

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA  
Registro de la Propiedad Industrial



233741

ES 21 22

NUMERO	233.741
FECHA DE PRESENTACION	4-2-78.

Y

MODELO DE UTILIDAD

Completado el Registro de la Propiedad Industrial con los datos que figuran y según el tenor de la memoria adjunta.



30 PRIORIDADES:

31 NUMERO

32 FECHA

33 PAIS

37 FECHA DE PUBLICIDAD

01 CLASIFICACION INTERNACIONAL

B 62 B

24 TITULO DE LA INVENCIÓN

"CARRO DE AUTO-SERVICIO PERFECCIONADO".

71 SOLICITANTE (S)

MEBUNIK, S.A.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

Zubileta, 21. -BURCEÑA-BARACALDO- (Vizcaya).

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

D. MIGUEL FERNANDEZ-LOAYSA PINZON.

MV/ah/6.867.

1 La presente memoria descriptiva tiene como fin  
la declaración del objeto sobre el que ha de recaer el privilegio  
de explotación industrial y comercial exclusivo en el territorio -  
nacional de un Modelo de Utilidad, de acuerdo con la vigente Legis-  
5 lación, que, como el enunciado indica, se trata de "CARRO DE AUTO-  
SERVICIO PERFECCIONADO".

El objeto de la presente invención es un carro  
de los utilizados generalmente en auto-servicios o establecimien-  
tos análogos, el cual carro ha sido ampliamente mejorado en sus -  
10 características constructivas, en orden a obtener una solución que  
junto a una gran sencillez, tanto de realización, como de montaje,  
aporte una muy elevada robustez en su uso.

De acuerdo con todo ésto, el carro preconizado  
se caracteriza porque, en relación con los laterales del cesto, -  
15 incorpora sendas barras que definen una conformación general en -  
"U", pero cerrada por su zona superior, definiendo un cerco conti-  
nuo. Cada una de estas barras queda unida, mediante soldadura, al  
propio cesto, así como al armazón de soporte de éste último, soli-  
dario a la cercha o base porta-ruedas.

20 De ésta forma, el cesto y la cercha o base -  
constituyen una perfecta unidad de conjunto inseparable, habiéndo  
se previsto que una de las ramas de cada barra en "U", defina un  
amplio quiebro angular hacia adelante, para abrazar así al cesto  
en la mayor amplitud posible, en orden a evitar el cabeceo del -  
25 mismo y lograr una máxima rigidez en la unión.

1                   Según una particularidad de la invención, el  
extremo superior de cada cerco de barra lateral, queda abrazado -  
por una pletina que, a modo de casquillo ovalado, es solidaria a -  
él. En esta pletina-casquillo se verifica el enchufado del corres-  
5                   pondiente extremo aplastado del asa del carro, para mediante un -  
posterior remachado recíproco, hacer efectivo ya sin más el monta-  
je de dicha asa.

                  Es de señalar, que la envolvente o recubri-  
miento plástico del asa, se extiende hasta los extremos aplasta-  
10                   dos de la misma, quedando así los remaches de dicha envolvente, -  
encajados y ocultos en el interior de las pletinas-casquillo de en-  
chufado, de modo que se evita por completo que, en el posterior -  
uso del carro y por rozamientos, enganches o acciones análogas, se  
inicie el desgarramiento de la envolvente o recubrimiento, por los  
15                   extremos o remaches de la misma, tal y como venía sucediendo de un  
modo harto común en la soluciones convencionales.

                  De acuerdo con otra particularidad de la inven-  
ción cada pletina-casquillo define ella misma, para su unión por  
remachado al asa, una lengüeta o expansión central, en la que exis-  
20                   te un taladro para el montaje articulado en giro de la correspon-  
diente varilla-eje de la tapa posterior basculante del carro o -  
tapa porta-bebes o solución análoga, habiéndose previsto que en ca-  
da extremo aplastado del asa exista un taladro rasgado y abierto  
para librar así a la varilla-eje, a la vez que en el montaje de di-  
25                   cha asa, el propio grosor de su pared contrapuesta a la del tala-

1 dro rasgado, suprime la holgura que permitía el montaje de la vari  
lla-eje de la tapa basculante, evitando por completo el desprendi-  
miento de ésta, sin dificultar para nada su posibilidad de giro -  
libre.

5 Como puede apreciarse, el objeto de la presen-  
te invención aporta una serie de soluciones totalmente novedosas y  
que permiten obtener un carro robusto, a la vez que ello se logra  
con unas realizaciones y montaje harto sencillos, tanto en lo que  
respecta al cesto, como en lo relativo al asa, mejoras todas éstas  
10 que modifican sustancial y ventajosamente el caracter del carro -  
preconizado, confiriéndole vida propia ya de por sí.

15 Para comprender mejor la naturaleza del inven-  
to, en el plano adjunto hacemos una representación esquemática de  
su utilización, no siendo en absoluto limitativa y susceptible, -  
por ello de las modificaciones accesorias que no alteren las caracte-  
rísticas esenciales.

20 La figura 1 es una vista en alzado y esquemáti-  
ca, en la que se aprecian las partes fundamentales del carro preco-  
nizado, habiéndose representado a trazo y punto el resto de las -  
partes que lo componen.

La figura 2 muestra, según un ejemplo no limi-  
tativo, una de las posibles soluciones de realización práctica de  
cada una de las barras laterales (3).

25 La figura 3 es una vista lateral que muestra,  
en fase de montaje, al correspondiente extremo aplastado (5) del

asa (6), en enfrentamiento respecto a la pletina-casquillo (4), de enchufado.

La figura 4 muestra la vista en planta superior correspondiente a la figura 3, habiéndose representado, así mismo en fase de montaje, al respectivo extremo de la varilla-eje (21), de la correspondiente tapa posterior basculante señalándose junto a ella, mediante la correspondiente flecha, los necesarios movimientos a realizar por la misma, en su montaje.

La figura 5 muestra la sección indicada en la figura 4.

La figura 6 es una vista similar a la de la figura 4 pero una vez verificado ya el montaje.

La presente invención tiene por objeto un carro de auto-servicio, del tipo de los formados convencionalmente, por una cercha o base porta-ruedas (9), sobre la cual va dispuesta solidariamente, una estructura tubular de soporte (8), formada por un tubo de conformación general en "U" invertida y tumbado parcialmente en horizontalidad, del que en relación con los extremos de su alma, nacen otras dos porciones de tubo enhiestas, que lo mantienen a aquel rígidamente, en esa su posición tumbada. Sobre esta estructura tubular (8) va dispuesto el correspondiente cesto (1), que en relación con su zona posterior, incorpora superiormente la respectiva asa (6) de manipulación, así como una tapa basculante, para permitir el ancajado de un carro en otro, pudiendo ir provista esta tapa, de la correspondiente estructura de asiento porta-

bebes o de solución.

Sobre esta solución convencional de un carro de auto-servicio, preconiza la presente invención una serie de soluciones totalmente novedosas que permiten mejorar la robustez del carro y simplificar tanto su proceso constructivo como el de montaje. De acuerdo con todo esto y en relación con cada uno de los laterales del cesto (1), va dispuesta una barra (3), que, tal y como se aprecia en la figura 1, define una conformación general en "U", pero con su rama (12) definiendo un amplio quiebro angular (13) - hacia adelante, a la vez que, tanto esta rama (12), como la rama (10), definen superiormente sendos quiebros para orientarse así - hacia la zona del asa (6).

Cada barra (3) queda unida al cesto (1), por el intermedio de sus ramas (10) y (12) y más concretamente a través de unas uniones mediante soldadura (2), de modo que dichas barras (3) y el cesto (1), quedan rígidamente unidos entre sí, formando una perfecta unidad de conjunto.

Es de destacar que el amplio quiebro angular (13) que define cada barra (3), permite abrazar al cesto (1) en una muy elevada amplitud, de modo que se evitan así los posibles cabeceos de dicho cesto (1) y se logra una máxima rigidez en la unión.

En esta unión entre las barras (3) y el cesto (1), queda el alma o base (11) de aquellas, sobresaliendo por debajo de dicho cesto (1), para unirse así, mediante soldadura (7) y

en toda su longitud, a la estructura tubular de soporte (8); de forma que, por el intermedio de dichas barras (3) se establece una rígida solidarización entre el cesto (1) y la cercha-base (9), formando ambos una perfecta unidad de conjunto, inseparable en su uso.,

Según una solución preferente de realización práctica, representada en la figura 2, cada barra (3) define lateralmente la ya mencionada conformación general en "U", pero se cierra sobre sí misma, definiendo un cerco continuo, o enmarcamiento, en cuya zona superior queda determinado un remate angular (14), en relación con el asa (6).

En relación con cada uno de estos remates superiores (14), se dispone, tal y como se aprecia en las figuras 3, 4 y 5, de una pletina (4), que, a modo de casquillo ovalado, queda unida solidariamente, mediante soldadura a las ramas (10) y (12) de su correspondiente barra (3).

Cada pletina-casquillo (4), define ella misma, en relación tan solo con su cara lateral interior y en correspondencia con el borde posterior de dicha cara, una expansión central (15), a modo de lengüeta. En esta lengüeta (15), existen, en alineación longitudinal, sendos taladros centrados (19) y (20), que ofrecen un distinto dimensionado diametral.

El dimensionado de los taladros (20), guarda recíproca correspondencia, con el que así mismo presenta la varilla-eje (21), de la correspondiente tapa posterior basculante del

carro, del tipo de tapas que, en virtud de su posible giro permiten el encajado entre los diversos carros, pudiendo incorporar estas tapas, la correspondiente estructura porta-bebes, o solución analoga.

Así mismo y en recíproca correspondencia con la conformación general que presentan las pletinas-casquillo (4), se ha previsto la determinación, en los extremos del asa (6), de unos aplastamientos (5). Es de señalar que cada aplastamiento (5), en su pared interior, presenta un taladro rasgado y abierto al exterior (18), así como un taladro menor (17), ambos en correspondencia recíprocamente con los taladros (20) y (19) de la lengüeta (15).

Así mismo en la figura 3 se puede apreciar como la envolvente de plástico (16) que recubre al asa (6) del carro, se extiende justo hasta los bordes libres de los aplastamientos (5) que determinan los extremos de dicha asa (6).

Una vez vista cual es la constitución de todos estos elementos, puede pasarse ya a describir cual es el montaje de los mismos y su funcionalidad, para lo cual y partiendo de que las pletinas-casquillo (4), estén ya incorporadas en los remates superiores (14) de las barras (3), se procede en primer lugar a la introducción de uno de los extremos de la varilla-eje (21) de la tapa posterior basculante, a través del correspondiente taladro (20) de una de las pletinas-casquillo (4), desplazando posteriormente a dicha tapa basculante, en el sentido de su acercamiento hacia esta última, tal y como se indica en la figura 4, para poder

1 disponer así, al otro extremo de la varilla-eje (21), enfrentado a  
 su correspondiente taladro (20), momento en el que desplaza enton-  
 ces a la tapa basculante en sentido contrario, para que éste últi-  
 mo extremo de la varilla-eje (21), penetre a través de su taladro  
 5 (20).

De esta forma, queda ya la tapa posterior bas-  
 culante, dispuesta según un previo montaje, para a continuación, -  
 proceder al enchufado de los extremos aplastados (5) del asa (6),  
 en el interior de las pletinas-casquillo (4).

10 En este enchufado de los aplastamientos (5), -  
 los taladros rasgados y abiertos (18) de los mismos, libran perfec-  
 tamente a los extremos de la varilla-eje (21), en tanto que los -  
 taladros (17) quedan en enfrentamiento recíproco con los taladros  
 (19) de las lenguetas (15), estableciendose así paso, para los co-  
 rrespondientes remaches de unión entre ambos.

15 De esta forma, mediante el correspondiente re-  
 machado se establece ya la unión solidaria, entre las pletinas-  
 casquillo (4) y el asa (6), dando lugar a un muy firme y sencillo  
 montaje de esta última con la particularidad de que los remaches  
 20 de unión, quedan así ubicados hacia el interior del carro, evitan-  
 do por completo todo tipo de enganchado, trabazón o acción análoga  
 por parte del usuario del carro.

Una vez así establecido el montaje del asa (6),  
 las paredes exteriores (21), de sus aplastamientos (5), quedan ubi-  
 25 cadas en funciones de tope en relación con los extremos de la vari-

lla-eje (21) de la tapa basculante, de modo que eliminan la holgura o juego de montaje de dicha varilla-eje (21), impidiendo ya sin más el desprendimiento de ésta respecto de los taladros (20), con una solución harto sencilla y que no impide para nada el libre giro de la tapa posterior basculante, ver figura 6.

Por otra parte, es de destacar, que los bordes extremos o remates del recubrimiento plástico (16) del asa (6) quedan encajados y totalmente ocultos en el interior de las pletinas-casquillo (4), evitándose por completo que se inicie por éstos extremos o remates de recubrimiento plástico (16), el desgarramiento del mismo, tal y como venía sucediendo en las soluciones convencionales.

Como puede apreciarse, mediante la solución - ahora preconizada, se logra un montaje harto sencillo, tanto del asa (6), como de la puerta posterior basculante del cesto (1), a la vez que éste montaje establece por sí mismo, las condiciones necesarias para evitar el desgarramiento de la envolvente de plástico (16) y predetermina un montaje interior y prácticamente oculto, de los elementos de unión entre el mango (6) y el resto de la estructura, en la evitación de los accidentes anteriormente mencionados.

Descrita suficientemente la naturaleza del presente invento, así como su realización industrial, solo cabe añadir, que en su conjunto y partes constitutivas es posible introducir cambios de forma, materia y disposición en cuanto tales alte-



1 así a la vez, dichas barras laterales unas funciones de porta-asa.

2.- Carro de auto-servicio perfeccionado, en  
todo de acuerdo con la anterior reivindicación, caracterizado por-  
que cada una de las pletinas de abrace de los extremos de las ba-  
5 rras porta-asa, determina una expansión hacia dicha asa, provista  
de sendos taladros centrales y alineados, de los cuales uno de -  
ellos, junto con el correspondiente del extremo aplastado del asa,  
faculta una recíproca unión interior por remachado, en tanto que  
el otro, previamente al enchufado del asa, permite la incorpora-  
10 ción de la varilla-eje de la correspondiente tapa, porta-bebes o -  
similar, con el juego necesario para que una vez introducida esta  
varilla por uno de sus extremos, pueda verificarse su inclusión  
por su otro extremo, con la particularidad de que cada extremo -  
aplastado del asa, presenta por su lado interior un taladro rasga-  
15 do y abierto hacia el exterior, para salvar así a la varilla eje,  
en tanto que su propio grosor del otro lado, elimina el juego de  
montaje de la varilla eje, haciendo imposible su desprendimiento  
posterior.

3.- "CARRO DE AUTO-SERVICIO PERFECCIONADO".

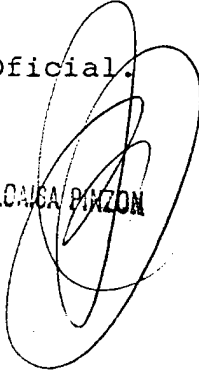
20 Según queda sustancialmente descrito en la pre-  
sente memoria descriptiva que consta de trece hojas mecanografía-  
das por una sola cara, acompaña de sus correspondientes dibujos.

**BAD ORIGINAL**

Madrid,

El Agente Oficial.

MIGUEL FERNANDEZ-LOAISA PINZON  
P.R.



1

5

10

15

20

25

Fig. 1

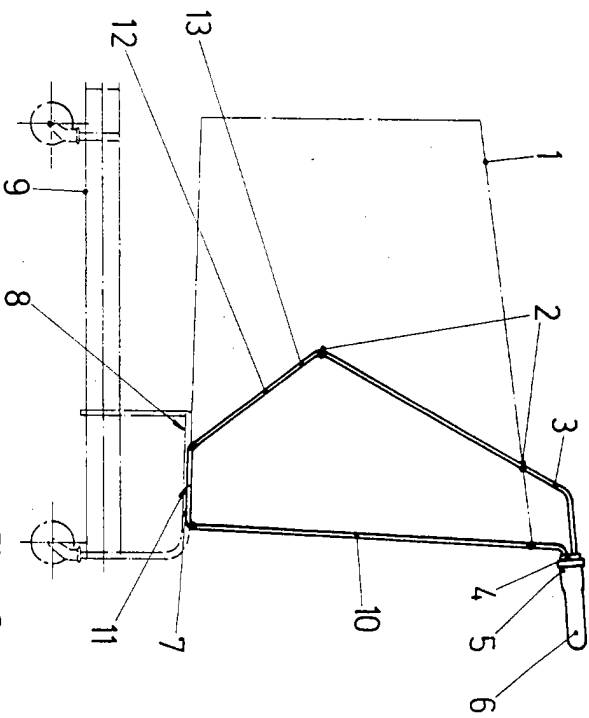


Fig. 2

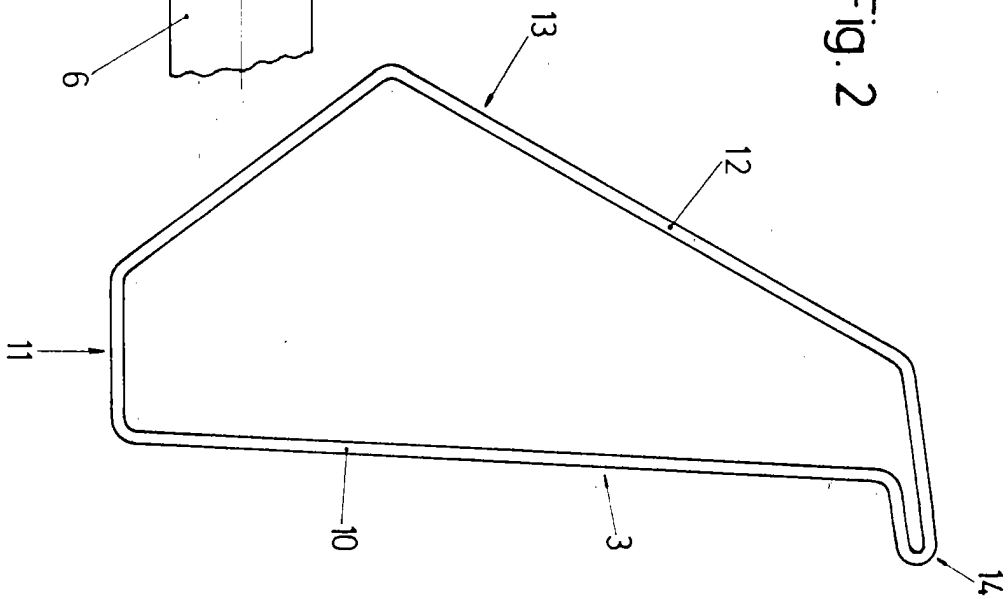


Fig. 3

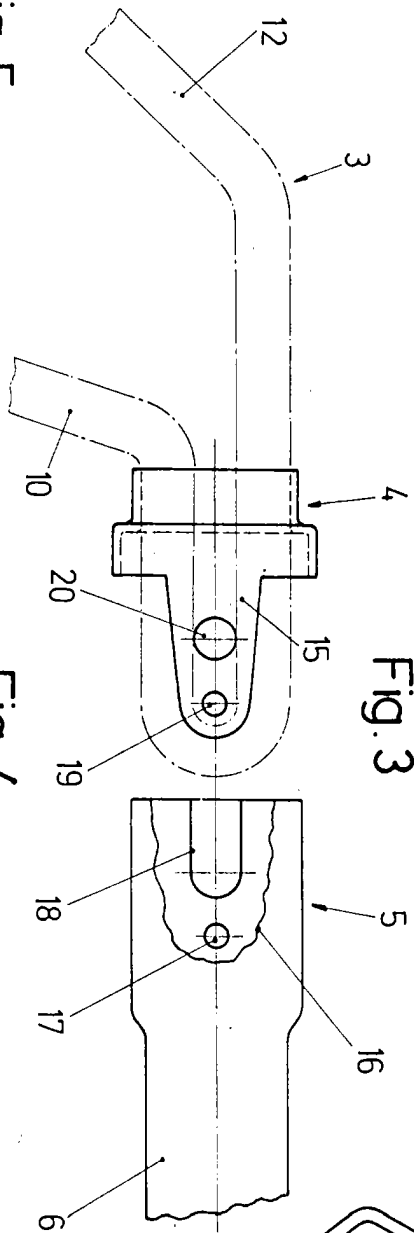


Fig. 4

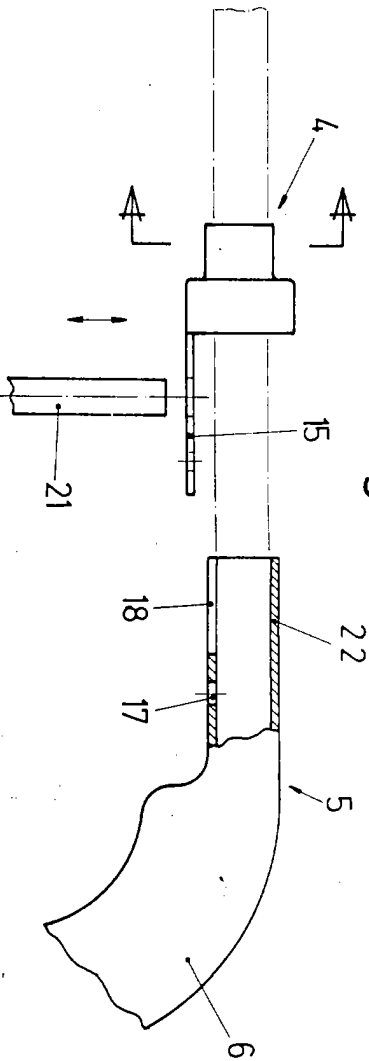
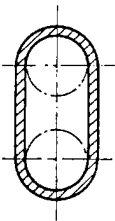


Fig. 5



Escalada Variable  
Madrid  
El Agente Oficial

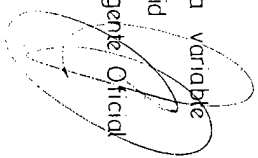
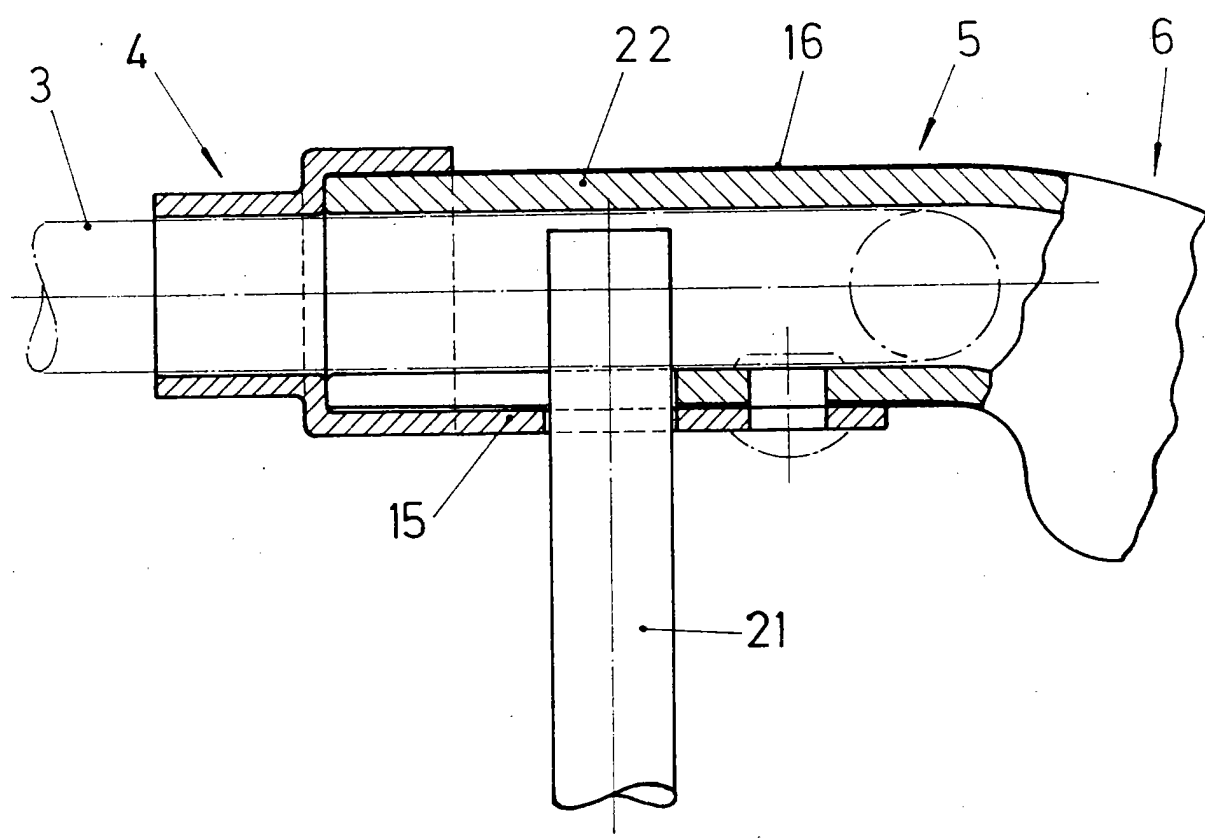


Fig. 6



Escala variable  
Madrid  
El Agente Oficial

MIGUEL FERNANDEZ-LOAISA PINZON  
P.R.