

140516



MODELO DE UTILIDAD
=====

por "Un camión desmontable de juguete".
a favor de Fundición Dalia, S.A., domiciliada en Barcelona, Camino de la Verneda s/n.

=====

5

MEMORIA DESCRIPTIVA

Tiene por objeto el presente modelo de utilidad, un camión de juguete desmontable que se distingue por el particular modo de venir acoplados sus elementos y piezas componentes, las cuales se relacionan entre sí por simple ensamblaje, a cuyo fin presentan adecuadas y correspondientes cavidades y resaltes, gan-
10 chos, pinzas, etc. Es característico además en el camión de juguete de referencia, el hecho de que en el, una vez montado, se reproducen aquellos movimientos articulados más destacables, propios del vehículo real del que son imagen, tales como articulación de
15 la cabina por su borde frontal, articulación de las puertas de la cabina, y elevación de la caja para descarga por vuelco, mediante un particular mecanismo automático de accionamiento; destaca también, el hecho de que la dirección puede ser controlada gracias a un dispositivo acoplado a las ruedas delanteras.

140516



Se particulariza como nuevo y característico de este modelo, la forma de las piezas en cuanto a su funcionalidad para el fin perseguido, pudiendo adoptar su aspecto aparente aquella configuración que se crea más conveniente para lograr la reproducción reducida de un vehículo real, conocido o imaginario, representando en él, en la medida de fidelidad que se desee, los mecanismos motrices, de transmisión y detalles de la carrocería.

En las hojas de dibujos que acompañan a la presente memoria, aparece representado a título de ejemplo no limitativo en lo que respecta a dimensiones, aspecto y formas externas del modelo una vez montado, el camión de juguete desmontable que nos ocupa, mostrándoles:

Fig. 1, visto de lado, con la caja que articula por su borde posterior levantada y convencionalmente seccionada por su mitad en sentido longitudinal desde el eje a-a hacia atrás; la parte inferior de la cabina, que se representa en su posición normal, viene también convencionalmente cortada, a fin de que se pueda ver claramente de lado, los elementos de la parte delantera del vehículo situados debajo de ella; por el mismo motivo no aparece dibujada la rueda delantera izquierda.

Fig. 2, visto también de lado, encontrándose la caja abatida sobre el chasis, y la cabina que articula por su borde frontal, levantada. En esta figura, se representa todo el vehículo según un corte longitudinal central, excepto la cabina. Se destaca también que en el bloque del motor aparecen sólo cortadas sus zonas delantera y posterior, allí donde se configuran particulares elementos de enganche o acoplamiento, viniendo únicamente representada en la zona central, la silueta y detalles externos imitativos de un motor real, más destacables.

140515



Fig. 3, según un detalle parcial de la palanca de levantamiento de la caja, y eje trasero.

Fig. 4, viéndose en planta el bastidor que sostiene la caja, en el cual destacan los elementos que componen el dispositivo de mando de la palanca de levantamiento, encontrándose éste en posición de bloqueo de la citada caja en su posición plana.

Fig. 5, según una vista en planta equivalente a la de la figura anterior, en la que se representa la posición que adoptan los elementos del referido dispositivo de mando cuando la caja se halla en posición levantada.

Fig. 6, en un detalle del extremo de la palanca de levantamiento de la caja, y de su guía central longitudinal que se extiende adosada al referido bastidor emparrillado, y

Fig. 7, según despiece completo de todos los elementos componentes.

Para proceder a la descripción detallada de las características de este modelo, se describen las distintas piezas que lo componen atendiendo al orden preferentemente empleado en su montaje, destacando sucesivamente las particularidades de cada una de ellas.

La cabina del vehículo constituye una unidad susceptible de articular por su borde frontal, una vez montada, en el borde asimismo frontal del chasis del vehículo (Figs 1 y 2); para proceder a su montaje se adapta a presión en el interior de la cabina 1 (Fig. 7) una pieza preferentemente de plástico transparente constitutiva del parabrisas 2 y de las ventanillas posteriores; sobre el parachoques delantero 3, se configura un puente cuyo tramo superior 4 es representativo de la rejilla frontal de ventilación, viniendo situados parachoques 3 y rejilla 4 en la cara frontal de la carcasa 1, la cual presenta a tal efecto una entalla rectangular frontal 5; la pieza 6 configurativa del tablier en la

140516



cual va adaptado el volante 7, presenta sobresaliendo inferior y centralmente, una uña curvada 8 horizontal en la que aparece practicada una acahaladura circular o mediacaña; las dos caras 9 laterales verticales de dicha pieza 6, son curvocóncavas, a propósito para adaptarse a correspondientes montantes adosados contra los extremos de la cara interna del frontis de la cabina 1; la cara de la referida pieza 6 opuesta a la configurativa del tablier, lleva adaptado un resorte 10 en forma de V una de cuyas ramas presenta muescas 11 que se corresponden, para su mutuo enganche al llevar a cabo el montaje, con respectivas muescas practicadas en el extremo inferior de uno de los montantes del puente que se configura sobre el parachoques delantero 3, todo ello convenientemente para que dicha pieza 6 sea ajustada en el interior de la cabina 1 entretallándose el resorte 10 en forma de V con los montantes que arrancan superiormente del parachoques 3.

Entre cada una de las caras laterales 9 cóncavas de la pieza 6 y los correspondientes montantes internos de la cabina que en ellos vienen adaptados, queda un correspondiente espacio en el que se aloja un resalte 12 en forma de puente, acusadamente curvado, previsto en el borde de articulación de las puertas 13, apropiadamente para que éstas queden montadas con posibilidad de giro.

La pieza 14 configurativa de los asientos del interior de la cabina, ajusta mediante encajonamiento con la anteriormente descrita pieza 6 configurativa del tablier, quedando establecido de este modo el montaje de la cabina que se define como un conjunto unitario dentro de la totalidad del vehiculo de juguete. Para proceder al desarmado de la cabina sólo es preciso vencer la acción del resorte 10 con lo cual se deshace el enganche entre éste y el correspondiente montante del puente del parachoques 3, desprendiéndose todas las piezas excepto la imitativa de los cristales poste-



13
riores que debe ser extraída ejerciendo algo de presión para des-
plazarla de su alojamiento.

Las cuatro piezas alargadas 16 representativas de las
ballestas, se ubican, a presión, en respectivos cuatro pares de
5 cavidades 17-17' lateralmente sobresalientes de los largueros
18-18' del chasis 15, quedando simplemente sujetadas por sus ex-
tremos.

Una pieza 19 representativa del bloque del motor, vie-
ne encajada entre los referidos largueros 18-18', asegurándose su
10 correcto posicionado por alojamiento de los travesaños 20 y 21
del chasis 15, en correspondientes ranura y escalón previstos en
ella. Dicha pieza 19, abarcando en longitud algo menos de la mi-
tad delantera del chasis 15, sobresale principalmente por encima
de éste a excepción de su extremo posterior que presenta, arran-
15 cando con ortogonalidad hacia abajo, dos ramas paralelas dispues-
tas a modo de pinza.

La cabina ya montada como antes se ha descrito, se en-
gancha en el chasis con posibilidad de articulación girando alre-
dedor del travesaño 22 mas delantero, precisamente con ayuda de
20 la uña curvada 8 de la pieza configurativa del tablier, la cual,
se introduce entre dicho travesaño delantero 22 y la cara frontal,
convenientemente curvoconvexa, de la pieza 19 representativa del
motor a la cual bloquea.

Las ruedas posteriores 23-23' van unidas por el eje 24
25 que presenta en su zona central un aplanamiento 25; dicho eje 24
atraviesa el ojete oblongo 26 practicado en el extremo del vástago
27 (Fig. 3) que de este modo va montado sin posibilidad de des-
prendimiento, constituyendo conjunto con eje y ruedas traseras,
cual eje se asienta en correspondientes dos entallas 28-28' pre-
30 vistas en el borde inferior de los largueros 18-18' del chasis
15, quedando extendido el vástago 27 entre dichos largueros, por

140516



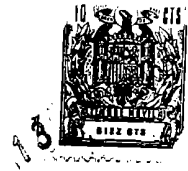
encima de ellos. El extremo libre de dicho vástago 27 presenta una amplia ranura frontal 29 y configura una pequeña cruz de brazos 30-31-31' ligeramente cónicos, de los que el superior es más estrecho y apuntado (Figs 6 y 1).

5 La caja 32 del camión, que disfruta de posibilidad de elevación a modo de volquete controlable mediante un característico dispositivo, va acoplada sobre un bastidor emparrillado 33 en el cual se hallan dispuestos y configurados los distintos elementos del dispositivo de levantamiento que en conexión con el
10 vástago 27 producirá los movimientos deseados.

 El citado bastidor emparrillado 33 (Fig. 4 y Fig. 7), configura en su cara inferior una guía 34 central longitudinal, de perfil transversal en forma de U, a lo largo de cuya base viene practicada una entalla longitudinal 35.

15 La pieza de mando del dispositivo de elevación de la caja o volquete, está constituida por una palanca acodada 36 de cuyos dos brazos en V, uno presenta una entalla longitudinal 37 que cerca del vértice de acodamiento de la palanca configura un
20 entrante lateral 38. Dicha palanca acodada 36 viene adosada sobre la cara superior del bastidor emparrillado 33 y puede girar horizontalmente alrededor de una espiga 39 que la retiene por un punto de su brazo macizo situado cerca del vértice de acodamiento
citado, de modo que al ser accionada maniobrando sobre el referido
25 brazo macizo desplazándolo en sentido horizontal, que a dicho fin sobresale convenientemente del borde lateral del bastidor
emparrillado, la entalla 37 y el entrante lateral 38 se desplazan
excéntricamente respecto al eje longitudinal central del vehículo.
A tenor de este desplazamiento, accionable a voluntad, la palanca
30 acodada 36 puede adoptar una posición extrema (Fig. 4), establecida por un tope adecuadamente dispuesto, tal como por ejemplo

- 7 -
140516



viene representado en la Fig. 4 consistente en el apoyo del borde externo del acodamiento contra el borde sobresaliente del lado frontal del bastidor, en cual posición extrema, la entalla 37 del correspondiente brazo de la palanca no se encuentra verticalmente alineada con la guía central 34, excepto el extremo configurativo del entrante lateral 38 que por su proximidad al punto de giro se mantiene permanentemente, sea cual fuere la posición de la palanca, situada en una vertical que pasa por la abertura superior de la guía 34 de perfil en forma de U. la otra posición extrema destacable de la palanca acodada 36 se define en el momento en que la entalla 37 se corresponde en toda su longitud con la guía 34 referida (Fig. 5). El entrante lateral 38, en esta posición extrema de la palanca, se ve desplazado a lo largo de la guía de delante a atrás, respecto a la posición descrita para la anterior posición extrema de la palanca.

Un resorte 40 que actúa sobre un diente previsto en el borde externo de la palanca acodada 36, junto al entrante 38, mantiene estable a dicha palanca acodada 36 en su posición de desfase de aberturas con la guía 34.

El bastidor emparrillado 33 descrito, llevando montada la palanca acodada 36, es adaptado sobre los largueros 18-18' del chasis 15, ocupando toda su longitud casi a partir de la cabina, para lo cual apoya, con posibilidad de giro, un corto tramo 41 horizontal central, de sección circular, y paralelo al borde de su lado posterior, en correspondiente mediacaña 42 prevista junto al borde posterior del chasis 15 enlazando a los dos largueros 18-18'; al propio tiempo se introducen los brazos laterales 31-31' de la cruz terminal del vástago 27, por la entrada frontal de la guía 34, cuya base está entallada a tal efecto, pudiendo deslizarse a lo largo de ella en toda su longitud, dándose además la circunstancia de que el brazo superior apuntado 30 de la mencionada cruz

140516



sobresale por la parte superior del perfil en U de la guía en tal magnitud, que alcanza la entalla longitudinal 37 de la palanca acodada 36, y si ésta se encuentra en oblicuidad con respecto a la guía 34, atraviesa el entrante lateral 38 que siendo rami-
5 ficación extrema anterior de la entalla longitudinal 37 permanece siempre sobre la guía 34. La longitud del vástago 27 es tal, que al encontrarse en su posición extrema correspondiente al desfase u oblicuidad respecto a la guía 34, su ranura frontal 29 engarza con el travesaño 21 del armazón 15 quedando bloqueado así
10 el bastidor emparrillado 33 e impidiéndole toda posibilidad de desplazamiento. Maniobrando la palanca acodada 36 hasta hacer coincidir su entalla longitudinal 37 con la guía 34, se desplaza, como queda dicho, a la prominencia apuntada 30 hacia atrás, y por consiguiente hacia atrás viene desplazado todo el vástago 27
15 desengarzándose su ranura frontal 29 del travesaño 21 con la que estaba trabada, quedando así el bastidor emparrillado 33 en disposición de ser elevado.

Gracias a que el eje 24 de las ruedas posteriores pasa por el ojete oblongo 26 del vástago 27, éste disfruta de la referida
20 posibilidad de desplazamiento hacia atrás y hacia adelante, dándose la particular circunstancia de que el citado ojete 26 presenta junto al extremo delantero interno, un resalte 43 adecuadamente dispuesto para que al ser llevado el vástago hacia atrás, el aplanamiento 25 del eje 24, venga a encajar en el resalte 43;
25 en esta posición, el eje puede todavía girar normalmente si las ruedas son accionadas hacia adelante; sin embargo, el resalte 43 tiene una inclinación tal que al hacer girar las ruedas posteriores del vehículo hacia atrás, el aplanamiento 25 queda encajado en la pequeña cavidad determinada por aquel resalte provocándose el
30 levantamiento del vástago 27 y consecuentemente la elevación del

140516



bastidor emparrillado 33; se evidencia que los brazos laterales 31-31' de la cruz terminal del vástago 27 deslizaran a lo largo de la guía 34, cuyo tope posterior determina la magnitud del giro articulado de la caja 32 del vehículo en su maniobra de volquete. Dicha caja 32 se monta, simplemente a presión, con ayuda de uñas laterales que lleva previstas a tal efecto en los bordes de su cara inferior, sobre el bastidor emparrillado 33.

Así pues, y según todo lo descrito, el accionamiento del mecanismo de elevación de la caja del camión es como sigue: se maniobra sobre el extremo lateralmente sobresaliente del brazo macizo de la palanca 36 a fin de desbloquear el vástago 27 de su engarce con el travesaño 21 del chasis, alineandose en esta misma operación la guía 34 del bastidor con la entalla 37 del otro brazo de la palanca acodada; con este desplazamiento que provoca el del vástago 27, se logra, además, que el eje 24 de las ruedas posteriores, y por tanto el aplanamiento 25, quede comprendido en la zona delantera del objeto oblongo 26 en la cual va previsto el resalte 43. Como dicho resalte 43 determina una zona en la cual el aplanamiento 25 puede girar libremente hacia adelante, pero no hacia atrás si no es arrastrado al vástago 27 consigo, basta únicamente desplazar al camión de juguete en marcha atrás y la caja se elevará.

Las ruedas delanteras 44-44' van montadas sobre una pieza prismática 45, y pudiendo girar locas, gozan de un movimiento de inclinación girando alrededor de un respectivo eje 46-46' que se cruza ortogonalmente con su propio eje de giro; vienen ambas ruedas enlazadas por un travesaño 48 que se acopla a ellas mediante la penetración de respectivos pitones 49-49' en correspondientes orificios extremos 50-50' de aquél, de modo que las dos citadas ruedas delanteras presentan igual inclinación y en igual magnitud. Un resorte elástico 51 en forma de ánclora, establece la

140516



5 fijación del referido travesaño 48 atravesando una entalla central 52 que éste presenta practicada, quedando a su vez enganchado dicho resorte elástico 51 por entretalladura de un tope posterior que éste posee, con una correspondiente ranura 53 existente en la pieza prismática 45.

10 Debido al cruzamiento del eje propio de giro de las ruedas delanteras, con el eje de inclinación respectivo 46-46', al ser ejercida presión en dirección vertical sobre una cualquiera de dichas ruedas, ésta tiende a inclinarse en dirección a la otra, y ambas, se inclinan simultáneamente debido a la función del travesaño de enlace 48 que las une, dándose la circunstancia de que el resorte 51 ofrece cierta resistencia a esta inclinación de las ruedas, por lo que se obtiene además un veraz efecto de suspensión. Estando montado el coche, se consigue un cierto control de la dirección tan solo con presionar ligeramente sobre uno u otro borde lateral de la cabina.

20 La pieza prismática 45 presenta posteriormente sobresaliente, una prominencia cilíndrica 54 paralela al eje de giro de las ruedas, la cual está prevista para la adaptación del conjunto de ruedas delanteras, dirección y suspensión, descrito, sobre la cara inferior del chasis 15, y precisamente alojándose la citada prominencia cilíndrica 54 en una correspondiente mediacaña 55 (Fig. 2), configurada en la pieza 19 representativa del bloque del motor.

25 Viene establecida la sujeción de este conjunto de ruedas delanteras y suspensión, en su correcto posicionado, con el acoplamiento de una tapa 56 que presentando frontalmente una uña curvada 57 se engancha en el travesaño frontal 20 del chasis 15; queda precisamente comprendida dicha uña curvada 57, entre el referido travesaño 20 y la uña curvada 8 que es elemento de enganche

30

11
140516



y articulación de la cabina.

La tapa 56, se cruza por encima de la pieza prismática 45 cubriendo su zona central, y viene a acoplarse, posteriormente donde presenta una entalladura central 58, con las dos ramas paralelas citadas con anterioridad que sobresalen verticalmente hacia abajo de la pieza 19 representativa del bloque del motor; la entalladura central 58 y la pinza formada por las ramas quedan alineadas. Finalmente, se asegura la exclusiva amovilidad de la caja-volquete, y correspondiente bastidor emparrillado respecto al chasis del camión, mediante la introducción del extremo de una pieza de acoplamiento 59 de forma adecuada, entre el tramo horizontal 41 de articulación del bastidor de la caja y un correspondiente tramo 60 de un puente configurado en el centro del borde posterior del chasis, cual pieza de acoplamiento 59 establece además la invariabilidad de la ubicación del eje 24 de las ruedas posteriores 23-23' en sus alojamientos correspondientes 28-28', por retención de aquel; la mentada pieza de acoplamiento 59 se prolonga central y longitudinalmente hacia adelante, imitando al árbol de transmisión del vehículo, y su extremo libre 61 viene precisamente a introducirse entre las ramas y la entalladura central 58 de la tapa 56 bloqueando a ambas piezas, y queda a su vez establecida la fijación del extremo libre 61 por retención obtenida mediante una arandela 62 en funciones de tope giratorio.

La pieza 6 configurativa del tablier, el volante 7, el resorte 10, la pieza 14 configurativa de los asientos del interior de la cabina, las cuatro piezas alargadas 16 representativas de las ballestas, la pieza 19 figurativa del bloque del motor, las ruedas posteriores 23-23', la caja 32 del camión, el resorte 40, las ruedas delanteras 44-44', el travesaño 48, el resorte elástico 51 en forma de áncora, la tapa 56 y la pieza de acoplamiento 59 son preferentemente de material plástico.

140516



En la ejecución práctica del objeto del presente modelo de utilidad, podrán variar cuantos detalles constructivos y configurativos no afecten, cambiándola o modificándola, a su propia esencialidad.

5

N O T A
=====

Se reivindica como objeto del presente modelo de utilidad:

10 12.- Un camión desmontable de juguete, que se caracteriza por el hecho de estar compuesto por las siguientes piezas y elementos: la cabina (1); la pieza (2) preferentemente de plástico transparente, constitutiva del parabrisas y de las ventanillas posteriores; el parachoques delantero (3), sobre el cual se configura un puente cuyo tramo superior (4) es representativo de la rejilla frontal de ventilación; la pieza (6) configurativa del
15 tablier que presenta, sobresaliendo inferior y centralmente, una uña curvada (8) horizontal en la que aparece practicada una acanaladura circular o mediacaña y cuyas dos caras laterales verticales son curvocóncavas; el volante (7); un resorte (10) en forma de V, una de cuyas ramas presenta muescas (11) que se corresponden, para su mutuo enganche, con respectivas muescas practicadas
20 en el extremo inferior de uno de los montantes del puente que se configura sobre el parachoques delantero (3); las dos puertas (13) de la cabina (1) provistas en su borde de articulación, de un respectivo resalte (12) en forma de puente, acusadamente curvado;
25 la pieza (14) configurativa de los asientos del interior de la cabina (1); el chasis (15) constituido principalmente por dos lar-

140516



13

gueros (18-18') que enlazan entre sí por medio de cinco travesaños (17-20-21-22-42) y del trami superior (60) de un puente posterior; cuatro piezas alargadas (16) representativas de las ballestas; la pieza (19) representativa del bloque del motor; las
5 ruedas posteriores (23-23') que van unidas por el eje trasero (24) el cual presenta en su zona central un aplanamiento (25) y atraviesa el ojete oblongo (26) practicado en el extremo de un vástago (27) montado en él sin posibilidad de desprendimiento, constituyendo conjunto con eje trasero y ruedas correspondientes; se da
10 la particular circunstancia de que el citado ojete oblongo (26) presenta junto al extremo delantero interno, un resalte (43) adecuadamente dispuesto para que al encontrarse el eje trasero (24) en dicha zona delantera del ojete, pueda girar normalmente si las
15 ruedas son accionadas hacia adelante, pero que al girar las ruedas posteriores del vehículo hacia atrás, el aplanamiento (25) del eje, que se encuentra en la zona de cruce con el vástago (27), quede encajado en la pequeña cavidad determinada por el resalte provocándose el giro del vástago (27) conjuntamente con el eje
20 trasero; el extremo libre del repetido vástago (27) presenta una amplia ranura frontal (29), y configura una pequeña cruz de brazos (30-31-31') ligeramente cónicos, de los que el superior (30) es mas estrecho y apuntado; la caja (32) del camión de juguete; el bastidor emparrillado (33) sobre el cual se acopla dicha caja (32), y en cuya cara inferior se configura una guía (34) central
25 longitudinal, de perfil transversal en forma de U, a lo largo de cuya base viene practicada una entalla longitudinal (35); una palanca acodada (36), constitutiva de la pieza de mando del dispositivo de elevación de la caja (32), de cuyos dos brazos en V, uno es macizo y el otro presenta una entalla longitudinal (37)
30 que cerca del vértice de acodamiento de la palanca configura un entrante lateral (38); las ruedas delanteras (44-44') que van mon

140516



13

tadas sobre una pieza prismática (45) pueden girar locas gozando además de un movimiento de inclinación girando alrededor de un respectivo eje (46-46') que se cruza ortogonalmente con su propio eje de giro; vienen ambas ruedas enlazadas por un travesaño (48) que se acopla a ellas mediante la penetración de respectivos pitones (49-49') en correspondientes orificios extremos (50-50') de aquél, de modo que las dos citadas ruedas delanteras presentan igual inclinación y en igual magnitud; un resorte elástico (51) en forma de áncora que establece la fijación del referido travesaño (48) atravesando una entalla central (53) que éste presenta practicada, quedando a su vez enganchado dicho resorte elástico (51) por entretalladura de un tope posterior que éste posee, con una correspondiente ranura (53) existente en la pieza prismática (45); ruedas delanteras (44-44'), pieza prismática (45), que presenta posteriormente sobresaliente una prominencia cilíndrica (54) paralela al eje de giro de las ruedas, travesaño de enlace (48) y resorte elástico (51), vienen montados formando un conjunto o blòque, dándose la particular circunstancia de que debido al cruzamiento del eje propio de giro de las ruedas delanteras, con el eje de inclinación respectivo (46-46'), al ser ejercida presión en dirección vertical sobre una cualquiera de dichas ruedas, ésta tiende a inclinarse en dirección a la otra, y ambas se inclinan simultáneamente debido a la función coordinadora del travesaño de enlace (48), concurriendo además el hecho de que el resorte (51) ofrece cierta resistencia a esta inclinación de las ruedas por lo que se obtiene un buen efecto de suspensión, y así, estando montado el coche, se consigue un cierto control de la dirección tan solo con presionar ligeramente sobre uno u otro borde lateral de la cabina; la tapa inferior (56), que presenta frontalmente una uña curvada (57) y posteriormente una entalladura (58); la pieza de aco-

140516



plamiento (59) con la tapa inferior (56), teniendo forma adecuada para la función que tiene destinada, es representativa del árbol de transmisión; la arandela (62) en funciones de tope giratorio; concurre la circunstancia de que la pieza (6) configurativa del tablier, el volante (7), el resorte (10) en forma de V, la pieza (14) configurativa de los asientos del interior de la cabina, las cuatro piezas alargadas (16) representativas de las ballestas, la pieza (19) figurativa del bloque del motor, las ruedas posteriores (23-23'), la caja (32) del camión, un resorte (40) que actúa sobre la palanca acodada (36), las ruedas delanteras (44-44'), el travesaño de enlace (48) de dichas ruedas delanteras, el resorte elástico (51) en forma de áncora, la tapa (56) y la pieza de acoplamiento (59), son preferentemente de material plástico.

2º.- Un camión desmontable de juguete que se caracteriza por el hecho de que en el mismo, el ensamble de sus piezas y elementos componentes citados en 1), tiene lugar del siguiente modo: en la cabina (1), que una vez lleva adaptadas las piezas que la constituyen viene a definirse como un conjunto unitario dentro de la totalidad del vehículo de juguete, se sitúa frontalmente el parachoques (3) y rejilla (4), a cuyo efecto la referida cabina presenta una entalla rectangular frontal (5); el volante (7) va montado en la pieza (6) configurativa del tablier, la cual se ajusta en el interior de la cabina, frontalmente, adosando sus caras laterales (9) curvocóncavas contra correspondientes montantes previstos en los extremos de la cara interna del frontis de la cabina (1); el resorte (10) en forma de V, que va dispuesto fijo en la cara reversa de la pieza (6) configurativa del tablier, se engancha, gracias a sus muescas (11), con uno de los montantes del puente que se configura sobre el parachoques delantero (9); entre cada una de las caras laterales (9) cóncavas de la pieza (6) fi-

140516



gurativa del tablier y los correspondientes montantes internos de la cabina que en ellos vienen adaptados, queda un correspondiente espacio en el que se aloja el resalte (12) de las puertas (13), respectivamente, las cuales quedan amoviblemente fijadas; la pieza (14) configurativa de los asientos del interior de la cabina (1) ajusta mediante encajamiento con la anteriormente descrita pieza (6) configurativa del tablier, quedando de este modo establecido el montaje de la cabina independientemente del resto del juguete. Las cuatro piezas alargadas (16) representativas de las ballestas, se ubican, a presión, en respectivos cuatro pares de cavidades (17-17') lateralmente sobresalientes de los largueros (18-18') del chasis (15), quedando simplemente sujetadas por sus extremos; la pieza (19) representativa del bloque del motor, viene encajada entre los referidos largueros (18-18'), asegurándose su correcto posicionado por alojamiento de los travesaños (20-21') en los que vienen practicados los dos pares de cavidades (17-17') delanteros, en correspondientes ranura y escalón previstos en ella; dicha pieza (19) representativa del bloque del motor, abarcando en longitud algo menos de la mitad delantera del chasis, sobresale principalmente por encima de éste a excepción de su extremo posterior que presenta, arrancando de éste a excepción de su extremo posterior que presenta, arrancando con ortogonalidad hacia abajo, dos ramas paralelas dispuestas a modo de pinza; la cabina (1) ya montada como antes de, ha descrito, se engancha en el chasis con ayuda de la uña curvada (8) de la pieza configurativa del tablier, pudiendo articular girando alrededor del travesaño (22) más delantero, cual uña curvada (8), se introduce entre dicho travesaño mas delantero (22) y la cara frontal, convenientemente curvoconvexa, de la pieza (19) representativa del motor, a la que bloquea; el conjunto de ruedas posteriores (23-23') eje (24) asimismo posterior y vástago (27), es montado en el cha-

140516



sis (15) asentando al referido eje (24) en correspondientes dos entallas (28-28') previstas en el borde inferior de los largueros (18-18') del chasis (15), quedando extendido el vástago (27) entre dichos ambos largueros, por encima de ellos; el bastidor emparrillado (33) está previsto para servir de base y soporte a la caja (32) del vehículo, cual bastidor emparrillado viene característicamente constituido y configurado para poder ser controlado en su movimiento articulado a modo de volquete; a tal fin, la palanca acodada (36) viene adosada sobre la cara superior del bastidor emparrillado (33) pudiendo girar horizontalmente alrededor de una espiga (39) sobresaliente de aquel que la retiene por un punto de su brazo macizo situado cerca del vértice de acodamiento, de modo que al ser accionada maniobrando sobre el referido brazo macizo desplazándolo en sentido horizontal, que a tal efecto sobresale convenientemente del borde lateral del bastidor emparrillado, la entalla (37) y el entrante lateral (38) se desplazan excéntricamente respecto al eje longitudinal central del vehículo; a tenor de este desplazamiento accionable a voluntad, la palanca acodada (36) puede adoptar dos posiciones extremas: una en la cual la entalla (37) del correspondiente brazo, no se encuentra verticalmente alineada con la guía central (34) del bastidor emparrillado (33), y la otra que se define en el momento en que la entalla (37) citada se corresponde en toda su longitud con la guía (34) referida, dándose la circunstancia de que en ambas posiciones extremas y en cualquiera intermedia, el entrante lateral (38) de la entalla (37) se mantiene permanentemente, debido a su proximidad al punto de giro de la palanca acodada (36), situada en una vertical que pasa por la abertura superior de la guía (34) de perfil en forma de U, limitándose a desplazarse de delante a atrás a lo largo de la guía, en un corto tramo, cuando la palanca es llevada de la primera posición extrema descrita a la segunda, y viceversa;

140516



un resorte (40) que actúa sobre un diente previsto en el borde
externo de la palanca acodada (36), junto al entrante (38), man-
tiene estable a dicha palanca acodada en su posición de desfase
de aberturas con la guía (34); el bastidor emparrillado (33) des-
5 crito, llevando montada la palanca acodada y resorte (40), es
adaptado sobre los largueros (18-18') del chasis (15) ocupando
toda su longitud casi a partir de la cabina (1), para lo cual
apoya con posibilidad de giro, un corto tramo (41) horizontal
central, de sección circular, y paralelo al borde de su lado pos-
10 terior, en correspondiente travesaño (42) posterior en forma de
mediacaña; al propio tiempo se introducen los brazos laterales
(31-31') de la cruz terminal del vástago (27) por la entrada fron-
tal de la guía (34) cuya base está entallada a tal efecto, pudien-
do deslizar a lo largo de ella en toda su longitud, dándose ade-
15 más la circunstancia de que el brazo superior apuntado (30) de
la mencionada cruz sobresale por la parte superior del perfil en
U de la guía (34) en tal magnitud, que alcanza la entalla longi-
tudinal (37) de la palanca acodada (36), y si ésta se encuentra
en oblicuidad con respecto a la guía (34), atraviesa el entrante
20 lateral (38) que siendo ramificación lateral extrema anterior de
la entalla longitudinal (37) permanece siempre sobre la guía (34);
la longitud del vástago (27) es tal, que al encontrarse en su po-
sición extrema correspondiente al desfase u oblicuidad respecto
a la guía (34), su ranura frontal (29) engarza con el travesaño
25 (21) más posterior de los dos delanteros que sujetan a las piezas
alargadas (16) imitativas de las ballestas, quedando así bloquea-
do el bastidor emparrillado (33) e impidiéndole toda posibilidad
de movimiento; maniobrando la palanca acodada (36) hasta hacer
coincidir su entalla longitudinal (37) con la guía (34), se des-
30 plaza a la prominencia apuntada (30) hacia atrás, y por consiguien-
te hacia atrás viene desplazado todo el vástago (27) desengarzán-

140516



13

dose su ranura frontal (29) del travesaño citado con la que es-
taba trabada, quedando así el bastidor emparrillado (33) en dis-
posición de ser elevado, para lo cual solo es preciso hacer girar
las ruedas del camión hacia atrás provocándose, por las razones
5 descritas en la anterior reivindicación, el levantamiento del
vástago (27) y consecuentemente el del bastidor emparrillado (33)
con su caja que viene simplemente montada a presión con ayuda de
unas uñas laterales; la longitud de la guía (34), a cuyo largo
deslizan los brazos de la cruz del vástago, determina la magnitud
10 del giro articulado de la caja (32) del vehículo en su maniobra
de volquete; el conjunto o bloque constituido por las ruedas de-
lanteras (44-44') pieza prismática (45), travesaño de enlace (48)
y resorte elástico (51), viene adaptado sobre la cara inferior
del chasis (15) alojándose la prominencia cilíndrica (54) de la
15 pieza prismática (45) en una correspondiente mediacaña (55) con-
figurada en la pieza (19) representativa del bloque del motor; se
establece la sujeción de este conjunto en su correcto posicionado,
con el acoplamiento de la tapa inferior (56), cuya uña curvada
(57) se engancha en el mismo travesaño frontal (20) en el que
20 se acopla la pieza (19) representativa del bloque del motor, que-
dando comprendida entre dicho travesaño frontal (20) y la uña
curvada (8) de articulación de la cabina (1); la tapa inferior
(56) se cruza por encima de la pieza prismática (45) cubriendo
su zona central, y viene a acoplarse, a la altura de su entalla-
25 dura (58) posterior, con las dos ramas paralelas citadas con an-
terioridad que sobresalen ortogonalmente hacia abajo de la pieza
(19) representativa del bloque del motor, de modo que la entalla-
dura (58) de la tapa inferior y la pinza formada por las dos pie-
zas, quedan alineadas; se asegura la exclusiva amovilidad de la
30 caja-volquete, y correspondiente bastidor emparrillado respecto al
chasis del camión, mediante la introducción del extremo posterior

140516

13



de la pieza de acoplamiento (59), entre el tramo horizontal (41) de articulación del bastidor de la caja, y un correspondiente tramo (60) superior de un puente configurado en el centro del borde posterior del chasis, cual pieza de acoplamiento establece además la invariabilidad de la ubicación del eje (24) de las ruedas posteriores (23-23') en sus alojamientos correspondientes (28-28') por retención de aquél; dicha pieza de acoplamiento (59) se prolonga central y longitudinalmente hacia adelante, imitando al árbol de transmisión del vehículo, y su extremo libre (61) viene precisamente a introducirse entre las ramas y la entalladura central (58) de la tapa inferior (56) bloqueando a ambas piezas; se establece la fijación del extremo libre (61) citado de la pieza de acoplamiento (59) por retención obtenida mediante una arandela (62) en funciones de tope giratorio.

15

3º.- UN CAMION DESMONTABLE DE JUGUETE

Consta la presente memoria de veinte hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara, acompañadas de tres hojas de dibujos.

Barcelona, 13 de Julio de 1968

FUNDICION DALIA, S.A.

p/a.



FIG. 1

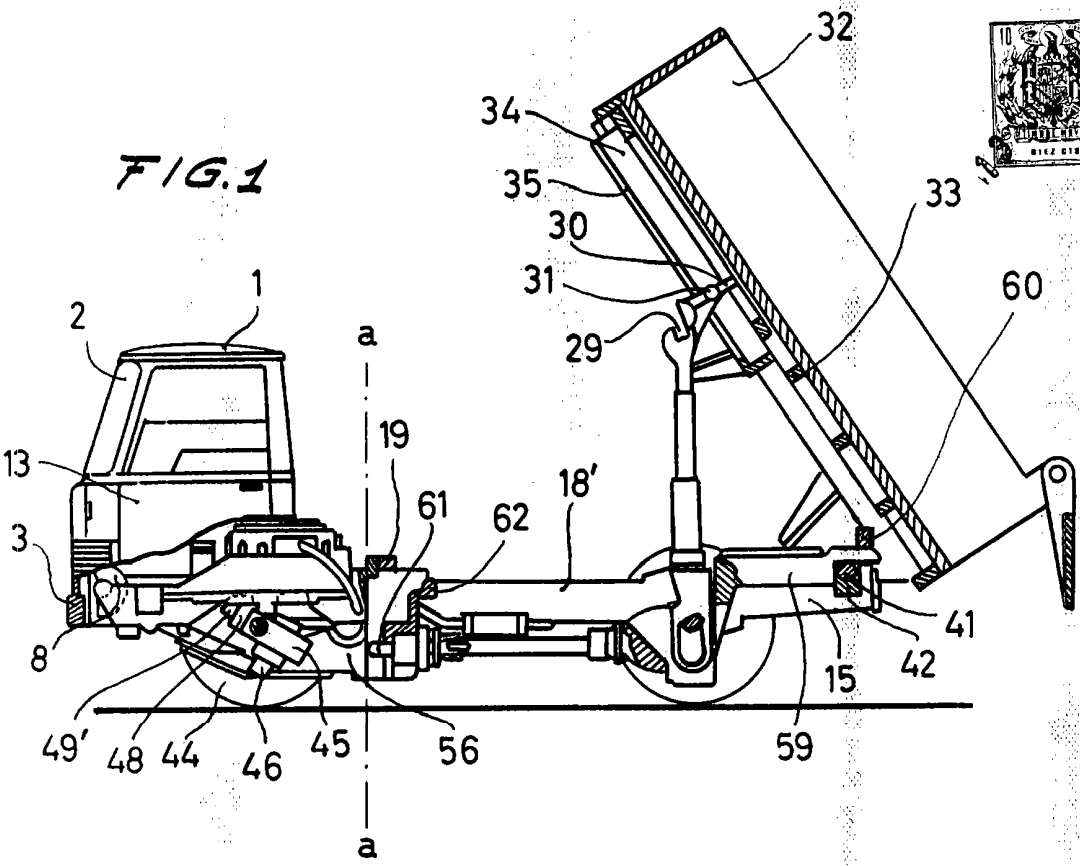
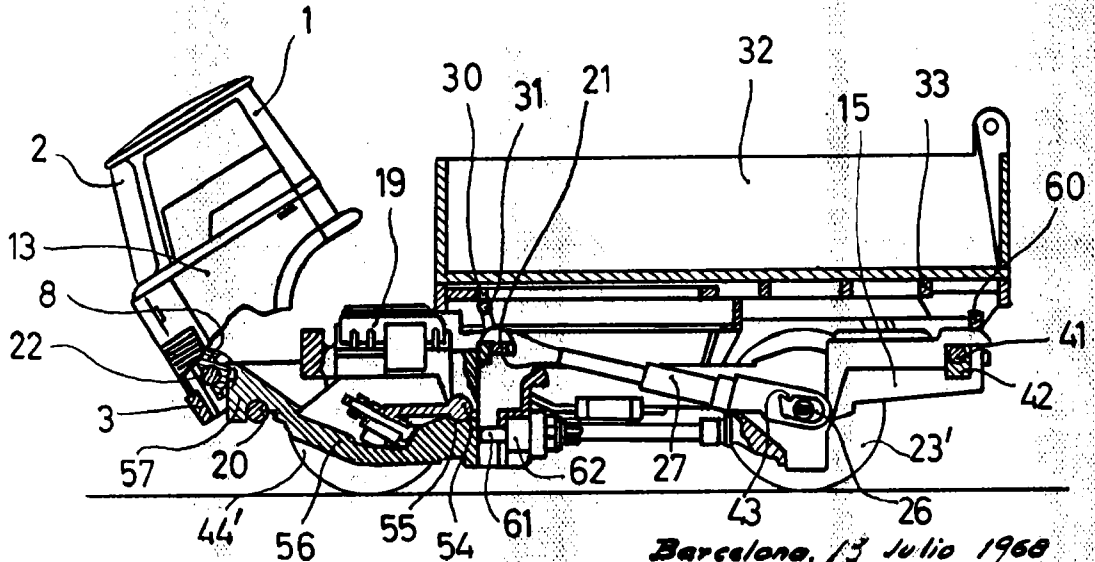


FIG. 2



Barcelona, 13 Julio 1968
p.a.

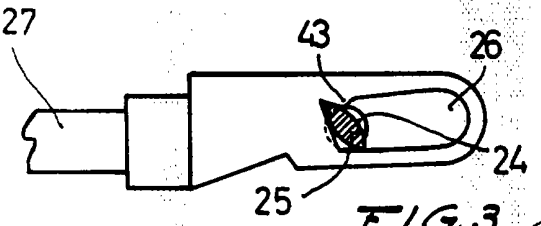


FIG. 3

ESCALA VARIABLE



FIG. 4

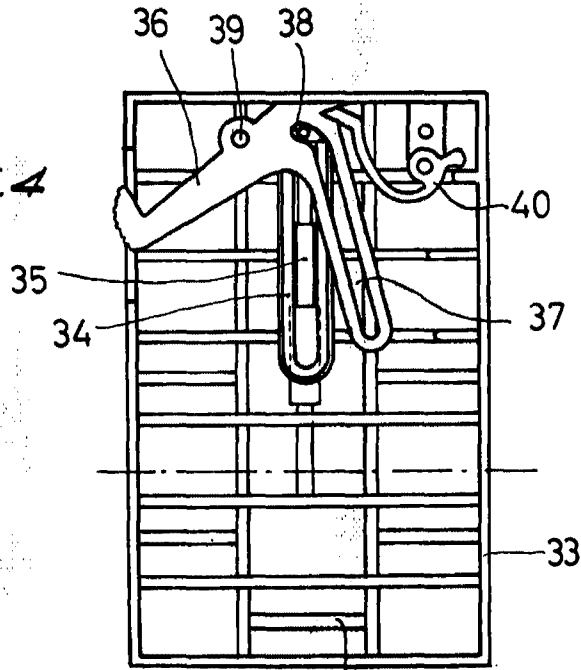


FIG. 5

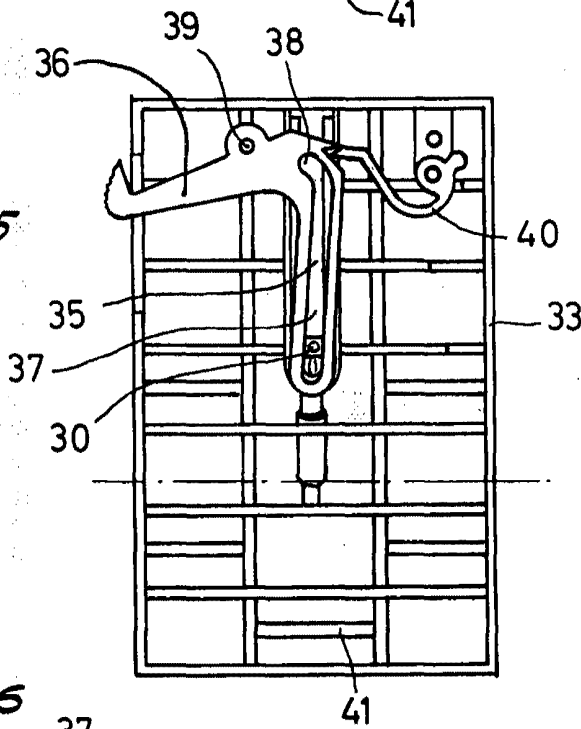
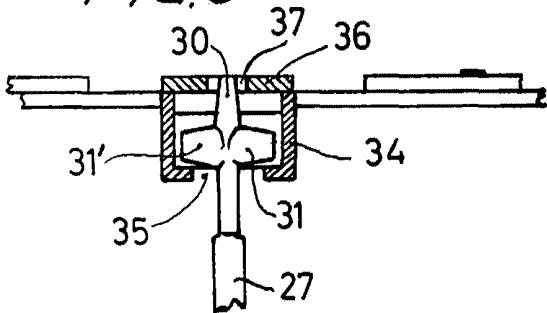


FIG. 6



Barcelona, 13 Julio 1968

p.a.

ESCALA VARIABLE



FIG. 7

Barcelona, Julio 1968

p.a.

