



ESPAÑA

240552

11	10 Y
19 ES	
21	
22	FECHA DE PRESENTACION

MODELO DE UTILIDAD

Concedido el Registro de acuerdo con los datos que figuran en la presente descripción y según el contenido de la memoria a junta.

30 PRIORIDADES	31 NUMERO	32 FECHA	33 PAIS
----------------	-----------	----------	---------

47 FECHA DE PUBLICIDAD	51 CLASIFICACION INTERNACIONAL B62B
------------------------	--

54 TITULO DE LA INVENCIÓN

“COCHE INFANTIL A PEDALES”

71 SOLICITANTE (S)

“GIORDANI ESPAÑOLA, S.A.”

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

C/ O'Donnell, nº 18.-MADRID

72 INVENTOR (ES)

73 TITULAR (ES)

74 REPRESENTANTE

D. MANUEL DIAZ VELASCO

El presente Modelo de Utilidad tiene por objeto un coche infantil a pedales que, en relación con todos los demás hasta ahora conocidos, presente unas importantes ventajas que pueden resumirse así:

5.

1º).- El respaldo es movable y puede ser situado a mayor o menor distancia de los pedales, de acuerdo con la longitud de las piernas del niño que utilice el coche.

10.

2º).- El capó puede ser abierto y cerrado, habiéndose previsto los medios necesarios para su bloqueo en esa última posición.

3º).- Dispone de unos sencillos y eficaces dispositivos de suspensión de las ruedas traseras y de acoplamiento de las delanteras.

15.

Las características del objeto en cuestión se describirán a continuación con ayuda de los dibujos de las adjuntas hojas de planos, en los que se representa un modo de realización de la invención presentado a título de ejemplo y sin carácter limitativo, por lo que sus variantes de cualquier índole, mientras sean meramente accidentales y no determinen la obtención de un resultado industrial nuevo y distinto, deben considerarse incluidas dentro del ámbito de protección dimanante del registro que se solicita.

20.

En la figura 1ª se representa una vista en alzado lateral y en sección longitudinal de un coche según la invención.

25.

En la figura 2ª se representa una vista parcial en sección, ilustrativa del sistema de articulación del capó a la carrocería del coche, de manera que el primero pueda ser abierto y cerrado.

30.

En la figura 3ª se representa una vista en planta de la mitad del coche, en sentido longitudinal.

En las figuras 4^a y 5^a se representan sendas vistas en sección practicada por las líneas A-A y B-B de la figura 1^a, respectivamente.

En la figura 6^a se representa una vista en alzado y en sección longitudinal del dispositivo de suspensión de una de las ruedas traseras, girado 90° con respecto a la posición ilustrada en la figura 5^a.

En dichas figuras se indica:

Con el nº 1, la carrocería del coche, constituida por una pieza entera de material plástico o cualquier otro adecuado que, en el ejemplo de realización ilustrado, adopta la peculiar forma propia de un "jeep", esto es, completamente abierta y desprovista de puertas.

Con el nº 2, unas ranuras verticales, paralelas entre sí y de sección circular, que la carrocería 1 lleva practicadas en la cara interna de las paredes que delimitan lateralmente el espacio destinado al conductor. Tales ranuras aparecen dispuestas de manera que las de una pared queden enfrentadas a las de la otra, estando además todas ellas abiertas por el borde superior de dichas paredes.

Con el nº 3, la placa rectangular que actúa como respaldo del coche y que, en los bordes correspondientes a sus lados menores, presente sendos ensanchamientos de sección circular superiormente rematados por sendas cabezas cónicas (3a).

Para el acoplamiento de esta placa-respaldo a la carrocería, los ensanchamientos laterales de la primera se introducen por deslizamiento, de arriba abajo, en dos de las ranuras 2, enfrentadas entre sí, de las paredes de la segunda, actuando las cabezas 3a de dichos ensanchamientos como topes limitadores de esa introducción. Dado que los pares de

5. esas ranuras enfrentadas entre sí están situadas a diferentes distancias de los pedales, el respaldo puede ser situado también a mayor o menor distancia de ellos, de acuerdo con la longitud de las piernas del usuario, pudiéndose variar esa distancia en cualquier momento y con las máximas facilidad y rapidez.

10. Con el nº 4, el capó del coche, constituido por una pieza de forma adecuada que, por su borde posterior, se prolonga en dos a modo de amplias orejetas (4a), de sección semicircular, provistas a su vez en sus respectivos bordes posteriores o libres de bandas protuberancias longitudinales (4b), de sección circular.

15. Dichas orejetas, al propio tiempo que actúan como elementos de sujeción del capó a la carrocería, constituyen las bisagras que hacen posible la apertura y cierre del segundo, a cuyo efecto se introducen por aberturas practicadas de tal manera en esa carrocería que sus bordes no impiden la entrada de las aludidas orejetas, pero sí dificultan su salida, contribuyendo a aumentar esa dificultad las propias protuberancias 4b de las orejetas, que sirven además de toques limitadores de la apertura del capó.

20. Con el nº 5, un apéndice, en forma general aproximada de punta de arpón, que el capó 4 lleve incorporado en su borde anterior, en sentido vertical y por su cara inferior. Dicho apéndice, al ser cerrado el capó, se introduce por una abertura (1a) que al efecto lleve practicada la carrocería en el borde superior del morro, engananchándose en un reborde (1b) de tal abertura y constituyendo así el elemento de anclaje del capó en su posición de cerrado. Sin embargo, tal apéndice presente la longitud suficiente para permitir que, al producirse su enganche en el reborde 1b, una porción del mismo quede

25.

30.

al descubierto entre el capó y la carrocería, de manera que sobre esa porción puede ejercerse la presión necesaria para obligar al apéndice a desengancharse de dicho reborde 1b, quedando entonces el capó en disposición de ser abierto.

5.

Por otra parte, en una zona adyacente al apéndice en cuestión, el capó 4 tiene menor grosor y, por tanto, mayor elasticidad que en el resto de su superficie, lo cual facilita el desenganche de ese apéndice a la hora de abrir el capó.

10.

Con el nº 6, el volante de dirección del vehículo, que va provisto en su centro de un manguito (6a) en el que se enchufa el extremo superior del eje de dirección.

15.

Con el nº 7, el pasador que atraviesa conjuntamente el manguito 6a del volante 6 y al eje de dirección, sirviendo así como elemento amovible de unión de estos dos últimos entre sí.

20.

Con el nº 8, dicho eje de dirección, cuyo extremo inferior, doblado en ángulo recto, va amoviblemente acoplado, por medio de un eje (8a) y un casquillo (8b), a una pletina (8c) solidariamente unida a una varilla horizontal (8d) cuyos extremos se articulan a sendas palancas acodadas.

25.

Con el nº 9, tales palancas acodadas por medio de las cuales y a través de la citada varilla se transmite el movimiento de giro del eje de dirección 8 a los ejes portadores de las respectivas ruedas delanteras.

30.

Con el nº 10, tales ejes, que aparecen doblados en ángulo recto de lados desiguales, el menor de los cuales -que es el que va conectada la correspondiente palanca 9 por uno de sus extremos- se aloja parcialmente en el interior de un manguito cónico que forma parte integrante de la propia carrocería, y queda fijado dentro de dicho manguito por medios amovibles acodados, y con interposición de un casquillo-cojinete (10a) en tanto que el mayor lleva acoplada también de forma amovible, la rueda delantera correspondiente.

Con el nº 11, dichos manguitos cónicos abiertos por su base, que van verticalmente situados en la parte inferior delantera de la carrocería 1, y en puntos adecuados para poder recibir a los ejes 10.

5. Con el nº 12, las ruedas delanteras del vehículo.

Con el nº 13, el eje que sirve de soporte a los pedales de accionamiento del vehículo y cuyos extremos atraviesan a los respectivos manguitos cónicos 11, por encima de los ejes 10 que en ellos se alojan parcialmente e inmediatamente por delante del eje de dirección 8.

10.

Con el nº 14, dichos pedales de accionamiento del vehículo, constituidos por dos piezas en forma aproximada de "U" de tramos rectos, dispuestas una a cada lado del eje de dirección 8 e incorporadas al eje 13 por los extremos de sus brazos.

15.

Con el nº 15, dos manguitos cilíndricos y abiertos por su base, que forman parte integrante de la carrocería y que arrancan de ella hacia abajo, por la parte inferior de la misma y a la altura de sus ruedas traseras.

20.

Tales manguitos, además, llevan practicados, en sentido longitudinal, dos cortes (15a), diametralmente opuestos entre sí, que arrancan desde el borde inferior de su pared y se prolongan en algo menos de la mitad de la altura de tales manguitos.

25.

Finalmente, están también provistos, cerca de su extremo inferior o base abierta, de dos orificios, diametralmente opuestos entre sí, que quedan situados en un eje perpendicular al determinado por los cortes 15a.

30.

Con el nº 16, sendos resortes que van alojados en el interior de los manguitos 15 y que constituyen los medios de amortiguación propiamente dichos de las ruedas

tranceras.

5. Con el nº 17, sendos machos cilíndricos que se introducen en la parte inferior de los manguitos 15 a modo de tapón de cierre de los mismos, de manera que los resortes 16 queden aprisionados entre tales machos y la propia carrocería 1.

10. Estos machos están provistos de sendos salientes o aletas longitudinales (17a), diametralmente opuestos entre sí, que actúan como elementos de guía y de limitación del desplazamiento de los propios machos dentro de los manguitos 15, alejándose a tal efecto en los cortes 15a de éstos.

15. Además, en su parte media, llevan practicados sendos cortes transversales (17b), de profundidad equivalente a aproximadamente dos tercios del diámetro total de tales machos que interrumpen sus salientes o aletas 17a.

20. Y, finalmente, en su base inferior presentan sendas acanaladuras (17c), de sección semicircular, situadas en sentido perpendicular a sus respectivos cortes transversales 17b.

25. Con el nº 18, los tornillos, remaches o cualesquiera otros elementos adecuados que, atravesando a los manguitos 15 por sus respectivos orificios inferiores, discurren por las acanaladuras 17c de los respectivos machos 17 y actúan como topes destinados a impedir que se salgan de esos manguitos los aludidos machos, los resortes 16 y el eje cigüeñal portador de las ruedas traseras.

30. Con el nº 19, dicho eje cigüeñal que, una vez acoplados los machos 17 en los manguitos 15, atraviesa a unos y a otros -a los primeros, por sus cortes transversales 17b y, a los segundos, por sus cortes longitudinales 15a- y sobresale a ambos lados de la carrocería para recibir

a las correspondientes ruedas traseras.

Con el nº 20, las eluidas ruedas traseras, que van adecuadamente montadas de forma amovible en el eje cigüeñal 19.

5.

El sistema de amortiguación de estas ruedas actúa de la siguiente forma:

10.

Al producirse una sacudida en dichas ruedas, el eje cigüeñal 19 portador de las mismas obliga a los machos 17 a ascender por el interior de los manguitos 15. Tal ascenso quedará limitado únicamente a la longitud de los cortes 15a de dichos manguitos, en los que se alojan y por los que discurren los salientes o aletas longitudinales 17a de los eluidos machos; pero, en todo caso, será el suficiente para que éstos compriman a los resortes 16 contra la carrocería, produciéndose así la absorción de la sacudida por tales resortes. Al cesar la sacudida, la recuperación de tales resortes obliga a descender a los machos 17 y al eje cigüeñal 19 hasta que aquéllos tropiezen con los tornillos 18 que son los que limitan la máxima expansión del mecanismo de amortiguación, restableciéndose con ello la posición de reposo del mecanismo.

15.

20.

25.

Con el nº 21, las dos bielas que, conectadas por uno de sus extremos a los respectivos pedales 14 y, por el otro, al eje cigüeñal 19, transmiten a éste el movimiento de aquéllos, provocando así el giro de las ruedas traseras y determinando con ello la tracción posterior del vehículo.

NOTA

Descritos suficientemente el objeto del presente Modelo de Utilidad y sus distintas partes, se declara que lo que constituye su esencialidad y para lo que se pide la correspondiente protección es lo que se concreta en las siguientes reivindicaciones:

- 5.
10. 10.- Coche infantil a pedales, caracterizado por que la pieza entera que constituye la carrocería incorpora, en su parte inferior trasera, dos manguitos, abiertos por su base, en los que se alojan sendos resortes e, inmediatamente por debajo de ellos, a modo de tapones de cierre de tales manguitos, sendos machos cilíndricos provistos a su vez de dos salientes o aletas, que se acoplan en otros tantos cortes longitudinales practicados en las paredes de los dichos manguitos, y de sendos cortes transversales, siendo tales manguitos y machos conjuntamente atravesados, por sus respectivos cortes longitudinales y transversales, por el eje cigüeñal portador de las ruedas traseras, de tal forma todo ello que, al producirse un choque sobre tales ruedas, el eje cigüeñal portador de las mismas obliga a los machos a desplazarse dentro de los manguitos en un movimiento de ascenso que queda limitado a la longitud de los cortes de aquellos pero que resulta suficiente para que los mencionados machos compriman a los resortes y éstos absorban el choque, una vez cesado el cual la propia recuperación de los resortes obliga a descender a los machos y al eje cigüeñal hasta que los primeros tropiezan con unos vértigos de tope que atraviesan a los manguitos por su extremo inferior, restableciéndose con ello la posición de reposo del mecanismo.
- 15.
- 20.
- 25.
30. 21.- Coche infantil a pedales, según la reivindicación 10, caracterizado, además, por que la pieza constitu-

tive de la carrocería incorpore asimismo, en su parte inferior delantera, dos manguitos cónicos y abarotos por su base en el interior de los cuales se alojan parcialmente y quedan anoviblemente fijados, con interposición de sendos casquillos-cojinetes, los ejes portadores de las ruedas delanteras, ejes estos que, a través de un sistema de transmisión adecuado, reciben el movimiento de giro precedente del eje de dirección, siendo además transversalmente estrechosados los aludidos manguitos cónicos, por encima de los ejes portadores de las ruedas delanteras, por otro eje en el que van montados los pedales, cuyo movimiento es transmitido, por medio de dos bielas, al eje cigüeñal portador de las ruedas traseras, lo cual determina la tracción posterior del vehículo.

15. 38.- Coche infantil a pedales, según la reivindicación 19, caracterizado, además, porque la pieza constitutiva de la carrocería lleva practicadas, en la cara interna de sus paredes laterales, unas ranuras verticales y paralelas entre sí, abiertas por el borde superior de dichas paredes y dispuestas de modo que las de una pared quedan enfrentadas a las de la otra, introduciéndose por deslizamiento, en una cualquiera de las parejas de ranuras así enfrentadas, los bordes ensanchados de una placa que actúa como respaldo para el conductor, de tal manera que dicho respaldo puede situarse a mayor o menor distancia de los pedales, limitándose su introducción en las aludidas ranuras mediante unas pequeñas cabezas que coronan superiormente los ensanchamientos de sus bordes.

20. 39.- Coche infantil a pedales, según la reivindicación 19, caracterizado, además, por que la pieza que constituye el capó presenta, en su borde posterior, dos a modo de

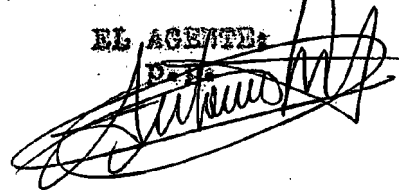
orejetas que actúan como bisagras que permiten la apertura y cierre del capó, a cuyo efecto se introducen por sendas aberturas practicadas en la carrocería de tal manera que sus bordes no impiden la entrada de esas orejetas, pero sí dificultan su salida, incorporando además el aludido capó, en su parte delantera inferior, una especie de gancho que sirve como elemento de sujeción de aquél en su posición de cerrado, aunque en tal posición, una porción de ese gancho queda al descubierto lo suficiente para poder ejercer sobre él la presión necesaria para provocar su desenganche a la hora de abrir dicho capó, resultando facilitado tal desenganche por el hecho de que una zona del capó, adyacente al gancho, tiene menor grosor y, por tanto, mayor elasticidad que el resto de su superficie.

5º.- Ganche infantil a pedales.

Todo según se describe y reivindica en la presente Memoria descriptiva que consta de once hojas debidamente foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras y se representa en las adjuntas hojas de planos.

Madrid, 5 de enero de 1979

EL AGENTE:



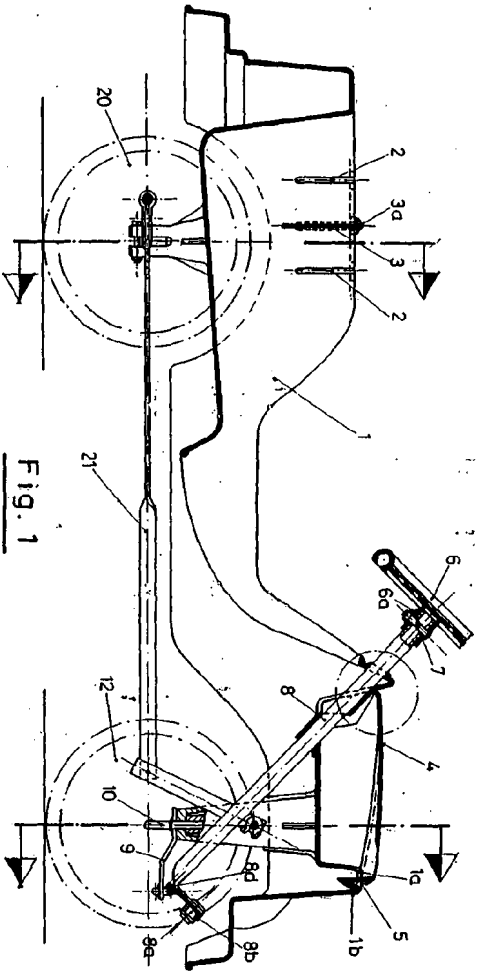


Fig. 1

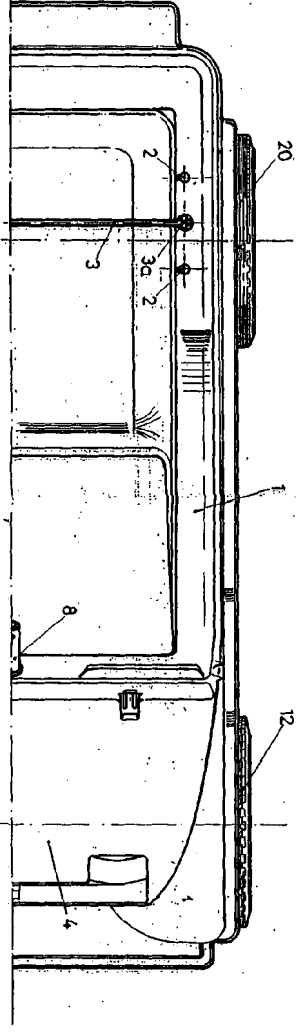


Fig. 2

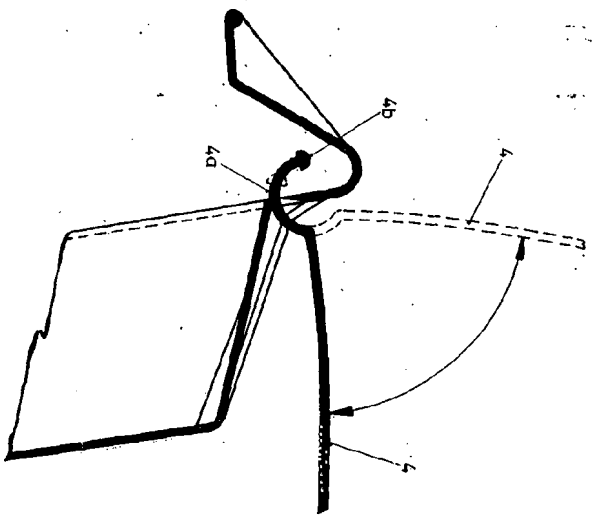


Fig. 3

Escuela variable
MADRID,
El Agente/
P. P. P.
[Signature]

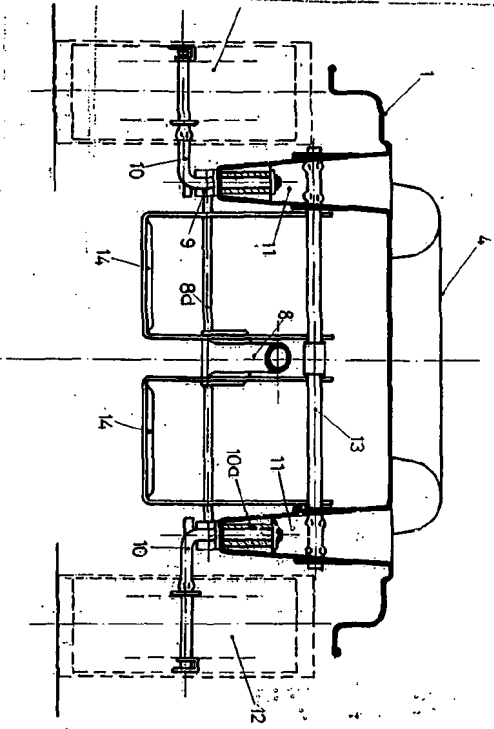


Fig. 4

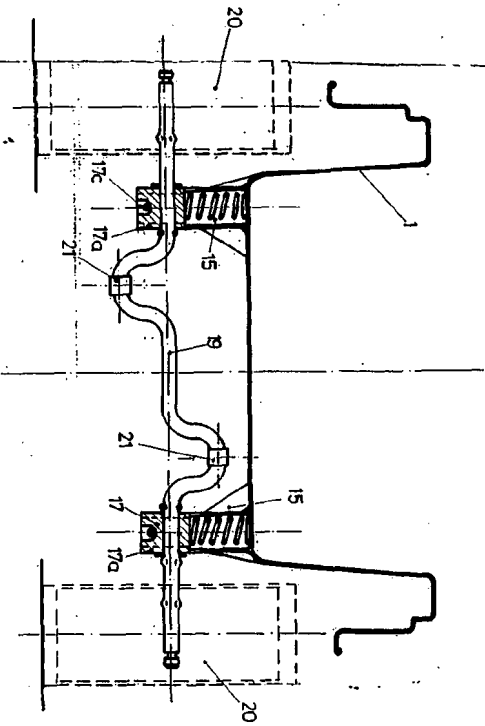


Fig. 5

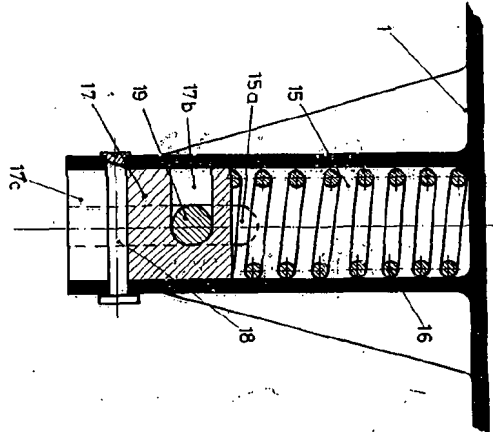


Fig. 6

Escalid variable

MADRID

El Agente

P. I. B.

