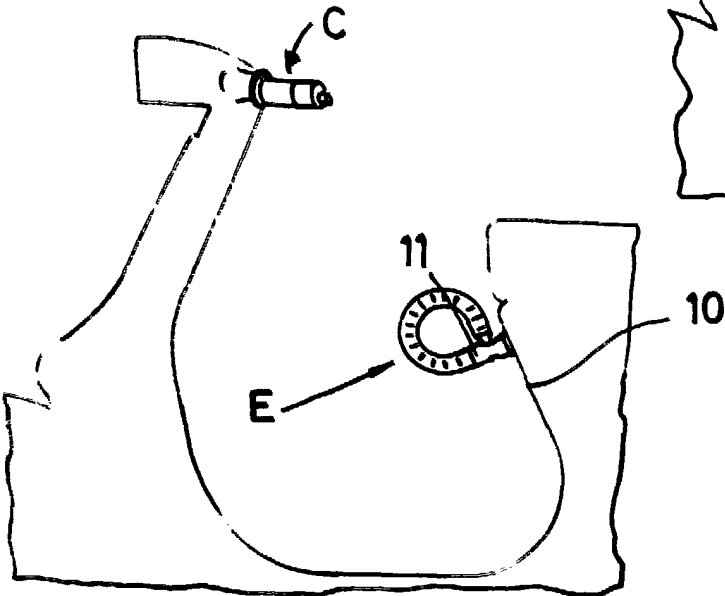


FIG. 6

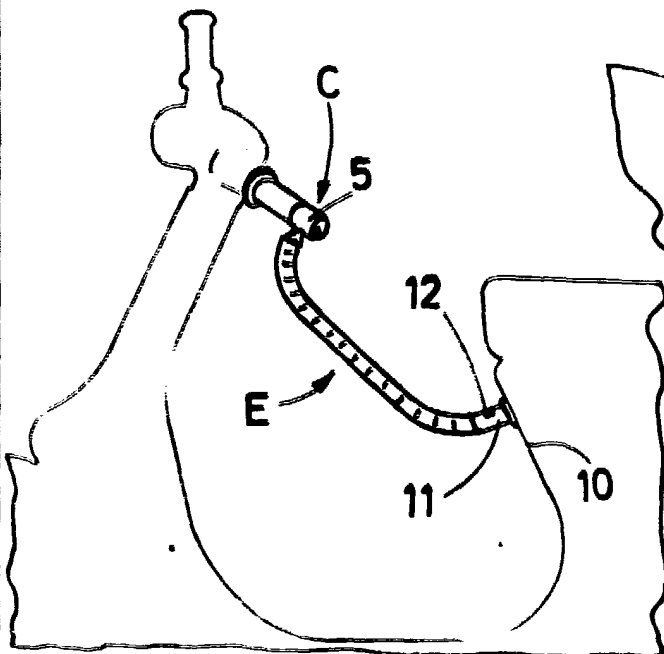


FIG. 7

ESCALA VARIABLE

Madrid. 14 ENE. 1985

P. P. PEDRO SUGRAÑES MOLINE

Fab. Enrique de Verdonces