

(10) ES (11) (21) (22)	NUMERO 288064	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 13 JULIO 1985	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 NOV. 1985

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

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(50) CERTIFICACION INTERNACIONAL Int. Cl. ⁴ B60 R 25/00
--------------------------	---

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
" ANTIRROBO PARA VEHICULOS "

(71) SOLICITANTE (ES)
D. Carlos PAGADIGORRIA Suárez

BOMICILIO DEL SOLICITANTE
48012 BILBAO (Vizcaya) - Pablo de Alzola, núm. 19, 3º, B.

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE
MODESTO POLO SANZ - Agente Oficial de la Propiedad Industrial

La presente invención se refiere, según se expresa en el enunciado de esta Memoria descriptiva, a un dispositivo antirrobo para vehículos fundamentado en una filosofía funcional totalmente novedosa en este campo, concretamente en la de inmovilizar el vehículo a través de una de sus ruedas.

Son conocidos infinidad de antirrobo de diferentes tipos, los cuales se fundamentan en interrumpir la alimentación eléctrica o de combustible al motor, presentando todos ellos como característica común una relativamente fácil posibilidad de violación, ya que los propios medios accionables por el usuario para establecer la alimentación interrumpida, son detectables por el delincuente y, por tanto, fácilmente eliminables. Otras soluciones se fundamentan en establecer un bloqueo para el volante de dirección del vehículo, pero como es sabido tampoco ofrecen unas óptimas garantías por cuanto que en la práctica tales mecanismos de bloqueo son también anulables mediante un golpe brusco de volante.

El antirrobo que se preconiza como anteriormente se ha dicho, se fundamenta en una filosofía funcional totalmente diferente, concretamente la de bloqueo de una de las ruedas del vehículo, constituyendo una especie de "cepo" que lo inmoviliza, y que además resulta fácilmente implantable y eliminable por parte del usuario, determinando complementariamente una ocupación volumétrica mínima en situación inoperante.

De forma más concreta, el antirrobo que la invención propone está constituido mediante la combinación funcional de tres brazos asociados a un cuerpo central, de

manera que dos de tales brazos están montados basculante-
mente sobre dicho cuerpo y han de constituir los apoyos
del conjunto sobre el suelo, mientras que el tercer brazo
es desplazable longitudinalmente mediante un sistema de
5 cremallera, fijable a la rueda del vehículo con la colabo-
ración de un mecanismo de cerradura actuable sobre un tor-
nillo especial destinado a sustituir a uno de los tornillos
de fijación de la rueda, a la vez que este brazo desplaza-
ble longitudinalmente cuenta en su extremidad superior
10 y libre con una ranura prevista para su acoplamiento
un pitón de anclaje solidarizado a la cara interna de la
carrocería del vehículo en correspondencia con la zona
media del pase de rueda.

Como complemento de lo anteriormente expuesto,
15 se ha previsto que los brazos inferiores, los que están
montados con carácter basculante sobre el cuerpo central,
se relacionen con este último mediante gatillos retráctiles,
actuantes sobre sectores dentados, de manera que tales
gatillos permiten la basculación de los brazos en sentido
20 de aproximación del uno sobre el otro para el establecimien-
to del antirrobo, pero imposibilitan su basculación en
sentido contrario, estando provistos dichos brazos en sus
extremos libres de uñas de fijación al suelo con caracte-
rísticas semejantes, es decir, a su vez basculantes con
25 respecto a los citados brazos y bloqueables mediante gati-
llos retráctiles.

De acuerdo con la estructuración que ha sido
someramente descrita, el antirrobo se acopla al vehículo
situando sus brazos inferiores con un grado de divergencia
30 variable y adecuado al diámetro de la rueda, variable

de unos vehículos a otros, procediéndose seguidamente a desplazar al tercer brazo, en sentido ascendente, hasta una situación límite en la que se produce su bloqueo con respecto al pitón de anclaje superior, momento en que la estructura así definida se bloquea definitivamente con la colaboración del mecanismo de cerradura que, atravesando el brazo superior lo inmoviliza y fija a la rueda, a través del tornillo especial establecido en esta última.

Dicho tornillo especial presenta un alojamiento en su cabeza provisto de expansiones radiales y diametralmente opuestas, a las que resultan accesibles sendos pestillos proyectables radialmente del cuerpo de cerradura, en situación de cierre para la misma.

Se consigue así fijar a la rueda del vehículo una estructura rígida en base a tres brazos de los que dos de ellos apoyan sobre el suelo y el tercero se fija a la carrocería del vehículo, quedando imposibilitada la rueda en cuestión para girar y, por tanto, quedando inmovilizado el vehículo.

A continuación se hará una descripción completa del aludido Antirrobo para vehículos, con referencia a los dibujos que se acompañan, en los cuales se presenta, a simple título de ejemplo, no limitativo, una forma preferente de realización, susceptible de todas aquellas modificaciones de detalle que no alteren fundamentalmente sus características esenciales.

En dichos dibujos:

La Figura 1.- Muestra una vista en alzado lateral de un antirrobo para vehículos realizado de acuerdo con el objeto de la presente invención, debidamente acoplado a la

rueda de un vehículo.

La figura 2.- Muestra el mismo conjunto de la figura anterior según una sección diametral y vertical de la rueda.

La figura 3.- Muestra un detalle ampliado y en alzado del núcleo o zona de unión entre los tres brazos que participan en el antirrobo.

La figura 4.- Muestra un detalle en alzado lateral y parcialmente seccionado de unos extremos de los brazos inferiores destinados a apoyar sobre el suelo.

La figura 5.- Muestra un perfil del conjunto representado en la figura anterior.

La figura 6.- Muestra, finalmente, un detalle del tornillo especial destinado a sustituir a uno de los tornillos convencionales de fijación de la rueda y, junto a él, el correspondiente mecanismo de cerradura.

A la vista de estas figuras puede observarse como el antirrobo que se preconiza está constituido a partir de un cuerpo central (1) al que, mediante bulones de articulación (2), se unen con carácter basculante dos brazos inferiores (3), destinados a constituir los elementos de apoyo sobre la superficie (4) del suelo, concretamente a través de las uñas de enclavamiento (5), unidas a su vez articuladamente en (6) a la extremidad inferior y libre de dichos brazos (3). Además, al cuerpo central (1) está asociado un tercer brazo (7), vertical y ascendente, desplazable longitudinalmente con la colaboración de una cremallera (8) y fijable en cualquier posición con respecto a dicho cuerpo, con la colaboración de un mecanismo de cerradura (9), destinado a su vez a fijarse a un tornillo espe-

cial (10), utilizable como elemento sustitutorio de uno de los tornillos convencionales para fijación de la rueda (11) al correspondiente buje (12) del vehículo.

5 Como complemento de la estructura descrita en las zonas extremas del cuerpo central (1), a las que se unen articuladamente los brazos (3), se definen respectivos sectores dentados (13) sobre los que actúan también respectivos gatillos retráctiles (14), de manera que tal estructu-
10 ración permite un movimiento de aproximación de un brazo (3) con respecto al otro, pero bloquea a estos elementos en sentido contrario, es decir, ante una tendencia al distanciamiento. Paralelamente se ha previsto que las uñas inferiores (5) que constituyen los verdaderos apoyos de los brazos (3) sobre el suelo, estén provistos de un dentado
15 (15) de enclavamiento sobre el citado suelo y, en la zona próxima a su eje de articulación (6), de otro dentado (16), semejante a los dentados (15) del cuerpo central (1) y destinado a colaborar igualmente con un gatillo retráctil (17) que permite la basculación de las uñas (5) en sentido de
20 aproximación de su extremo (15) al suelo, pero que imposibilitan su basculación en sentido contrario.

25 Por su parte, el brazo superior (7) cuenta en su extremidad libre con una ranura (18) destinada a enclavarse, en situación operante del antirrobo, en un pitón de anclaje (19) solidarizado a la carrocería (20) del vehículo, en la zona media del pase de rueda y en su cara interna.

30 Volviendo nuevamente al mecanismo de cerradura (9) destinado a fijar el brazo superior (7) en cualquier posición adecuada del mismo, previo posicionamiento también

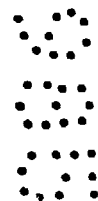
adecuado de los brazos inferiores (3) en función del diámetro de la rueda del vehículo, dicho mecanismo incorpora dos pequeños cerrojos (21) situados en oposición diametral, capaces de retraerse totalmente hacia el seno del cuerpo, como muestra en brazo continuo la figura 6 o de emerger radialmente, como aparece representado en línea discontinua en la misma figura, mientras que el tornillo especial (10), instalado sobre la rueda del vehículo cuenta con un orificio (22) de sección acorde con la del propio cuerpo (9) del mecanismo de cerradura y provisto en su pared lateral de alojamientos (23), formal y posicionalmente coincidentes con los cerrojos (21) en situación de propulsión para éstos últimos, cuando, tras la introducción de dicho mecanismo en la cabeza del tornillo (10), se actúa sobre la correspondiente llave (24) sobre la que se lleva a cabo el bloqueo definitivo del antirrobo.

Como se desprende de lo anteriormente expuesto, el montaje con carácter basculante de los brazos (3) con respecto al cuerpo central (1) permite regular la altura efectiva de esta última, de acuerdo con las exigencias definidas por los diferentes tipos de rueda que pueden incorporar los también diferentes tipos de vehículos, mientras que mediante el mecanismo de cremallera (8) se consigue a su vez un correcto ajuste para el tercer brazo (7), consiguiéndose de esta manera una especie de "estrella" de tres brazos perfectamente rigidizada en situación operante mediante el mecanismo de cerradura (9), que inmoviliza absolutamente el vehículo y que tan sólo puede ser desacoplada de este último mediante la disposición de la correspondiente llave (24).

No solo el montaje del antirrobo, y su posterior desmontaje, resultan sumamente rápidos y sencillos, sino que además en situación inoperante del mismo los tres brazos pueden ser abatidos quedando adosados entre sí, constituyendo un objeto de reducidas dimensiones, fácilmente transportable, en situación inoperante, en el maletero del vehículo y con una ocupación volumétrica mínima.

La forma, dimensiones y materiales podrán ser variables y, en general, cuanto accesorio o secundario, siempre que no altere, cambie o modifique la esencialidad del objeto que se describe.

Los términos en que queda redactada esta Memoria son ciertos y fiel reflejo del objeto descrito, debiéndose tomar con carácter amplio y nunca en forma limitativa.



REIVINDICACIONES

1).-ANTIRROBO PARA VEHICULOS, especialmente concebido para inmovilizar una de las ruedas del vehículo, caracterizado por estar constituido a partir de un pequeño cuerpo central al que se unen articuladamente dos brazos destinados, en situación operante del antirrobo, a adoptar una disposición divergente, quedando orientados hacia abajo y hacia afuera, con inclinación variable y a constituir los medios de apoyo del antirrobo sobre el suelo, a la vez que a dicho cuerpo central se asocia un tercer brazo, desplazable longitudinalmente con la colaboración de una cremallera, destinado a adoptar un posicionamiento vertical y ascendente, dotado de medios de acoplamiento a la carrocería del vehículo, habiéndose previsto que este último brazo, tras el correcto tensado de todos ellos definiendo una "estrella" rígida, se fije definitivamente a la rueda del vehículo con la colaboración de un mecanismo de cerradura, concretamente a un tornillo especial implantado en la rueda como sustitución de uno de los tornillos convencionales que la misma incorpora de origen.

2).- ANTIRROBO PARA VEHICULOS, según la reivindicación 1, caracterizado porque el cuerpo central, en sus sectores de unión articulada para los brazos inferiores, presenta zonas dentadas con las que colaboran sendos gatillos retráctiles, asociados a los correspondientes brazos, de manera que este conjunto permite la basculación de los brazos inferiores en sentido de aproximación entre ellos, e imposibilita su basculación en sentido contrario.

3).- ANTIRROBO PARA VEHICULOS, según reivindicación 1, caracterizado porque cada uno de los brazos interiores recibe por su extremidad inferior y libre a sendas uñas de encla-

vamiento sobre el suelo, provistas al efecto de dientes establecidos en su cona de apoyo, con la particularidad de que tales uñas están montadas también con carácter basculante también sobre los respectivos brazos y entre ellas y estos últimos se definen sectores dentados y gatillos retráctiles semejantes a los anteriormente citados y que permiten la basculación de las uñas en sentido de desplazamiento hacia el suelo, imposibilitando la basculación en sentido contrario.

4).- ANTIRROBO PARA VEHICULOS, según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque los medios de fijación del brazo superior a la carrocería consisten en una ranura consistente en el extremo libre de este último y destinada a encajar sobre un pitón de anclaje solidarizado a la carrocería del vehículo, en la cara interna del mismo y en la zona media del pase de rueda.

5).- ANTIRROBO PARA VEHICULOS, según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque el tornillo especial que sustituye a uno de los tornillos de origen de la rueda, presenta en su cabeza un vaciado de sección acorde con la del cuerpo del mecanismo de cerradura al que ha de recibir, con la particularidad de que dicho mecanismo de cerradura presenta cerrojos retráctiles dispuestos en disposición diametral, capaces de alojarse totalmente en su seno durante la penetración del cuerpo en la cabeza del tornillo, atravesando el brazo superior, y de proyectarse radialmente, mediante el accionamiento de la correspondiente llave, encajando en alojamiento operativamente practicados en la pared lateral del alojamiento principal establecido en la cabeza de este tornillo especial.

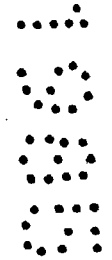
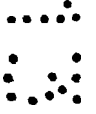
6).- "ANTIRROBO PARA VEHICULOS", tal y como queda
sustancialmente descrito en la presente Memoria y en los
dibujos adjuntos.

Esta Memoria consta de once hojas foliadas y meca-
nografiadas por una sola cara.

MADRID, 13 JUL. 1985

P. A.

MODESTO POLO
R. E.



5

10

15

20

25

30

FIG.-1

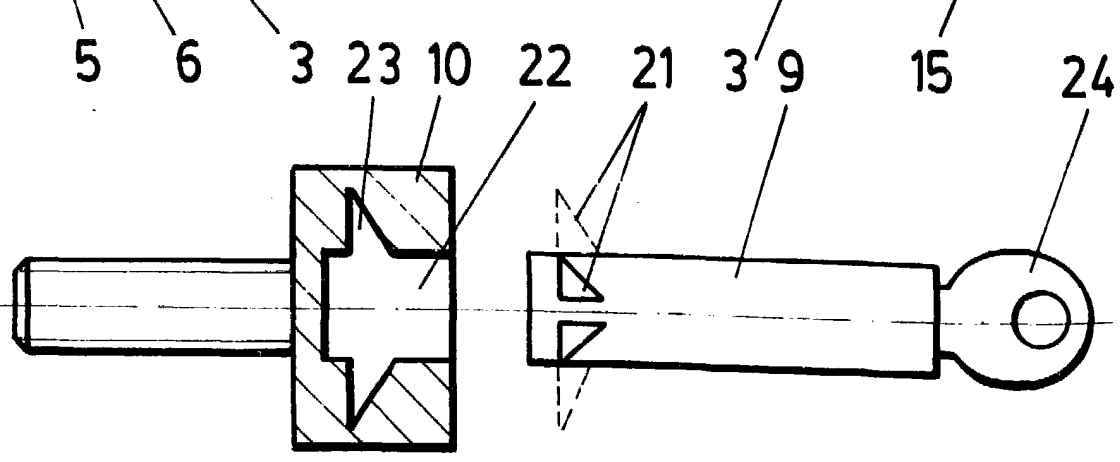
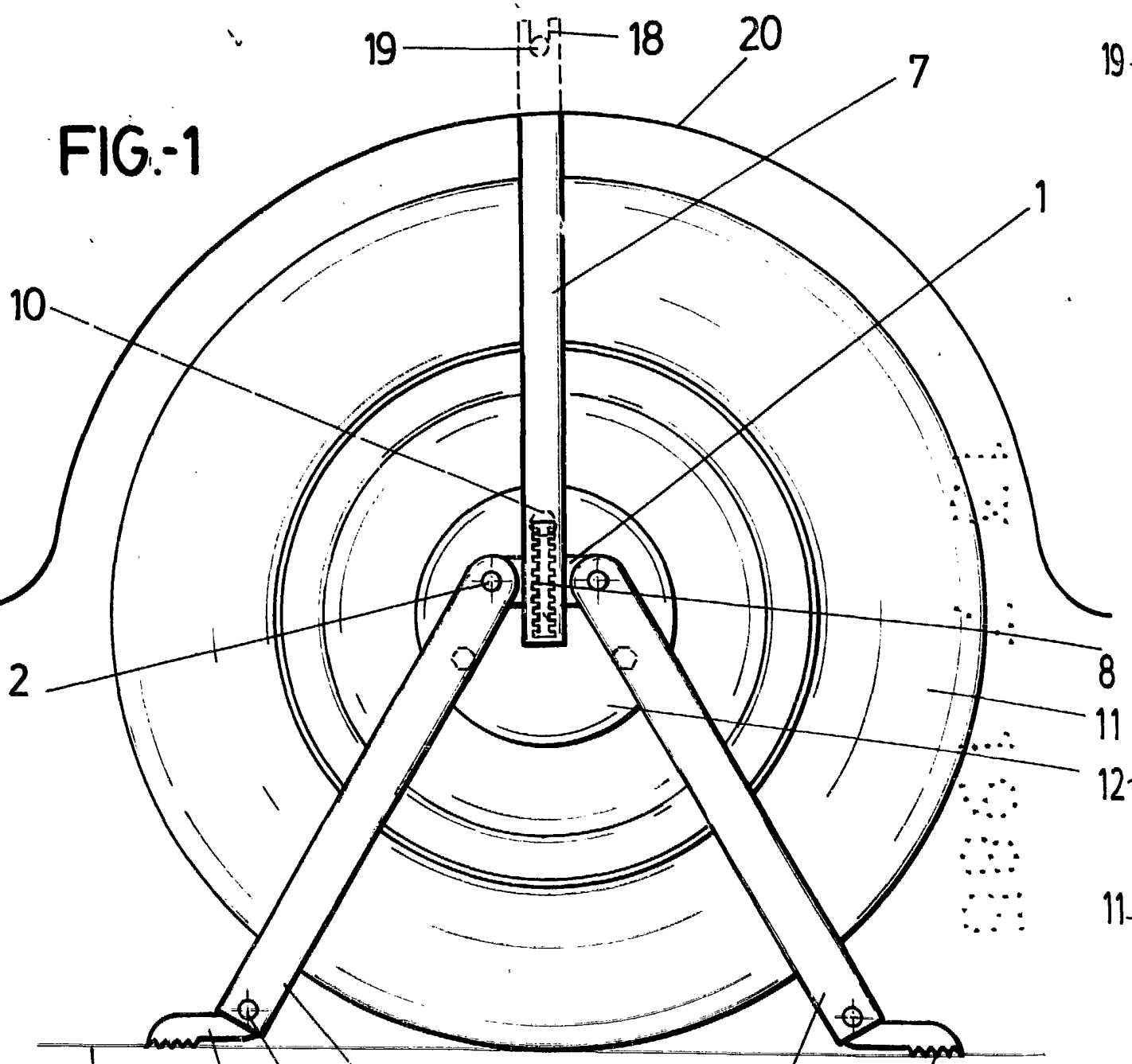


FIG.-6

ESCALA VARIABLE

FIG.-5

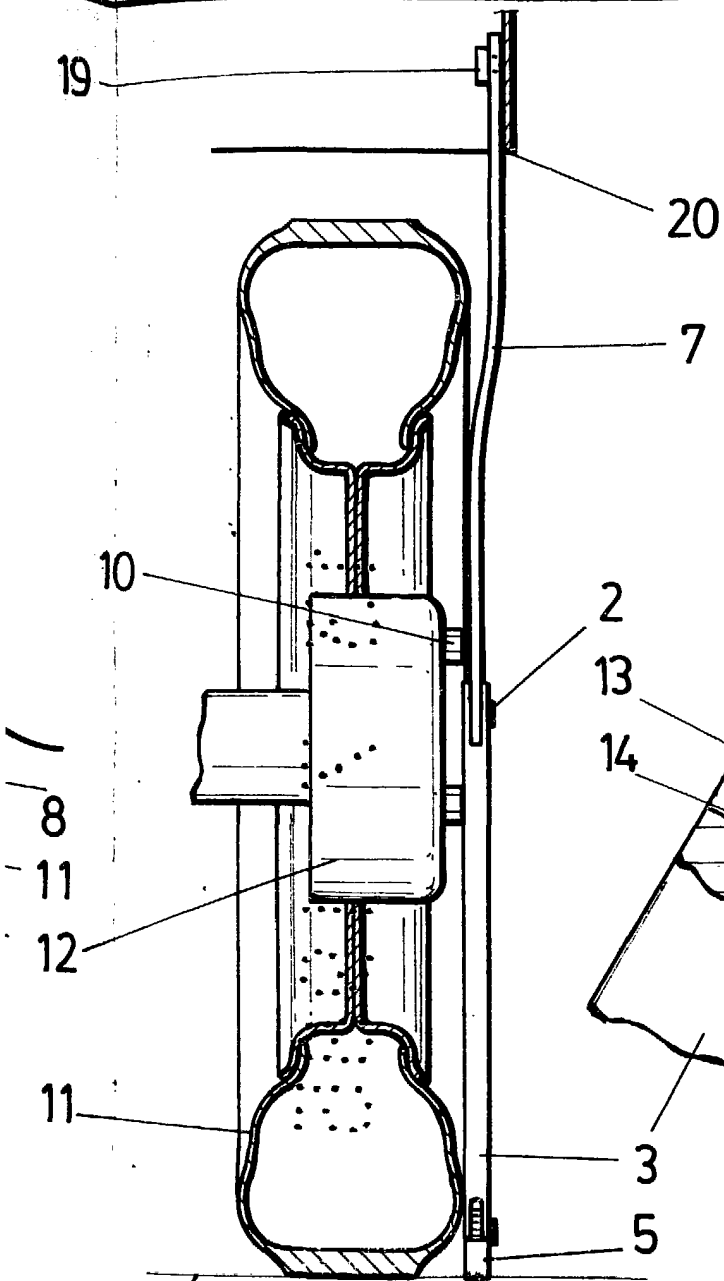


FIG-2

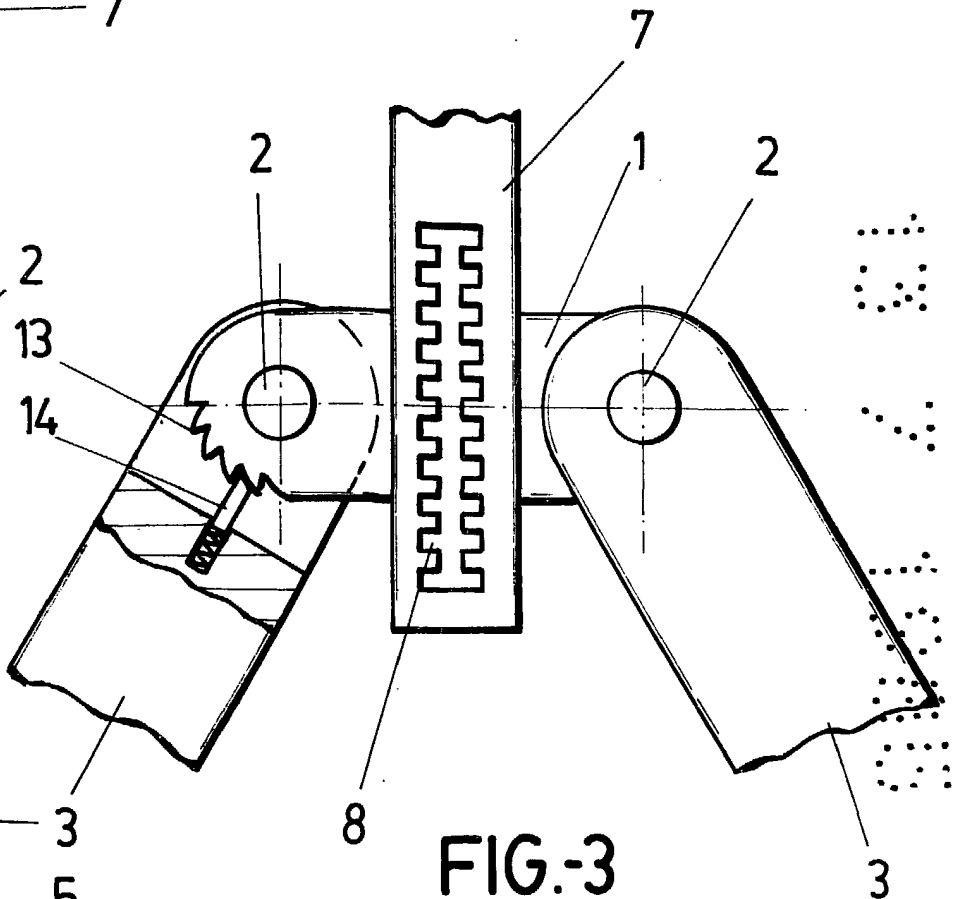


FIG-3

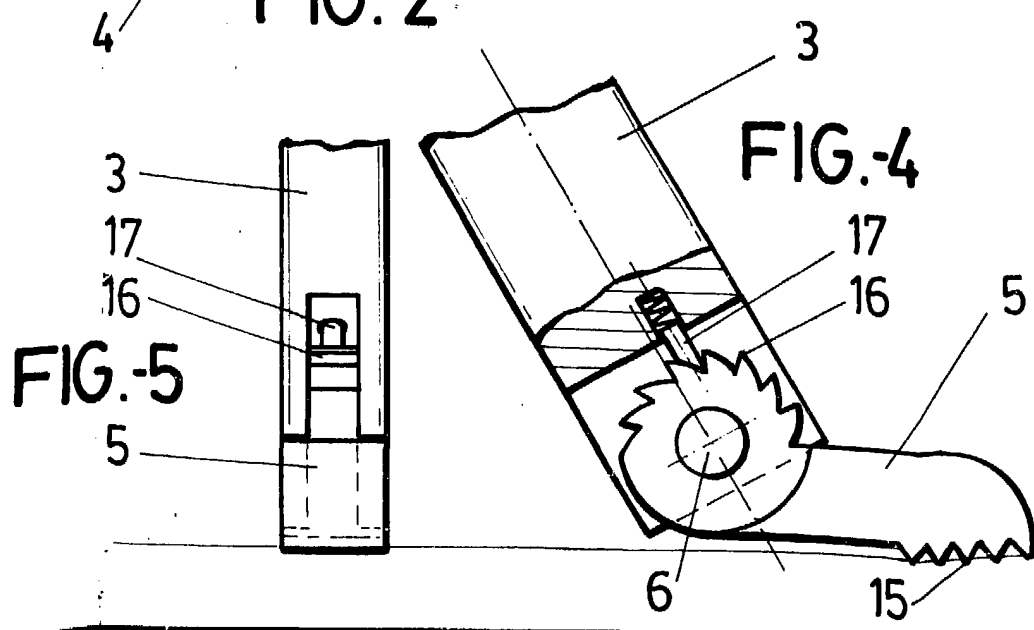


FIG-4

FIG-5

MADRID 13 JUL. 1985
MODESTO POLO
P. P.