

(19) ES (11) (21) (22)	NUMERO 289177	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION 23-9-85	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 FEB. 1986

(30) PRIORIDADES: (31) NUMERO (32) FECHA (33) PAIS		
(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL B60B29/00	
(54) TITULO DE LA INVENCIÓN <p style="text-align: center;">"ANTIRROBO PARA RUEDAS DE VEHICULOS"</p>		
(71) SOLICITANTE (S) D. Enrique GONZALEZ LAHORE y D. Juan Francisco PEREZ SERRANO.		
DOMICILIO DEL SOLICITANTE MADRID.-Virgen de la Peña, 9		
(72) INVENTOR (ES)		
(73) TITULAR (ES) D. Enrique GONZALEZ LAHORE y D. Juan Francisco PEREZ SERRANO.		
(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 antirrobo para ruedas de vehículos, y más concretamente para las ruedas de tales vehículos que se encuentran en situación operante, es decir,

5.- debidamente asociadas a sus correspondientes ejes.

Es sobradamente conocido el hecho de que uno de los objetivos frecuentes en el campo de la delincuencia actual, son las ruedas de los vehículos, dada la facilidad que su sistema de fijación ofrece para un desmontaje rápido.

10.- Como también es sabido las ruedas están fijadas por tres o cuatro tornillos, fácilmente eliminables con una herramienta convencional, concretamente con una llave inglesa o una llave fija de dimensión adecuada, operación que puede llevarse a cabo en un período de tiempo extremadamente corto, lo que facilita el robo al minimizar los riesgos de que el delincuente o delincuentes sean sorprendidos.

15.- El antirrobo que la invención propone ha sido especialmente concebido para solucionar esta problemática, de manera que su utilización, sin afectar en absoluto a la fijación y funcionalidad de la rueda, determina la necesidad de disponer, para poder desprender la rueda, de un aditamento especial que se encuentra en poder del usuario del vehículo, por lo que dicha rueda no puede en modo alguno ser desacoplada directamente con una herramienta convencional.

20.- Para ello y de forma más concreta el antirrobo que la invención propone se materializa en un tornillo especial, destinado a sustituir a uno de los tornillos clásicos que incorpora el vehículo de origen, dentro del juego de tornillos pertene-

30.- ciente a cada rueda, tornillo especial que en lugar de ofrecer un facetado poligonal, como los tornillos elásticos con esta aplicación, ofrece un sector de manipulación generalmente cilíndrico, pero con pequeñas ranuras caprichosamente dispuestas sobre alguna de sus generatrices, lo que supone que, en situación de apriete para dicho tornillo, éste no pueda ser aflojado con una herramienta convencional.

35.- Para poder llevar a cabo su aflojamiento y eliminación, también dentro del ámbito de la invención, se ha previsto la disposición de un accesorio, semejante a una llave de "vaso" cuyo interior es también generalmente cilíndrico, pero con nervios formal, dimensional y posicionalmente acordes con los del tornillo, de manera que dicho accesorio puede ser "enchufado" a la cabeza del tornillo en cuestión para llevar a cabo el aflojamiento del mismo con la colaboración de una herramienta convencional, a cuyo efecto dicho accesorio presenta una cabeza poligonal semejante a la de un tornillo clásico.

40.- Como es obvio, el antirrobo en su conjunto estará constituido por cuatro tornillos especiales, uno para cada rueda, todos ellos iguales y con un accesorio común para los mismos.

45.- Esta especial estructuración permite realizar infinidad de antirrobo distintos entre sí, es decir, que cada antirrobo presentará sus ranuras, con distinto número, forma, posición, dimensiones, etc., con respecto a cualquier otro antirrobo semejante, lo que obliga no solo a la utilización de un accesorio como el descrito para poder realizar el aflojamiento de los tornillos, sino que además tal accesorio sea el específico en cada caso para los tornillos en cuestión.

Como complemento de lo anteriormente expuesto y en orden a potenciar las combinaciones posibles en este efecto de "cerradura", los tornillos especiales, tras el citado sector de manipulación, se prolongan en una cabeza preferentemente de configuración tronco-cónica y lisa, que en cada caso podrá presentar una cota axial distinta, lo que hace que un accesorio capacitado para actuar sobre el sector de manipulación de un tornillo, no lo sea para actuar sobre otro tornillo con idéntica configuración en dicho sector de manipulación pero con una cabeza de mayor longitud, ya que se ve imposibilitado para penetrar hasta su situación de trabajo.

Aunque la presente descripción se viene realizando en base a un antirrobo en el que participan los citados tornillos especiales, es evidente que tales tornillos serán sustituidos por tuercas de características semejantes, en aquellos casos en los que los tornillos emergen solidariamente de los ejes del vehículo, y la fijación se lleva a cabo mediante tuercas.

Para complementar la descripción 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 uno de los tornillos que participan en el antirrobo para ruedas de vehículos objeto de la presente invención.

La figura 2, muestra una sección transversal del mismo tornillo realizada a nivel de su sector de manipulación o sector operativo desde el punto de vista antirrobo.

85.- La figura 3, muestra una vista en alzado lateral del accesorio necesario para el apriete y aflojamiento de los tornillos, como el representado en las figuras anteriores.

La figura 4, muestra, finalmente, una vista axial del mismo accesorio por su boca de acoplamiento al tornillo.

90.- A la vista de estas figuras puede observarse como el anti-
robo para ruedas de vehículos que se preconiza está constituido a partir de un juego de tornillos especiales (1) como el representado en las figuras 1 y 2, en número coincidente con el número de ruedas del vehículo, definiéndose para cada tornillo

95.- un sector roscado en correspondencia con la propia referencia (1) y una expansión troncocónica (2) a modo de cabeza limitadora de penetración semejante a las de un tornillo convencional, con esta misma finalidad, con la especial particularidad de que inmediatamente a continuación se establece un sector de manipu-

100.- lación (3) que, como se observa con todo detalle en la figura 2 presenta una configuración generalmente cilíndrica, con pequeñas ranuras (4) situadas sobre sus generatrices, formal, dimensional y posicionalmente variables.

Esta especial configuración del sector de manipulación
105.- (3), imposibilita que el tornillo pueda ser accionado con cualquier tipo de herramienta convencional, siendo preciso para poder suministrar un giro al tornillo, tanto en sentido de apriete como en sentido de aflojamiento, utilizar un accesorio (5) como el representado en las figuras 3 y 4, configurado a modo
110.- de una especial llave de "vaso", en la que se define un sector cilíndrico que se corresponde con la propia referencia (5), hueco y provisto en su interior de nervios (6), formal, posi-

cional y dimensionalmente acordes con las ranuras (4) del sector operativo (3) del tornillo, y contando además con una cabeza poligonal (7), semejante a una tuerca clásica, que permite el accionamiento de dicho accesorio con una herramienta también clásica, es decir, una llave tuercas, una llave fija, etc. Se desprende de lo anteriormente expuesto que entre tornillo (1) ó accesorio (5) se establece una especie de "cerradura", de manera que dicho tornillo (1) tan solo podrá ser accionado con el accesorio específico (5) que presente una configuración interna complementaria de la configuración externa del sector operativo de dicho tornillo.

Esto trae consigo no solo la necesidad de disponer de tal accesorio para poder llevar a cabo el alojamiento de los tornillos sino que además dicho accesorio sea el específico para tal juego de tornillos, lo que obviamente dificulta en grado sumo la posibilidad de que las ruedas sean robadas.

Como complemento de la estructura descrita y como también se ha dicho anteriormente, se ha previsto que el tornillo se prolongue más allá del sector operativo (3) en una cabeza troncocónica (8), con su cota axial variable, que obviamente debe penetrar en el seno del accesorio (5) cuando se trata de manipular con este último, lo que potencia las posibilidades combinatorias del antirrobo, ya que por ejemplo, un accesorio como el mostrado en la figura 3, es válido para un tornillo como el representado en trazo continuo en la figura 1, pero sin embargo no es válido cuando dicho tornillo, aún teniendo idéntica configuración en su sector operativo (3), presenta una cabeza (8') de mayor cota axial, ya que esta mayor longitud en dicha

cabeza no permite que el accesorio (5) penetre en dicho tornillo en magnitud suficiente como para que sus dientes (6) lleguen a acoplarse en las ranuras (4) del sector operativo (3) del tornillo.

- 145.- En aquellos vehículos en los que los tornillos son fijos al eje y en los que se utilizan tuercas independientes como medios de fijación para la rueda, la estructuración descrita es igualmente válida sin otra variación que la sustitución del tornillo (1) en su conjunto por una tuerca, pero manteniendo las características estructurales y funcionales de su sector operativo (3) y de su prolongación (8).

- 150.- Descrita suficientemente la naturaleza del invento, así como un ejemplo de realización práctica del mismo, solamente cabe añadir que en el conjunto y partes descritas es posible introducir cambios de materias, formas y disposición de sus elementos componentes, siempre que estas alteraciones no pongan variación sustancial en el objeto del invento.

- - - - -

REIVINDICACIONES

- 12).- "ANTIRROBO PARA RUEDAS DE VEHICULOS", esencialmente caracterizado por estar constituido mediante la combinación
- 160.- funcional de un grupo de tornillos, uno para cada rueda del vehículo, y de un accesorio común para todos ellos, incorporando cada uno de tales tornillos tras su vástago roscado y su frente de apriete troncocónico, un sector de manipulación que adopta una configuración generalmente cilíndrica, pero con
- 165.- una pluralidad de pequeñas ranuras caprichosamente distribuidas en sentido de sus generatrices, resultando dicho sector de manipulación inadecuada para la utilización de una herramienta clásica, y siendo idéntico el sector de manipulación de los diversos tornillos correspondientes a las respectivas
- 170.- ruedas del vehículo, mientras que el accesorio común de todos ellos, presenta un sector cilíndrico y hueco, provisto interiormente de nervios formal, dimensional y posicionalmente coincidentes con las ranuras de los tornillos, y un sector prismático poligonal para su accionamiento con una herramienta clásica.
- 175.- 2ª).- "ANTIRROBO PARA RUEDAS DE VEHICULOS", según reivindicación 1, caracterizado porque las ranuras del sector operativo de los tornillos son formal, dimensional y posicionalmente variables de un antirrobo a otro, determinando un efecto de "cerradura" que determina a su vez la necesidad de un accesorio
- 180.- específico para cada juego de tornillos.
- 3ª).- "ANTIRROBO PARA RUEDAS DE VEHICULOS", según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque cada tornillo se prolonga más allá de su sector de manipulación, en una cabeza tron-

185.- cocónica de cota axial variable, que participa en el efecto combinatorio anteriormente citado y que determina la necesidad de que el accesorio correspondiente presente, en su sector de acoplamiento al tornillo, también diferente cota axial de un antirrobo a otro.

190.- 4ª).- "ANTIRROBO PARA RUEDAS DE VEHICULOS", según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque cuando se destina a vehículos cuyas ruedas se fijan mediante tuercas, siendo los tornillos solidarios al vehículo, los tornillos especiales anteriormente citados se materializan en tuercas, con el mismo sector de manipulación y la misma prolongación troncocónica externa.

195.-

5ª).- "ANTIRROBO PARA RUEDAS DE VEHICULOS".

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

Madrid, 23 de Septiembre de 1.985.-

P. A. e/ Agte. O. I. ca
La Propiedad Industrial
JOSE M. TORO
P. P.

(Firmado: Andrés López)

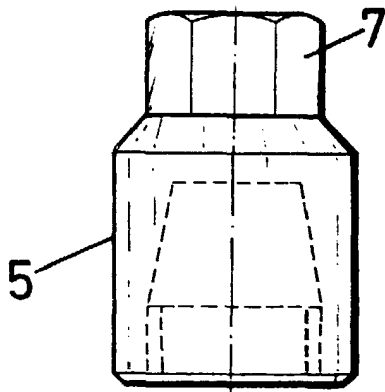


FIG. 3

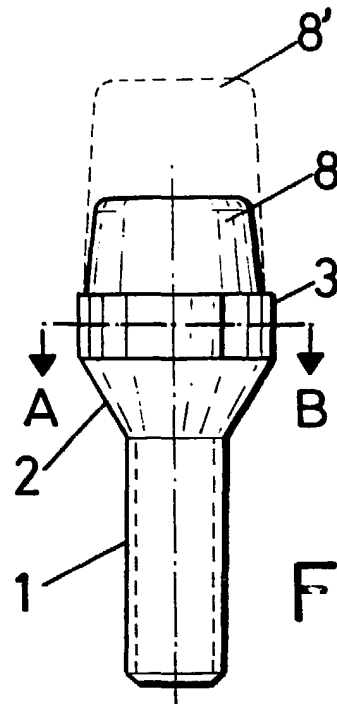


FIG. 1

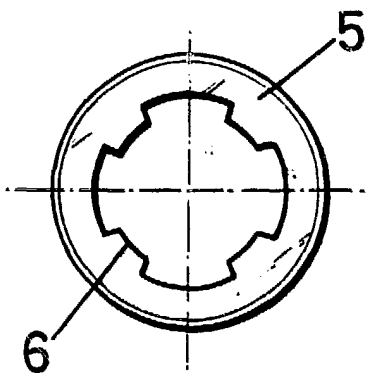
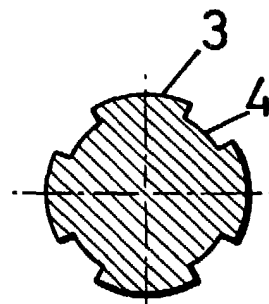


FIG. 4



A-B

FIG. 2

ESCALA VARIABLE

MADRID 23 SET. 1985

P. A. el *[illegible]*

Le Propiedad Industrial

[illegible]