



ESPAÑA

(19) ES (11) **25 65 62** (10) Y
 (21)
 (22) FECHA DE PRESENTACION
2 MAR. 1981

MODELO DE UTILIDAD

16 JUL. 1981

(30) PRIORIDADES:

(31) NUMERO (32) FECHA (33) PAIS

(47) FECHA DE PUBLICIDAD

(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
Int. Cl. B62B 9/08, 9/10

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN

"CONJUNTO FRENO-SUSPENSION PERFECCIONADO PARA COHECITOS INFANTILES"

(71) SOLICITANTE (S)

JANE, S.A.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE

BARCELONA, Cartagena 203

(72) INVENTOR (ES)

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE

D, MANUEL DE RAFAEL GARCIA

El presente modelo de utilidad se refiere a un conjunto freno-suspensión perfeccionado para cochecitos infantiles del tipo que comprende un soporte oblongo en cuya parte intermedia articula el extremo inferior del chasis, mientras que por su parte delantera y posterior se relaciona, respectivamente, con el resorte de suspensión y con el freno.

El conjunto freno-suspensión objeto del modelo actual resulta notablemente ventajoso con relación a los citados del indicado tipo, que están ya amparados por el modelo de utilidad nº 225.806 a favor de la firma solicitante del modelo actual. Una importante ventaja del conjunto freno-suspensión actual reside en la gran simplificación del mismo al estar constituido por una sola pieza moldeada y con la que se substituye a la pieza metálica en U de obtención industrial más cara de dicho modelo de utilidad a la que se incorpora un taco para el soporte del freno. Otra ventaja del conjunto freno-suspensión de que se trata consiste en que la articulación del extremo inferior del chasis del cochecito es mejor porque en ella se eliminan los huelgos laterales que se observaban en la realización anterior al jugar dicho extremo cilíndrico entre los brazos de la U.

El conjunto freno-suspensión en su realización según el modelo actual comporta una adaptación del dispositivo

de freno constituido de acuerdo con el modelo de utilidad
nº 253.619 del que es propietaria la misma firma soli-
citante del presente modelo de utilidad y que con la adición
de la suspensión que se incorpora proporciona muy buenos resultados
5 funcionales como conjunto propiamente dicho.

A tenor de sus referidas ventajas, el conjunto
freno-suspensión perfeccionado para cochecitos infantiles
considerado se caracteriza esencialmente porque el soporte
en el que articula el extremo inferior del chasis, y que
10 se relaciona con el resorte de suspensión y con el freno,
está constituido, como se ha indicado, por una monopieza
moldeada con la particularidad de que tal monopieza en
su zona central determina un paso vertical en el que articula un
cajetín de laterales paralelos y en el que se fija el
15 extremo inferior del chasis. Además, dicha monopieza forma
posteriormente dos expansiones laterales donde va instala-
do el freno, mientras que en un elemento transversal del
extremo delantero de dicha monopieza va fijado por su ex-
tremo inferior el resorte de suspensión relacionado supe-
riormente con el chasis.
20

Con el fin de facilitar la explicación, se
acompaña a la presente memoria descriptiva una lámina de
dibujos en la que se ha representado un caso práctico de
realización, el cual se cita solo a título de ejemplo no
25 limitativo del alcance del presente modelo de utilidad.

En dichos dibujos:

La figura 1 es una vista en sección alzada del conjunto freno-suspensión, en posición de frenado.

La figura 2 es una vista en planta correspondiente con la figura anterior.

De acuerdo con los dibujos, el conjunto freno suspensión perfeccionado para cochecitos infantiles objeto del presente modelo de utilidad consta de una palanca fiador -1- de constitución en horquilla que se prolonga formando un pedal -2- cuyo extremo está configurado con entrantes y salientes anulares -3- antideslizantes para el accionamiento del pie. Dicha palanca fiador por el extremo donde están formadas las ramas de la horquilla se articula por mediación de un eje -4- a un soporte -5a- integrado en un extremo posterior de una monopieza moldeada -5- y que presenta substancialmente la configuración de una brida en U posterior para el sostén de un par de ruedas -6- montadas giratoriamente por medio de un eje -7- en dos expansiones laterales perforadas -5b- formadas en dicho soporte.

En una zona central de la monopieza -5- está formado un paso vertical -8- en el que sobre un eje -9- se articula un cajetín -10- de laterales paralelos y provisto de dos entalladuras longitudinales -11- que facilitan la introducción del extremo inferior de un

elemento -12- del chasis del cochecito, cuyo elemento se retiene en el cajetín -10- por medio de dicho eje -9- y con ayuda de un pasador -13- de extremos remachados.

5 En el extremo delantero ahorquillado -5c- de la monopieza -5- está dispuesto un pasador transversal -14- en el que va fijado por su extremo inferior el resorte de suspensión -15- relacionado superiormente con el elemento -12- del chasis del cochecito.

10 Las ramas de la horquilla formada en la palanca fiador -1- presentan exteriormente sendos salientes en V -1'- que en la posición activa de dicha palanca encajan en zonas asimismo en V (no representadas) definidas entre las porciones de arranque de cada dos tabiques radiales de una pluralidad de ellos formados en la cara interior de las ruedas -6- y que, al tener efecto dicho encaje, quedan totalmente inmovilizadas en posición de frenado. La inmovilización de la palanca -1- se consigue con dos tetones -16- que, salientes de la cara interna de las 20 ramas de la mencionada horquilla de la palanca fiador -1-, encajan elásticamente en respectivos orificios laterales -17- previstos en el soporte -5b- de las ruedas -6-. Dicho soporte está dotado de dos pares de aletas laterales exteriores -18- de tope que limitan el giro 25 de la palanca fiador hacia sus posiciones activa y pasiva.

El soporte -5b- de las ruedas presenta otros orificios laterales -17'- en los que encajan elásticamente los tetones -16- de las ramas de la horquilla de la palanca fiador, de modo que ésta se mantiene en posición pasiva de desfrenado. En esta última posición, los salientes en V de la palanca fiador quedan situados en correspondencia con una escotadura (no representada) del perfil de los tabiques radiales de las ruedas -6-, con lo que las mismas quedan desfrenadas con posibilidad de giro libre.

Se comprende que a este conjunto freno-suspensión, podrá adaptarse otro freno distinto al representado y descrito, efectuando en la parte posterior de la pieza -5- las modificaciones pertinentes si ello fuera necesario.

El modelo, dentro de su esencialidad, puede ser llevado a la práctica en otras formas de realización que difieran solo en detalle de la indicada únicamente a título de ejemplo, a las cuales alcanzará igualmente la protección que se recaba. Podrá, pues, fabricarse este conjunto en cualquier forma y tamaño, con los medios y materiales más adecuados y los accesorios más convenientes, por quedar todo ello comprendido en el espíritu de las siguientes reivindicaciones.

REIVINDICACIONES

Se reivindica como objeto del presente
modelo de utilidad:

5 1.- Conjunto freno-suspensión perfeccionado
para cochecitos infantiles, del tipo que comprende un
soporte oblongo en cuya parte intermedia articula el
extremo inferior del chasis, mientras que por su parte
delantera y posterior se relaciona, respectivamente, con
el resorte de suspensión y con el freno, c a r a c t e
10 r i z a d o esencialmente porque dicho soporte está
constituído por una monopieza moldeada que determina
en su zona central un paso vertical en el que articula
un cajetín de laterales paralelos y que recibe la
fijación del extremo inferior del chasis, cuya mono-
15 pieza forma posteriormente sendas expansiones laterales...
donde se instala el freno, mientras que en un elemento
transversal el extremo delantero de dicha monopieza se
fija por su extremo inferior el resorte de suspensión
relacionado superiormente con el chasis.

20 2.- CONJUNTO FRENO-SUSPENSION PERFECCIONADO
PARA COCHECITOS INFANTILES.

Consta la presente memoria descriptiva de ocho
páginas mecanografiadas y una lámina de dibujos.

Ma-

drid, a

2 MAR. 1981

JANE, S.A.

P. A.

MANUEL DE RAFAEL

P. P. *Received*



5
5
5
5
5
5

L/cg

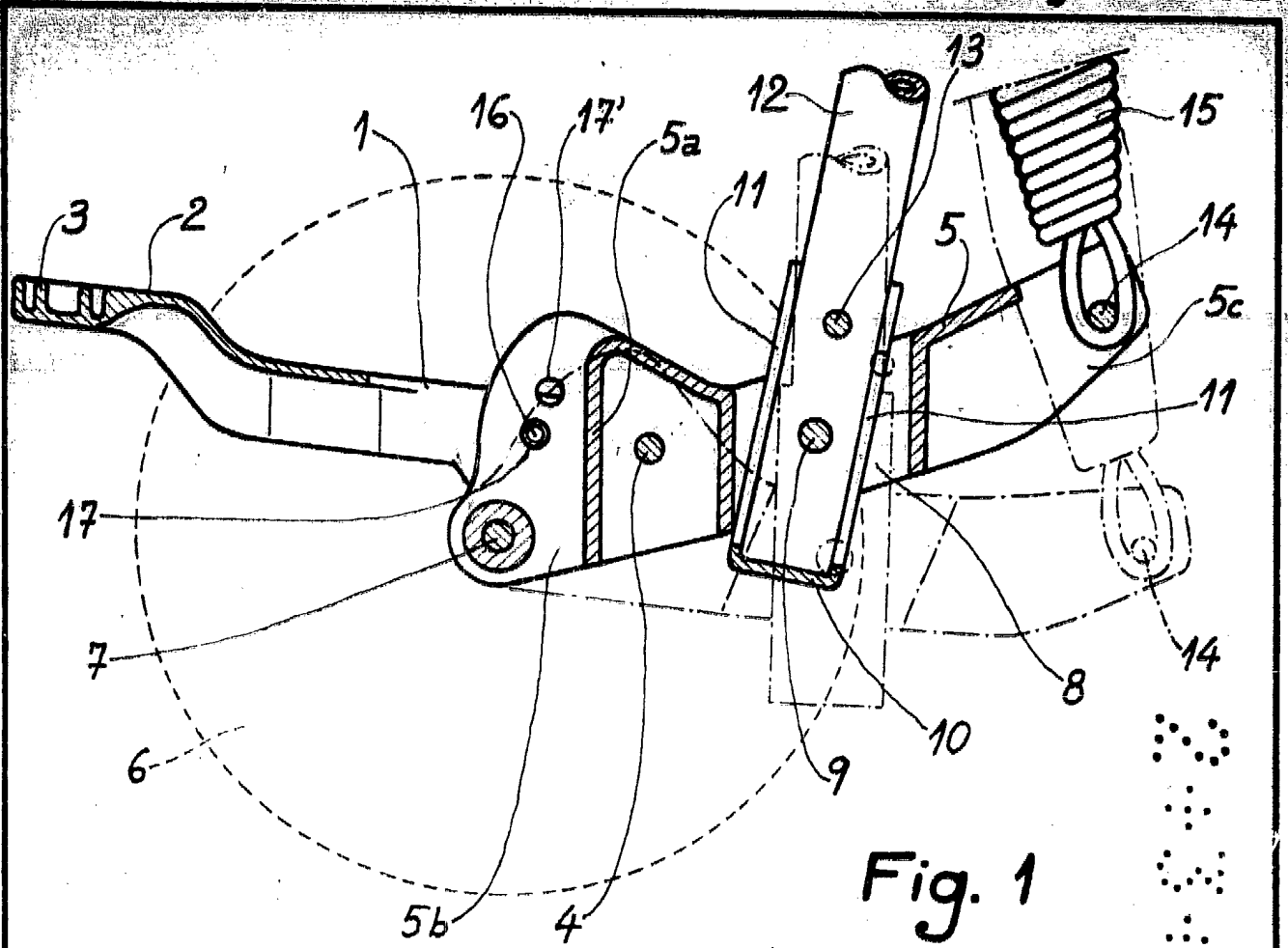


Fig. 1

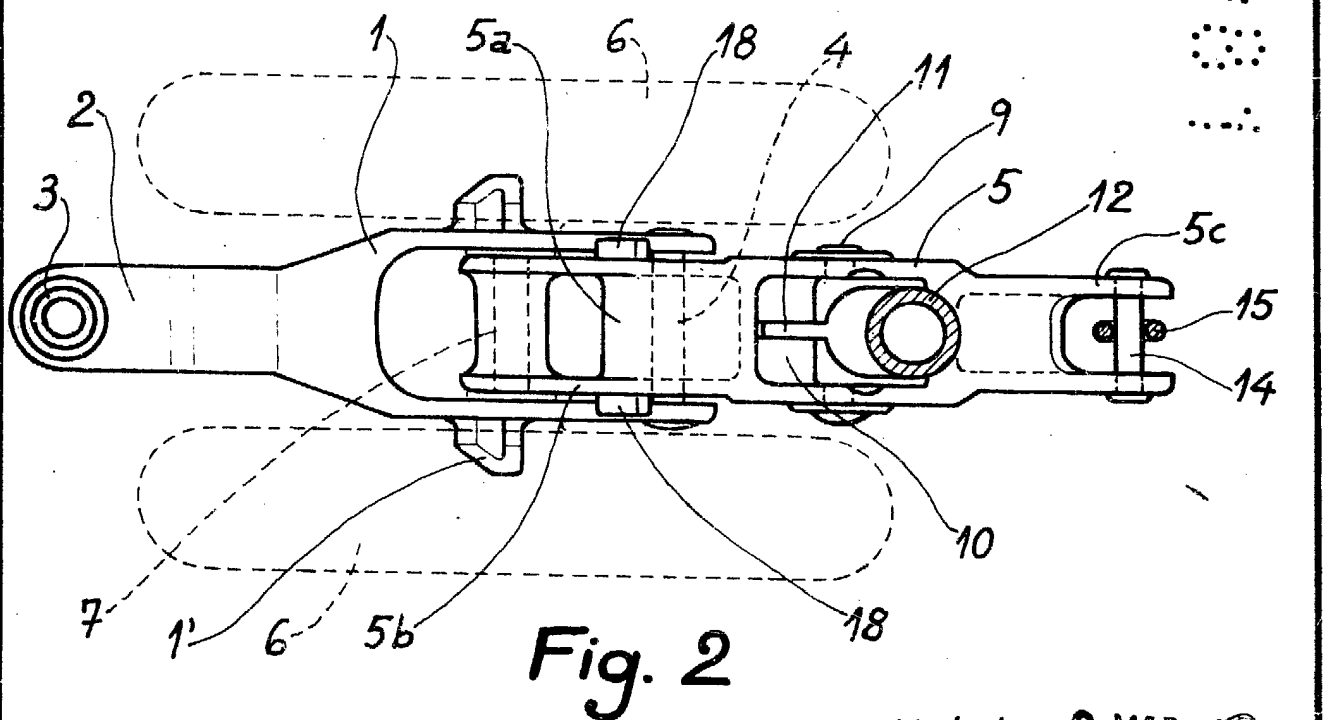


Fig. 2

Escala variable.

Madrid, 2 MAR 1981
MANUEL DE RAFAEL
P. P. *[Signature]*