

200459

14



Int. Cl.:	<del>A63H</del>
	A63H

M O D E L O  
D E  
U T I L I D A D

a favor de Don Jorge OLLER VILADROSA, de nacionalidad es  
pañola, residente en San Justo Desvern (Barcelona), calle  
Roquetas, 29, por "AUTOMÓVIL DESMONTABLE DE JUGUETE".

- . -

MEMORIA DESCRIPTIVA

5. La presente invención se refiere a un automóvil  
de juguete desmontable, el cual está dotado de mecanismos  
que reproducen con gran fidelidad la transmisión, direc-  
ción y frenos de un automóvil, con la particularidad de  
que consta de una pluralidad de piezas que puede montar el  
niño.

10. Todo juguete de construcción es sumamente reco-  
mendable por el aspecto didáctico que ofrece. Cuando el  
juguete reproduce con gran similitud un mecanismo o cons-  
trucción real, el carácter pedagógico o instructivo del



juguete es todavía más acusado.

De acuerdo con lo expuesto, se ha ideado el automóvil desmontable objeto de la invención, caracteriza-

do esencialmente por el hecho de que comprende un basti-

5. dor formado por dos piezas a modo de semimarcos de sección transversal acanalada y cuyos extremos encajan por super-

posición y se fijan mediante tornillos, cuyos semimarcos

están dotados de travesaños o puentes, entre dos de los

10. cuales queda soportada una caja transparente en cuyo interior se hallan montados los engranajes de un cambio de marchas con un eje de entrada conectado a un manubrio de-

lantero y un eje de salida articulado, a través de una

transmisión universal a un diferencial encerrado en una ca

15. ja transparente, del que parten dos semiejes en los que están montadas las ruedas traseras, en tanto que las ruedas delanteras se hallan montadas en sendos ejes oscilantes y

conectados por medio de una barra de dirección que es accionada a través de un volante montado sobre un soporte fijo al bastidor.

20. Los piñones desplazables del mecanismo de cambio de marchas son accionados mediante horquillas solidarias de sendos manguitos montados deslizables en una barra longitudinal situada en el interior de la caja de cambio,

los cuales están dotados de sendas prolongaciones a modo

25. de cajetines abiertos, en los que es susceptible de introducirse el extremo interno de una palanca articulada a rótula en la propia caja y que sobresale exteriormente por

unas aberturas, finalizando en un pomo o empuñadura.



5. La palanca de accionamiento del cambio de marchas presenta un abultamiento intermedio de contorno esférico, el cual queda aprisionado entre dos huecos enfrentados previstos en sendas prominencias que sobresalen de paredes opuestas de la caja, la cual consta de dos mitades unidas mediante tornillos.

10. El eje de salida de la caja de cambios y el mecanismo diferencial se hallan conectados mediante un árbol de transmisión, de sección transversal no circular, cuyos extremos ajustan a presión en sendos manguitos de sección interna complementaria, los cuales se prolongan en respectivas horquillas de ramas articuladas a los brazos opuestos de una cruceta a la que está articulada otra horquilla que en un extremo procede del eje de salida de la caja de cambios, y en el opuesto del mecanismo diferencial.

15. A ambos lados del bastidor y en la parte posterior están montados sendos discos con medios de acoplamiento al bastidor, con una abertura por la que pasa un semieje al que está acoplado un tambor de la rueda correspondiente, en cuyo disco están articuladas por un extremo dos palancas arqueadas, solicitadas elásticamente contra una leva montada en un eje que está provisto de una aleta radial saliente, en la que está anclado el extremo de un tirante de accionamiento en conexión con un pedal desplazable.

25. Las ruedas motrices constan de una corona circular que imita el neumático, en cuyo interior ajusta un tambor transparente, con medios de guía y centraje com-

200459

14



plementarios a los previstos en la pieza que simula el neumático, cuyo tambor presenta una abertura central no circular que es atravesada por el semieje correspondiente de sección complementaria, que sobresale exteriormente y en el que ajusta a presión una abrazadera.

5. El mecanismo de accionamiento de las palancas articuladas en los tambores comprende un brazo montado deslizante axialmente en un soporte unido al bastidor, dotado de una plataforma en su extremo externo, simulando un pedal, en tanto que en el extremo opuesto está unido un extremo de un tirante, unido a una palanca articulada sobre el bastidor, dotada de un tetón central de guía por el que pasa un segundo tirante, cuyos extremos están unidos a las orejas radiales que sobresalen de los ejes en los que están montadas las levas de accionamiento de las palancas arqueadas o mordazas de cada plato, a cuyas orejas están fijados sendos resortes que tienden a mantener a las levas en posición de reposo.

10. Las ruedas delanteras están montadas locas en sendos ejes de los que parten brazos radiales en los que están unidos sendos pivotes a cuyo alrededor se articulan los extremos de una barra, en tanto que uno de los ejes de las ruedas tiene una prolongación coaxial hacia el interior, con un manguito en el que está articulado un extremo de un brazo que por el otro extremo lo está a pivote radial que parte de una palanca articulada, uno de cuyos extremos está configurado en forma de sector dentado, en el que engrana un tramo fileteado a modo de tornillo sin



fin previsto en un árbol montado giratorio en un soporte del bastidor y dotado en un extremo de un volante de accionamiento.

5. Sobre uno de los lados del bastidor ajusta un soporte unido al mismo mediante tornillo de fijación y con base acanalada de contorno complementario al del lado del bastidor, cuyo soporte presenta un manguito inferior en el que está guiado el brazo que actúa sobre el dispositivo de freno, en tanto que superiormente presenta otro manguito en el que está guiado el árbol de dirección, cuyo soporte presenta un pivote lateral estriado que ajusta en el interior de una cavidad prevista en la caja del cambio de marchas.

15. La caja de cambios está dotada en sus caras anterior y posterior de pares de aletas paralelas, entre las cuales quedan situados sendos puentes del bastidor, uno de los cuales es inamovible y el otro está fijado en posición desmontable, cuyos puentes presentan a su vez pares de aletas que ajustan a ambos lados de la caja.

20. Para la mejor comprensión de cuanto queda descrito en la presente memoria, se acompañan unos dibujos en los que, tan sólo a título de ejemplo, se representa un caso práctico de realización, del objeto de la invención.

25. En dichos dibujos, la figura 1 es una vista en perspectiva del despiece del bastidor; la figura 2 es una vista en perspectiva del bastidor montado con la caja de cambios separada, así como el soporte del árbol de la



- dirección y el puente amovible; la figura 3 es una vista en perspectiva de la caja de cambios abierta y los engranajes separados; la figura 4 es una vista en alzado lateral de la caja de cambios montada, con la manivela de accionamiento, estando en la posición de punto muerto; la
5. figura 5 es una vista similar a la anterior, pero con la marcha directa puesta; la figura 6 es una vista en perspectiva inferior de la parte trasera del bastidor con la caja del diferencial montada y el árbol de transmisión y
10. las juntas universales desmontadas; la figura 7 es una vista en perspectiva del despiece del mecanismo diferencial; la figura 8 es una vista similar, si bien el mecanismo está montado y la caja abierta; la figura 9 es una vista en perspectiva de la parte posterior del bastidor,
15. con el diferencial montado y con el mecanismo de accionamiento de los frenos en posición de reposo; la figura 10 es una vista en perspectiva del despiece de una rueda y su freno correspondiente; la figura 11 es una vista en perspectiva de un plato con las zapatas montadas; la figura
20. 12 es un detalle en perspectiva del soporte del volante de dirección y del pedal de freno; y la figura 13 es un detalle en perspectiva del despiece del mecanismo de dirección.

- El vehículo de juguete descrito consta en los di
25. bujos de un bastidor formado por dos semimarcos -1- y -2- con dos travesaños fijos cada uno -3-4-5-6-. Estos semimarcos tienen sección transversal acanalada y el -2- tiene sus extremos ensanchados formando cajetines -7- en cuyo



interior ajustan los extremos del semimarco -1-, unidos por medio de tornillos -8-.

5. En lados opuestos del semimarco -1- existen unos rebajes -9- en los que se apoyan los extremos de un travesaño desmontable -10- fijado mediante tornillos -11- y situado frente al travesaño -4-. Ambos están dotados de pares de aletas verticales -12- enfrentadas, cuya misión se detalla a continuación.

10. Entre los dos travesaños -4- y -10- queda suspendida una caja transparente -13-, formada por dos mitades unidas mediante tornillos -14-, cuya caja queda situada entre las aletas -12- de los travesaños, que la inmovilizan lateralmente. A su vez la caja presenta dos pares de aletas -15-, entre los cuales quedan situados los travesaños -4- y -10-, quedando inmovilizada verticalmente.

15. En el interior de la caja están montados una serie de piñones fijos -16- sobre un árbol giratorio -17-, uno de cuyos piñones está engranado constantemente con otro piñón -18- montado en un árbol de entrada -19- que está acoplado en forma amovible a un árbol -20- soportado por una abertura -21- prevista en una aleta delantera -22- y que se prolonga en una manivela de accionamiento -23-.

20. En el interior de la caja está montado un árbol -24- paralelo al -17- y coaxial al -19-, si bien independiente del mismo, que sobresale al exterior de la caja, y en el que están montados en posición desplazable axialmente, otros dos engranajes -25- y -26-, dotados de sendos manguitos -27- y -28-, en los que están acopladas otras

200459



tantas horquillas -29- y -30- que parten de unos casquillos -31- y -32-, montados desplazables en un eje -33- situado en el interior de la caja -13-.

5. Los casquillos -31- y -32- están dotados de unos cajetines -34- y -35- abiertos, en los que puede encajar selectivamente, un extremo -36- de una palanca -37- que finaliza en una empuñadura externa -38- y tiene un resalte esférico -39- en posición intermedia, el cual queda situado entre dos vaciados complementarios -40- previstos en otros tantos salientes cónicos -41- que parten de paredes opuestas de la caja -13-. La palanca -37- sobresale al exterior de la caja, a través de unas aberturas -42- de contorno en forma de "H".

10.

15. A la salida del eje -24- está montada una junta universal -43- destinada a conectar el eje de salida del cambio con un árbol de transmisión -44-, en cuyo extremo opuesto está montada otra junta universal -45- idéntica a la -43- y que conecta el árbol con el mecanismo diferencial situado en el interior de una caja transparente -46-.

20. Las juntas universales -43- y -45- comprenden sendos manguitos -47- ajustados a presión en los extremos del árbol -44-, de sección transversal no circular, cuyos manguitos son solidarios de horquillas -48-, cuyas ramas están articuladas en dos brazos opuestos de una cruceta -49-. En los otros dos brazos de la cruceta está articulada otra horquilla -50- idéntica a la -48-, con manguito -51- destinado a acoplarse en el extremo de salida del eje -24- (cuando se trata de la articulación -43-),

25.



200459

o bien en un eje -52- solidario de un piñón de ataque -53- cuando se trata de la articulación -45-.

El mecanismo de transmisión diferencial consta de la caja -46- formada por dos mitades -54- y -55- dotadas de dos orejas -56- para la disposición de tornillos de fijación -57-. Cada una de las mitades presenta un manguito externo -58- coaxial, así como un semimanguito radial -59-, este último destinado a dar paso al eje -52- del piñón de ataque -53-. En el interior de la caja se encuentra una corona dentada -60- con un manguito -61- que se introduce en el manguito -58- de la mitad -56-. De esta corona parten dos horquillas -62- en las que se apoyan los ejes -63- de otros tantos piñones cónicos satélites -64-. Estos ejes son solidarios de un manguito central -65- a modo de cruz, que constituye cojinete de giro para unos ejes -66- de otros dos piñones cónicos planetarios -67-, que engranan con los primeros, y son solidarios de otros tantos manguitos -68-.

A los manguitos -68- están acoplados a presión unos semiejes -69- que atraviesan unas aberturas -70- de unas aletas -71- solidarias del semimarco posterior -2- del bastidor. En la cara externa de estas orejas existen unas aletas salientes -72- a modo de cajetín abierto, a cuyo alrededor ajustan salientes posteriores complementarios de un plato -73-, con un manguito coaxial -74- que da paso al semieje -69-. Este plato está dotado de dos orificios -75- muy próximos en los que ajustan sendos ttones -76-, a cuyo alrededor están articuladas dos palan-



cas arqueadas -77-, a modo de zapatas, dotadas de sendas muescas -78- en las que se fija un aro elástico -79- que tiende a aproximar los extremos de las zapatas opuestos a los de articulación.

5. En posición diametralmente opuesta a los orificios -75- el plato está dotado de una abertura circular -80- en la que ajusta un manguito -81- de orificio cuadrangular, dotado de una oreja radial -82- con un pequeño orificio -83-.

10. En el interior del manguito -81- ajusta un tetón cuadrangular -84-, solidario de una leva -85- situada entre los extremos libres de las zapatas -77-. El tetón cuadrangular queda solidario respecto al manguito gracias a un pequeño vástago -86- de cabeza ensanchada que penetra a presión en el interior de un orificio axial del tetón.

15. El plato -73- con las zapatas y leva queda situado en el interior de un tambor transparente -87-, con un orificio cuadrangular -88- en el que encaja el extremo del semieje -69-, a cuyo alrededor se dispone una arandela elástica -89-. El tambor a su vez, está acoplado a una pieza acanalada -90- que simula la banda de rodamiento de la rueda, cuyos tambor y banda presentan un resalte -91- y una ranura -92-, respectivamente, para impedir el desplazamiento circular del primero respecto al segundo.

25. Sobre uno de los lados del semimarco -1- está montado un soporte -93-, dotado de un cajetín inferior



5. -94- que cabalga sobre un rebaje -95- del lado del marco, atravesados por un tornillo de fijación -96-. Este soporte está dotado de un tetón lateral -97- destinado a introducirse en un alojamiento lateral -98- de la caja -13- que alberga el mecanismo de cambio de marchas.

10. En la base del soporte -93- está montado deslizante un brazo -99- con un extremo superior dotado de una plataforma -100- simulando un pedal, en tanto que el extremo opuesto presenta un orificio -101- al que está atado el extremo de un tirante -102-, cuyo extremo opuesto está unido a un orificio -103- de una palanca -104- articulada por un extremo alrededor de un vástago -105- fijado a presión en un orificio -106- del puente -5-.

15. El extremo opuesto de la palanca está dotado de un vástago -107- que juega en el interior de una abertura alargada -108- del travesaño -5-. Centralmente, la palanca está dotada de un tetón -109- con arandela, que constituye una guía para un tirante -110- bifurcado en dos ramas guiadas en otros tetones similares -111- montados so-

20. bre los laterales del semimarco posterior -2-, cuyas ramas del tirante están fijadas a los orificios -83- de las orejas -82-. Estas orejas están solicitadas elásticamente por aros elásticos -112- retenidos en unos vástagos -113- incrustados en orificios -114- del semimarco -2-.

25. En la parte superior del soporte -93- existe un manguito -115- atravesado por un árbol de dirección -116- que en su extremo superior lleva montado un volan-



te -117- y el inferior está alojado en un hueco -118- previsto en un saliente -119- del bastidor -1-.

5. Próximo al extremo inferior el árbol -116- lleva un filete helicoidal -120- destinado a engranar sobre un sector dentado -121- articulado en -122- y dotado de un pivote -123- al que está articulado un extremo de un brazo desplazable -124- que finaliza en un tetón acodado -124a- que juega en el interior de un anillo -125- solidario de un brazo -126- que parte radialmente de un manguito -127- articulado alrededor de un pivote -128- introducido en un orificio -129- del semimarco -1-. Del manguito -127- parte un eje -130- a cuyo alrededor está montada loca una de las ruedas delanteras.

10. Del manguito -127- parte radialmente una oreja taladrada -131- a la que está articulada una barra de dirección -132-, articulada por el extremo opuesto a una aleta taladrada -131a- que parte de un manguito -127a-, articulado alrededor de un tetón -128a- que atraviesa a una abertura -129a-. De este manguito parte un eje -130a- en la que está montada loca la otra rueda delantera.

15. El vehículo descrito ofrece la particularidad de que todas sus piezas ajustan a presión o bien se retienen mediante tornillos, lo que permite que el propio niño pueda montar el vehículo.

20. Una vez montado, el vehículo resulta sumamente interesante, pues permite observar los movimientos de las partes mecánicas más importantes del coche, como son el cambio de marchas, transmisión, diferencia, frenos y

25.

200459



14

dirección.

Para facilitar esta observación, la caja del cambio de marchas, y la caja del diferencial y el cubo de las ruedas posteriores, son transparentes.

5. La actuación del cambio de marchas es prácticamente igual a la de un mecanismo verdadero. Al maniobrar la palanca -37- situándola en uno de los extremos de la ranura en "H" -42-, el extremo -36- penetra en uno de los cajetines -34- ó -35-, obligando a desplazarlo longitudinalmente al manguito -31- ó -32-, correspondiente a lo largo de la barra -33-. Al propio tiempo, la horquilla -29- ó -30- desplaza a uno de los engranajes -25- ó -26- a lo largo del eje -24-, que es de sección cuadrangular, engranándolo con uno de los piñones -16- para obtener las reducciones adecuadas a las marchas correspondientes. El movimiento de rótula se obtiene gracias al montaje del cuerpo esférico -39- entre los huecos -40- de las prominencias -41-.
- 10.
- 15.

20. Otro punto interesante es la transmisión del árbol -44- mediante juntas universales de doble articulación, mediante juegos de horquillas -48- y -50- con las crucetas -49-.

25. El mecanismo diferencial formado por corona circular, planetarios y satélites puede ser observado en su movimiento exacto al de un diferencial auténtico, a través de la caja transparente -54- y -55-. Dando vueltas al manubrio -23- se ponen en movimiento todas las transmisiones.



En cuanto al sistema de freno funciona al pre sionar el pedal -100- de forma que el brazo -99- se des plaza y tira del tirante -102-, el cual obliga a osci- lar a la palanca -104- alrededor de -105-, desplazando el tetón central -109-, el cual tira de las ramas del ti-  
 5. rante -110- que obligan a oscilar a las aletas -82- y, en consecuencia, a girar a las levas -85- que obligan a separarse a las zapatas -77- que se apoyan contra la ca-  
 10. rra interna de los tambores -87- realizando la acción de frenado. Al cesar la presión sobre el pedal -100- los a-  
 nillos elásticos -112- devuelven el mecanismo a su posi-  
 ción de reposo. Por otra parte, los anillos elásticos -79- mantienen el contacto permanente de las zapatas con-  
 tra las levas.

Otro mecanismo interesante es el de dirección, que funciona del modo siguiente: al dar vueltas al vo-  
 15. lante -117- el tornillo sinfin -120- obliga a desplazar- se al sector dentado -121-, cuyo movimiento es transmi-  
 tido al brazo -124-, el cual empuja a la palanca -126- que oscila al propio tiempo que el eje -130-. Este mo-  
 20. vimiento se transmite al eje -130a- a través de la ba-  
 rra -132-.

Serán independientes del objeto de la inven-  
 ción los materiales empleados en la construcción de las  
 25. distintas piezas que componen el automóvil de juguete, formas y dimensiones de las mismas y cuantos detalles accesorios puedan presentarse, siempre y cuando no aféc-  
 ten a su esencialidad.



200459

## N O T A

Se reivindica como objeto del presente modelo de utilidad:

5. 1. Automóvil desmontable de juguete, caracterizado esencialmente por el hecho de que consta de un bastidor formado por dos semimarcos que se acoplan por sus extremos, dotados de varios travesaños o puentes, entre dos de los cuales está soportada una caja transparente en cuyo interior se encuentran los engranajes de un cambio de marchas, con un eje de entrada acoplado a un manubrio y un eje de salida acoplado, mediante junta universal, a un árbol de transmisión, que lo está a su vez a un mecanismo diferencial montado en una caja transparente, del que parten dos semiejes en los que están montadas sendas ruedas traseras, en tanto que las ruedas delanteras están montadas locas en otros tantos ejes oscilantes y accionados mediante una transmisión de dirección que comprende un volante, un árbol y una barra transversal, cuyo árbol de dirección está montado en un soporte fijado al bastidor.
- 10.
- 15.
20. 2. Automóvil desmontable de juguete, según la reivindicación anterior, caracterizado por el hecho de que los semimarcos que constituyen el bastidor son de sección acanalada y uno de ellos tiene sus extremos más anchos en los que encajan los extremos del otro semimarco, quedando retenidos mediante tornillos.
- 25.

200439

14



3. Automóvil desmontable de juguete, según la reivindicación 1, caracterizado por el hecho de que los piñones desplazables del mecanismo de cambio de marchas son accionados mediante sendas horquillas solidarias de otros tantos manguitos montados a corredera en una barra longitudinal de sección no circular, montada en el interior de la caja, cuyos manguitos están dotados de sendas prolongaciones en forma de cajetines abiertos, en los que es susceptible de introducirse selectivamente un extremo de una palanca de accionamiento articulada a rótula en la caja y que sobresale al exterior por unas aberturas de la misma, finalizando en una empuñadura.

4. Automóvil desmontable de juguete, según las reivindicaciones 1 y 3, caracterizado por el hecho de que la palanca de accionamiento del mecanismo de cambio de marchas está dotada de un abultamiento redondeado intermedio, el cual queda aprisionado entre dos huecos complementarios previstos en los extremos de sendos salientes alineados que parten de caras opuestas de la caja, la cual consta de dos mitades acoplables y unidas por medio de tornillos.

5. Automóvil desmontable de juguete, según la reivindicación 1, caracterizado por el hecho de que el árbol de transmisión está articulado por sus extremos a sendas juntas universales que comprenden sendos manguitos en los que se introducen los extremos del árbol, cuyos manguitos están dotados de horquillas cuyas



ramas están articuladas en las ramas opuestas de unas crucetas, a las que están articuladas otras horquillas con manguitos de acoplamiento, una de ellas montada en el eje de salida del cambio de marchas y la otra en un eje del que es solidario un piñón de ataque engranado en el mecanismo diferencial.

5. 6. Automóvil desmontable de juguete, según la reivindicación 1, caracterizado por el hecho de que a ambos lados del bastidor y hacia la parte posterior están montados en posición amovible sendos platos con una abertura central que da paso al semieje respectivo al que se halla acoplado un tambor transparente portador de la banda de rodamiento de la rueda, en cuyo plato están articuladas por un extremo dos palancas arqueadas que constituyen zapatas de freno, solicitadas elásticamente contra una leva montada en un eje, el cual está provisto de una oreja radial saliente en la que está fijado un extremo de un tirante de accionamiento en conexión con un brazo deslizante provisto de plataforma de pulsación que simula un pedal.

10. 15. 20. 25. 7. Automóvil desmontable de juguete, según las reivindicaciones 1 y 6, caracterizado por el hecho de que las ruedas motrices constan de una corona circular que simula un neumático, ajustada a presión alrededor del tambor transparente, provistos ambos de medios complementarios de guía y centraje, que impiden el desplazamiento en rotación de uno respecto al otro, cuyo tambor presenta una abertura central no circular que es



200459

atravesada por el semieje de sección transversal complementaria, y en el que ajusta a presión una abrazadera.

5. 8. Automóvil desmontable de juguete, según las reivindicaciones 1, 6 y 7, caracterizado porque el dispositivo de accionamiento de las zapatas de freno consta de un tirante unido al brazo deslizable que simula el pedal y unido a la vez a una palanca montada sobre uno de los travesaños del bastidor, la cual está dotada de un tetón central del que parten dos ramas de un segundo tirante, cuyos extremos están unidos en las orejas radiales que sobresalen de los ejes en los que están montadas las levas que actúan sobre las mordazas, cuyas orejas están solicitadas elásticamente hacia la posición de reposo.
- 10.
- 15.

9. Automóvil desmontable de juguete, según la reivindicación 1, caracterizado por el hecho de que las ruedas delanteras están montadas locas en sendos ejes de los que parten otros tantos brazos radiales en los que están unidos unos pivotes a cuyo alrededor se articulan los extremos de una barra transversal, en tanto que uno de los ejes de las ruedas tiene una prolongación hacia el interior dotada de un manguito en el que está articulado un extremo de un brazo, cuyo extremo opuesto está articulado a un pivote radial que parte de un sector dentado en el que engrana un tornillo sinfin previsto en el árbol de dirección.
- 20.
- 25.

200459

147



10. Automóvil desmontable de juguete, según las reivindicaciones 1, 2 y 9, caracterizado por el hecho de que sobre uno de los lados del bastidor ajusta un soporte dotado de una base acanalada de contorno complementario al del lado del bastidor y unida a él mediante tornillos, cuyo soporte está dotado de un manguito inferior en el que está guiado el brazo deslizante que acciona el dispositivo de freno, en tanto que superiormente está dotado de otro manguito que constituye cojinete de giro para el árbol de dirección, cuyo soporte presenta, finalmente, un tetón lateral externo que ajusta en el interior de una cavidad prevista en la caja del cambio de marchas.
5. Automóvil desmontable de juguete, según las reivindicaciones 1 y 10, caracterizado por el hecho de que la caja de cambios está dotada en sus caras anterior y posterior de pares de aletas paralelas, entre las cuales quedan situados sendos puentes del bastidor, uno de los cuales forma parte del mismo, en tanto que el otro está acoplado en posición amovible, cuyos puentes presentan a su vez sendos pares de aletas que ajustan a ambos lados de la caja.
10. Automóvil desmontable de juguete, según las reivindicaciones 1 y 10, caracterizado por el hecho de que la caja de cambios está dotada en sus caras anterior y posterior de pares de aletas paralelas, entre las cuales quedan situados sendos puentes del bastidor, uno de los cuales forma parte del mismo, en tanto que el otro está acoplado en posición amovible, cuyos puentes presentan a su vez sendos pares de aletas que ajustan a ambos lados de la caja.

12. Automóvil desmontable de juguete.

Todo ello según queda descrito en la presente memoria y resumido en las reivindicaciones contenidas al final de la misma, establecidas de acuerdo con el artículo 100 del vigente Estatuto sobre Propiedad Industrial

200459

14



y que comprenden en conjunto veinte hojas foliadas, escritas a máquina por una sola de sus caras.

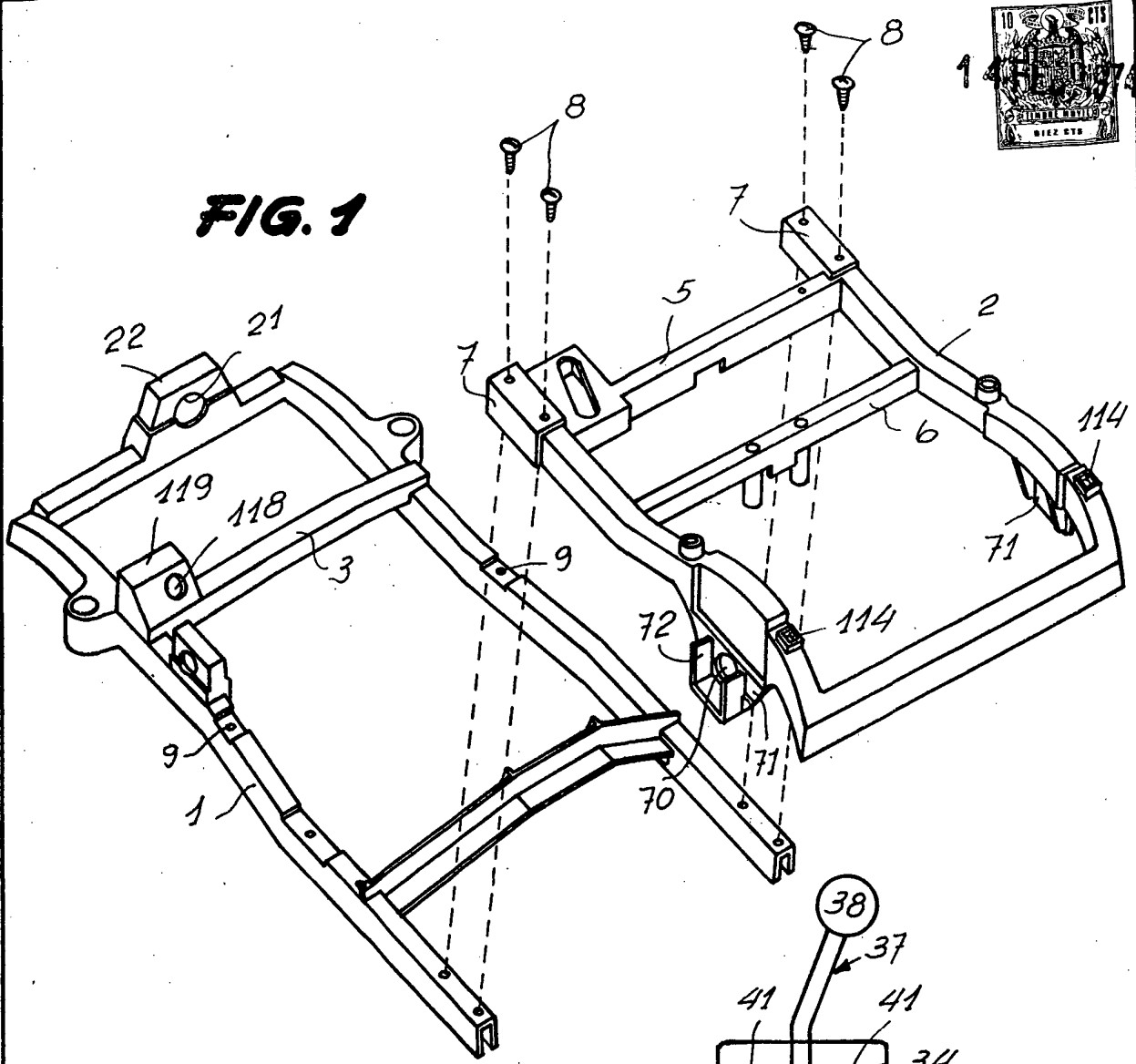
Barcelona, 14 de febrero de 1974

Jorge OLLER VILADRCSA

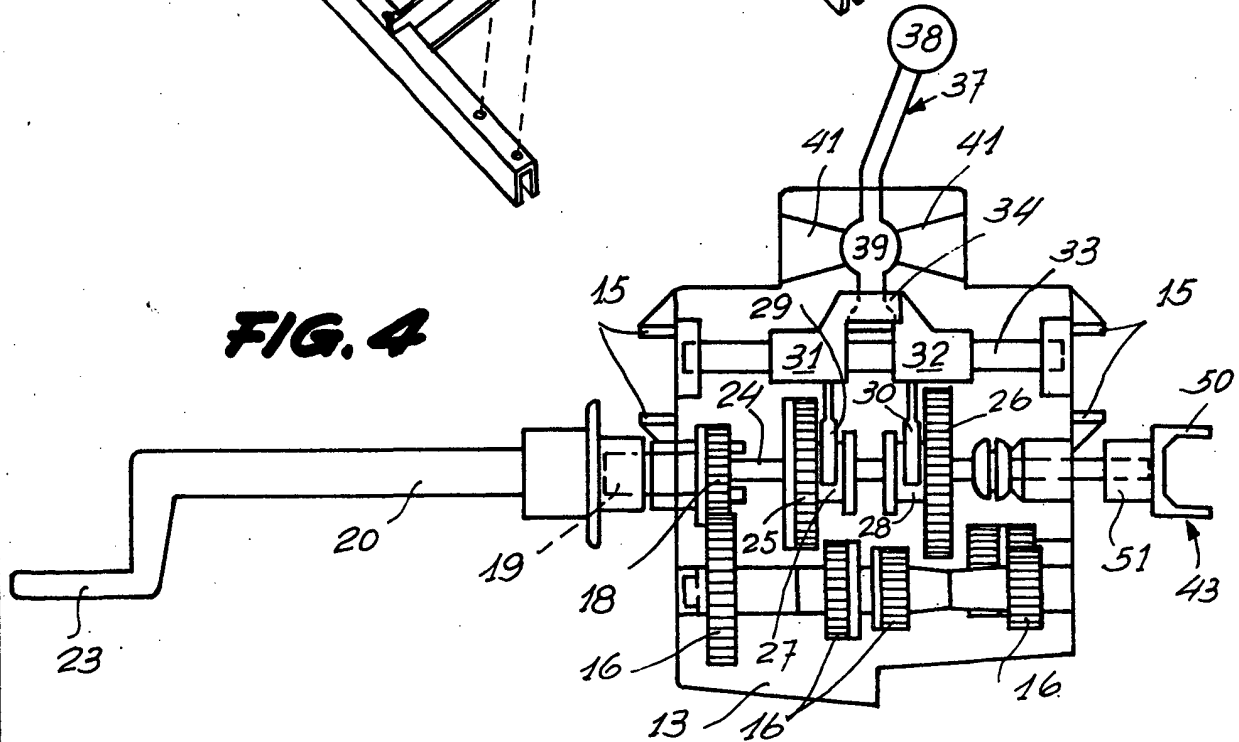
p.a.



**FIG. 1**



**FIG. 4**



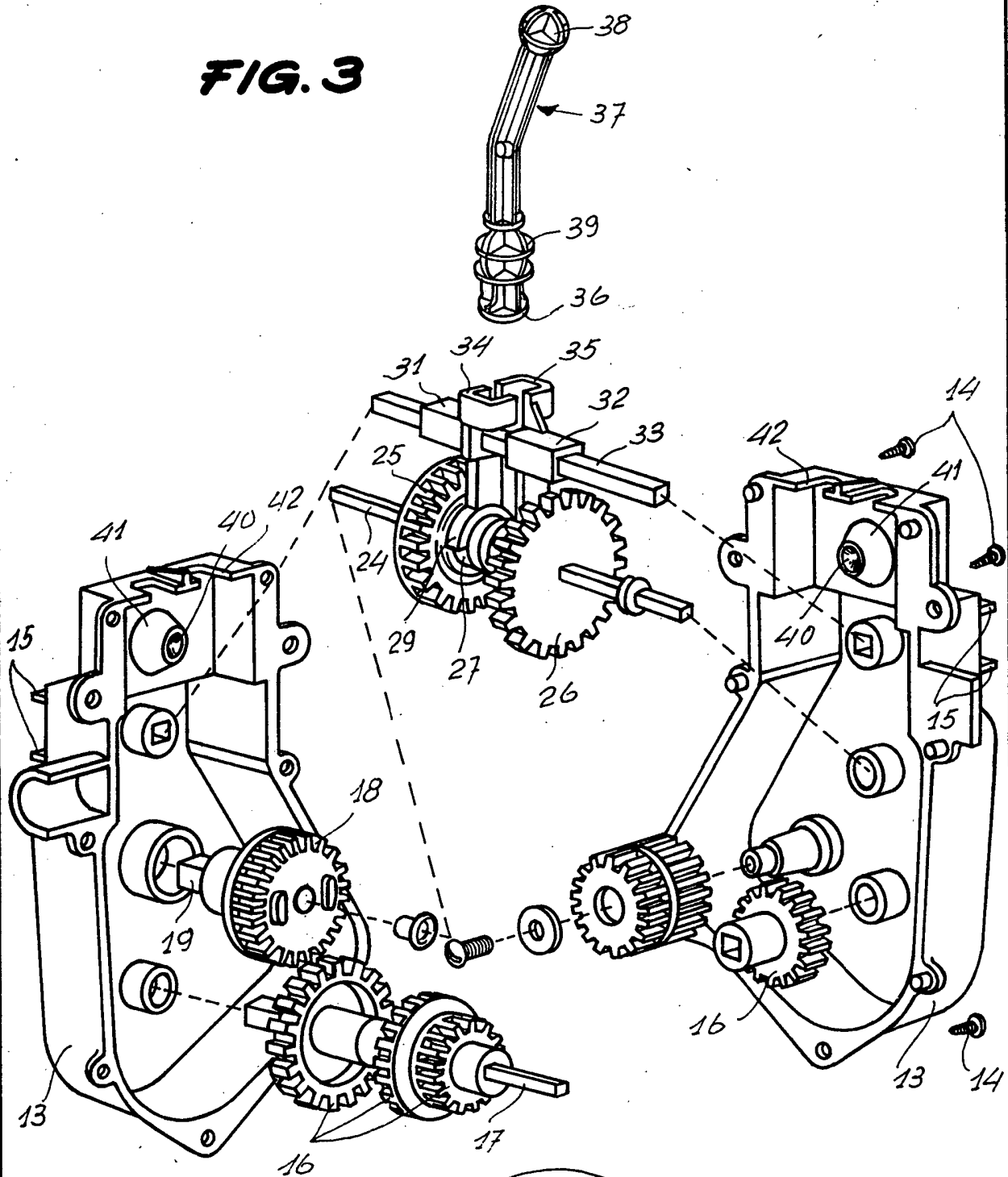
Barcelona, 14 de febrero de 1974  
p.a.





14 FEB 1974

**FIG. 3**



Barcelona, 14 de febrero de 1974  
p.a.





200430

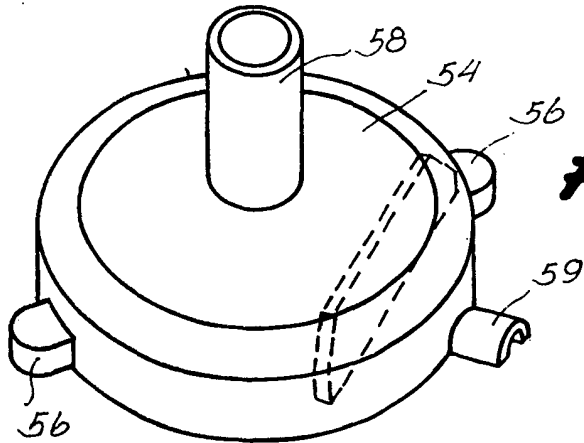


FIG. 7

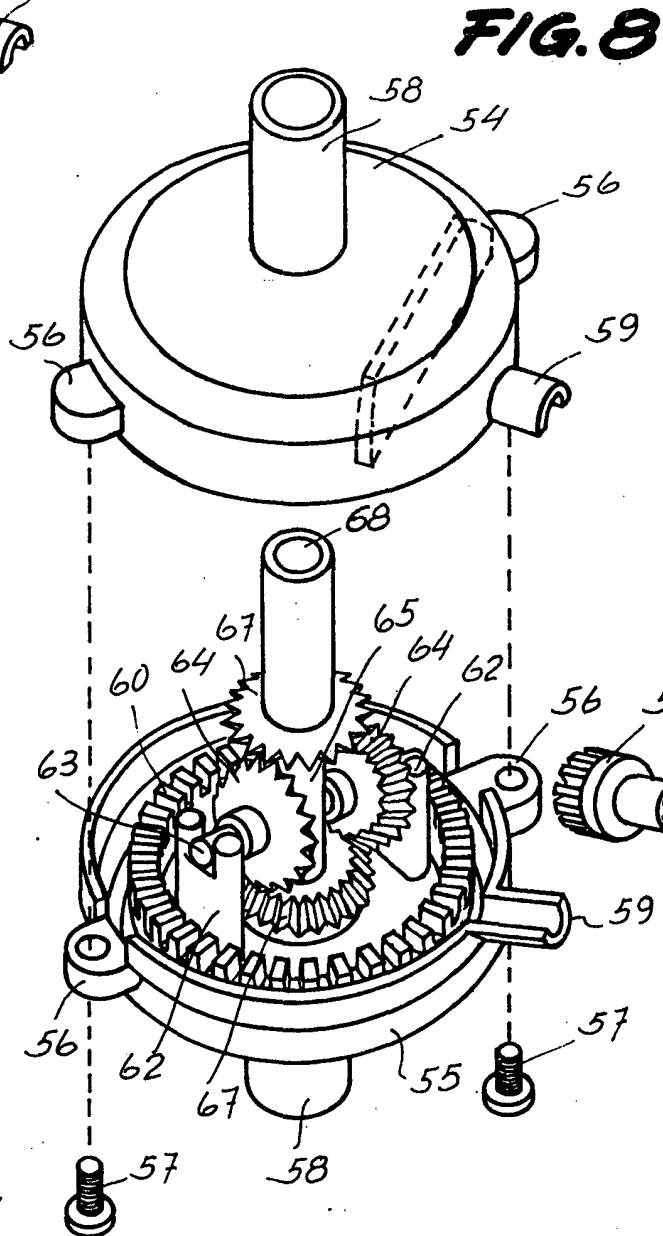
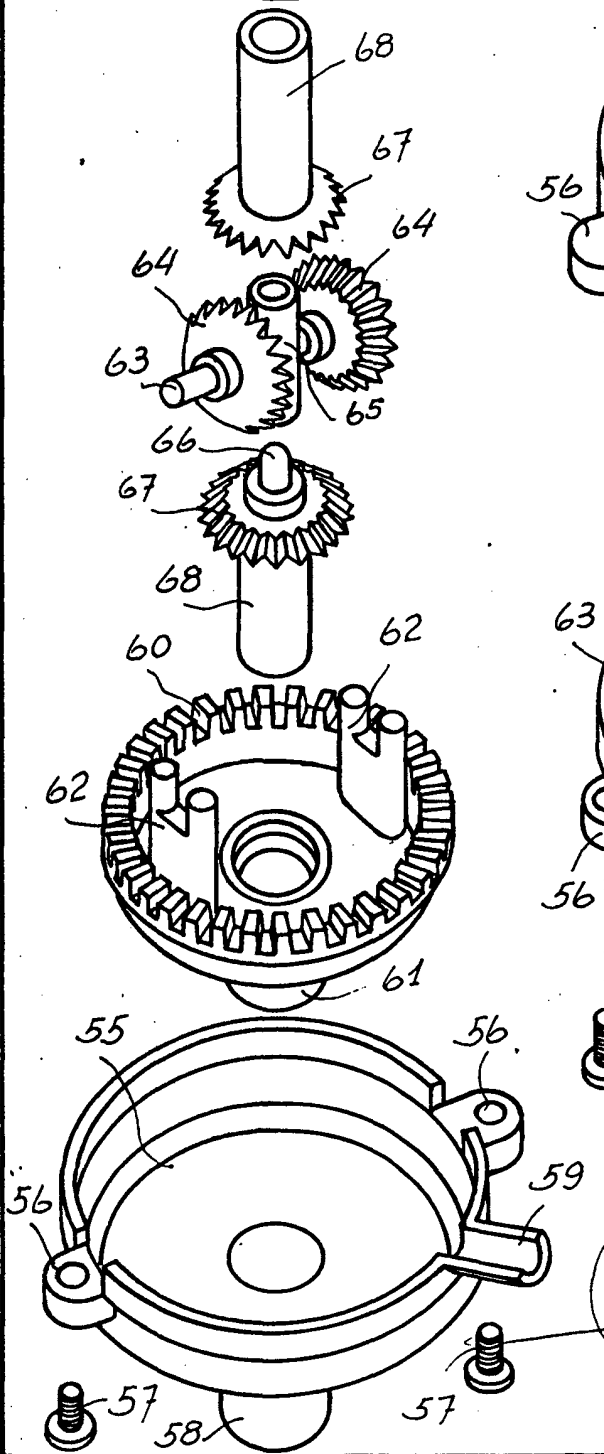


FIG. 8

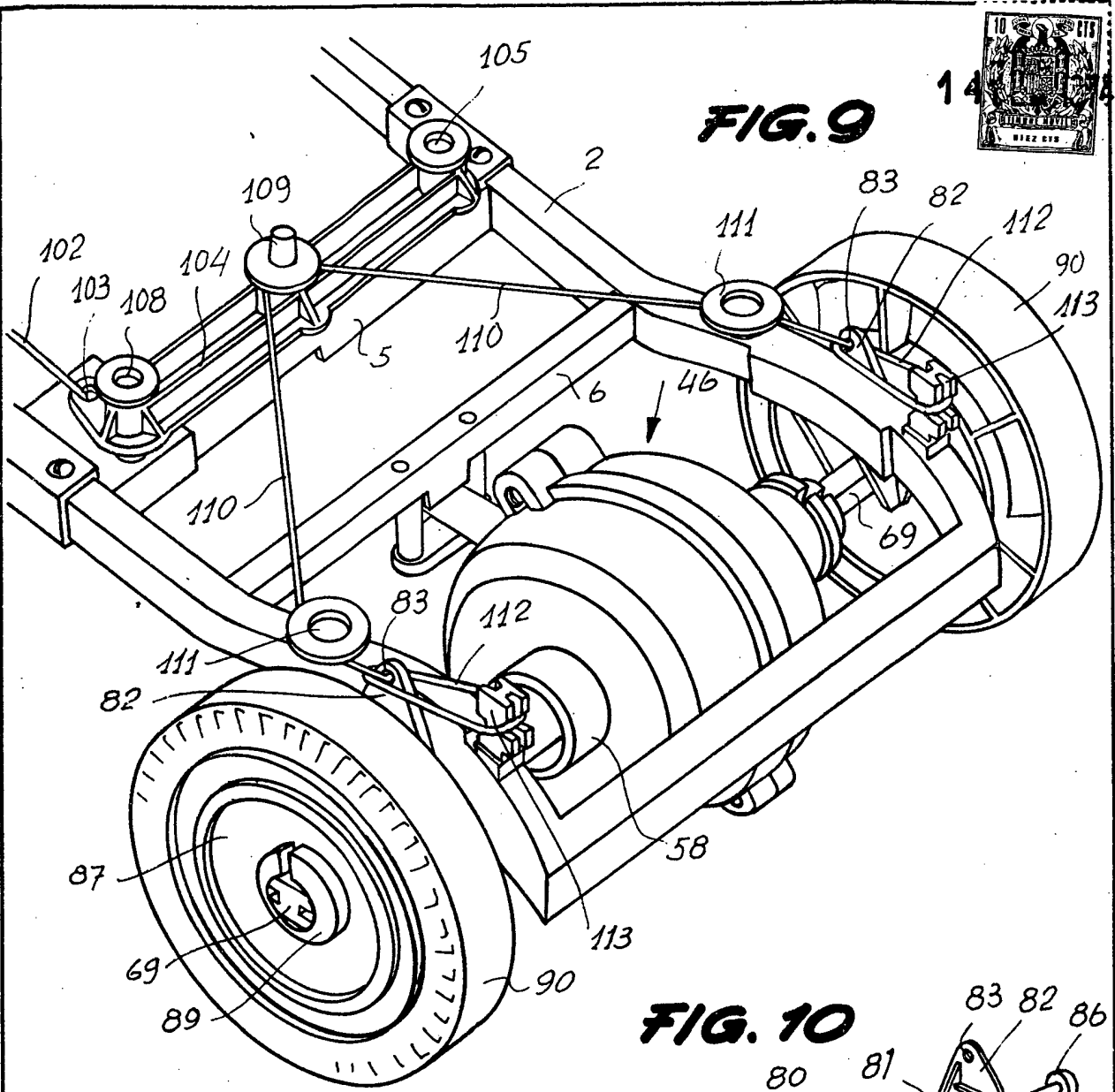


Barcelona, 14 febrero 1974  
p.a.

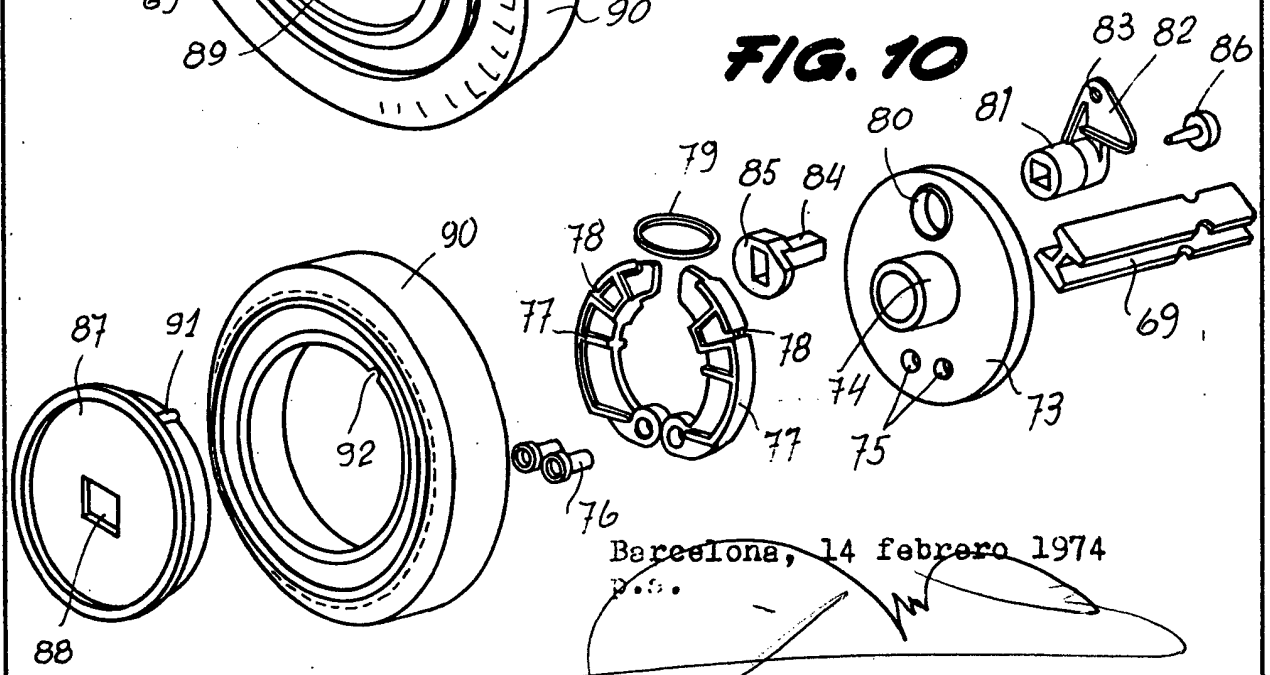
1/11/74



**FIG. 9**



**FIG. 10**

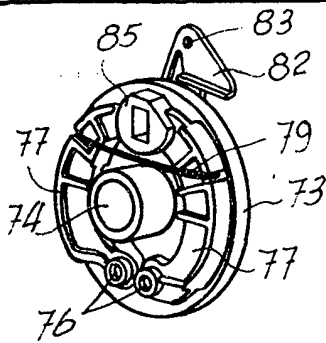


Barcelona, 14 febrero 1974  
P.S.

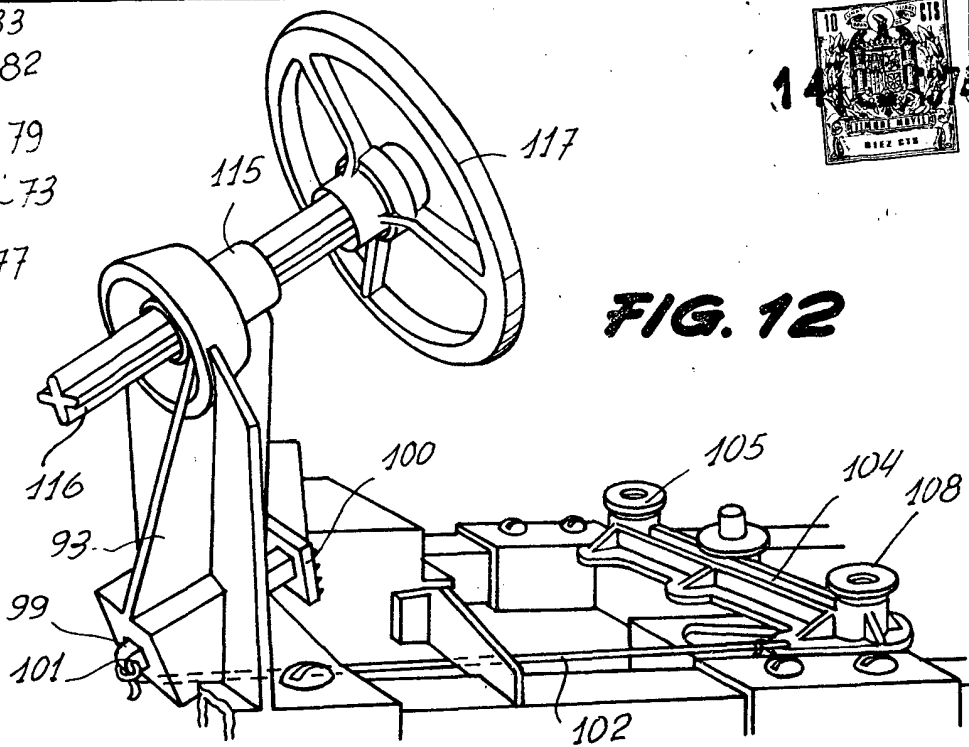
*[Handwritten signature]*

24.511/7

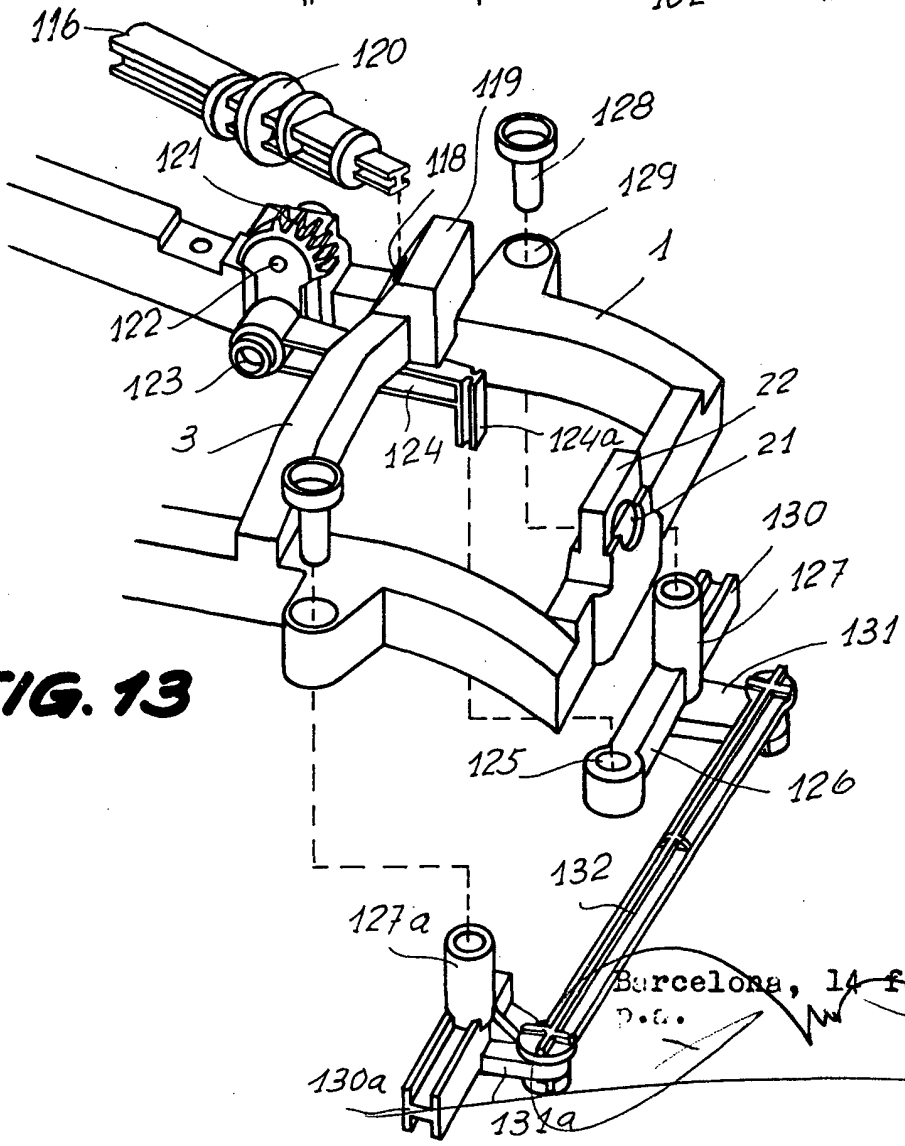
200



**FIG. 11**



**FIG. 12**



**FIG. 13**

Barcelona, 14 febrero 1974  
D.G.

24.371/7