

(10) ES (11) **284261** (10) Y
 (21) **284261**
 (22) FECHA DE PRESENTACION
30 ENERO 1985



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

1- JUL. 1985

(30) PRIORIDADES:
 (31) NUMERO (32) FECHA (33) PAIS

(37) FECHA DE PUBLICIDAD (38) CLASIFICACION INTERNACIONAL
B62B 1/12

(34) TITULO DE LA INVENCIÓN
" CARRO PLEGABLE PARA COMPRA "

(71) SOLICITANTE (S)
D. Antonio LOPEZ Jiménez

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
CERDANYOLA DEL VALLES (Barcelona) - Avda. Europa, 57

(72) INVENTOR (ES)
El solicitante.

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE
MODESTO POLO SANZ - Agente Oficial de la Propiedad Industrial

La presente invención se refiere, según se expresa en el enunciado de esta Memoria descriptiva, a un carro del tipo de los utilizados para hacer la compra, cuyas características estructurales han sido concebidas específicamente hacia la obtención de dos resultados paralelos a la intrínseca aplicación del carro; por un lado que el mismo sea plegable, y por otro que en su seno se establezcan dos niveles de deposición de objetos, independientes entre sí.

El carro que la invención propone, ofreciendo situación operativa una volumetría considerable, acorde con la finalidad a que se destina, permite su plegamiento de una forma rápida y sencilla hasta una disposición en la que todos los elementos integrantes del mismo quedan dispuestos en situación sensiblemente coplanaria.

Por otro lado, en dicho carro se establece una bandeja intermedia, abatible, de utilización opcional, que permite compartimentar en altura el receptáculo definido en el mismo de manera que los objetos depositados en su mitad inferior, no se vean afectados por el paso de los objetos depositados en su mitad superior, durante el normal transporte del carro en su conjunto.

Obviamente, si la primera característica, la de plegabilidad, resulta sumamente interesante, por cuanto que disminuye de forma considerable la volumetría del carro, en situación inoperante, haciéndolo más manejable y llevadero, la segunda característica es no menos importante ya que, en este tipo de carros, es frecuente que determinados objetos depositados en el mismo, como frutas o similares, se vean dañados durante el transporte por efecto de los objetos que posteriormente se van poniendo encima de ellos, hasta el to

tal llenado del carro, lo que se evita sustancialmente con la existencia del tabique compartimentador anteriormente citado, ya que la mitad superior de tales objetos o productos descansarán sobre dicho tabique intermedio y no sobre los productos albergados en el fondo del carro.

De acuerdo con la invención, el carro que se preconiza se constituye mediante una pluralidad de rejillas o parrillas metálicas, entre las que se define una rejilla base, cuya altura coincide con la del carro y su anchura coincide con la anchura máxima de este último, tanto en situación de plegado como de desplegado, incorporando dicha rejilla en su borde inferior un eje receptor de la correspondiente pareja de ruedas, mientras que superiormente recibe solidariamente a la única asa, preferentemente rígida, de manipulación del conjunto.

A esta rejilla base y a través de sus bordes laterales, se unen articuladamente otras dos rejillas, cuya altura coincide con la de aquella y cuya anchura es aproximadamente la mitad, recibiendo además estas dos rejillas, por su otro borde, a sendas rejillas más estrechas y de la misma altura, provistas de prolongaciones inferiores determinantes de patas, estando estas dos últimas rejillas relacionadas entre sí mediante una sexta rejilla, paralela a la rejilla base, unida también articuladamente a las demás, con la misma altura que las anteriormente citadas y con una anchura que se aproxima a la de la rejilla base pero que es sensiblemente menor que la de esta última.

Se consigue de esta manera un cuerpo prismático-hexagonal, cuyas caras están constituidas por respectivas rejillas y están libremente articuladas a través de sus aris

- tas de unión, que descansa sobre el suelo en situación de
 extensión a través de las ruedas asociadas al eje de la rejilla
 base y a través de las patas establecidas en la segunda
 pareja de rejillas, que es susceptible de plegado, mediante
 5 aproximación de la rejilla intermedia a la rejilla base, lo
 que se consigue paralelamente al abatimiento de cada rejilla
 provista de patas con respecto a la rejilla adyacente de la
 primera pareja y de estas rejillas contra la cara externa
 de la rejilla intermedia.

10 Se complementa la estructura descrita con otras
 dos rejillas, una destinada a constituir el fondo del carro,
 que presenta la misma configuración hexagonal que la planta
 de este último en situación de desplegado, que se une artí-
 culadamente a través de su borde correspondiente a la rejilla
 15 base y que en correspondencia con su línea transversal y me-
 dia recibe articuladamente dos pletinas que se extienden has-
 ta el borde inferior de la rejilla frontal y que se unen tam-
 bién articuladamente a ella, actuando como elementos de
 transmisión que al levantar la rejilla de fondo provocan el
 20 plegado del carro.

Además, a la rejilla de fondo se asocia articula-
 damente, por detrás de su línea transversal media; una cor-
 ta parrilla vertical, que determina con la parrilla base o
 posterior un receptáculo en funciones de botellero y adecua-
 25 damente dimensionado al efecto, estando relacionada por su
 borde superior con dicha rejilla base mediante tirantes late-
 rales articulados en sus extremos para posibilitar el plega-
 do.

30 Dicha parrilla incorpora un asa, prolongación su-
 perior de la misma, sobre la que se actúa para levantar el

fondo del carro y provocar su plegado.

Por último, a la zona media de la rejilla base se asocia articuladamente una segunda rejilla, semejante a la de fondo pero rígida, actuante como tabique compartimentador del receptáculo definido en el carro y que a tal efecto cuenta en su borde opuesto al de articulación con apéndices o emergencias, obtenidas a base de las propias varillas constitutivas de la misma, que apoyan sobre el travesaño medio de la rejilla intermedia o frontal.

Cabe citar también, por último, que la unión articulada entre las diferentes rejillas se consigue mediante prolongaciones de las varillas constitutivas de las mismas que a modo de ganchos abrazan a varillas de las rejillas complementarias, y que además en la primera pareja de rejillas, las asociadas a la rejilla base y en el borde opuesto al de acoplamiento a esta última, cuentan con un medio de enganche que confiere carácter estable al carro en situación de plegado, mientras que su situación de desplegado se mantiene por la rejilla de fondo, por la rejilla compartimentadora y por efecto de los propios objetos contenidos en el mismo.

A continuación se hará una descripción completa del aludido Modelo con referencia a los dibujos que se acompañan, en los cuales se representa, a simple título de ejemplo, no limitativo, una forma preferente de realización, susceptible de todas aquellas modificaciones de detalle que no alteren fundamentalmente sus características esenciales.

En dichos dibujos:

La figura 1, muestra un despiece en perspectiva de un carro plegable para compra realizado de acuerdo con el

objeto de la presente invención.

La figura 2, muestra, también según una vista en perspectiva, el mismo carro debidamente montado y en situación de desplegado.

La figura 3, muestra, finalmente, según una perspectiva semejante a la de la figura 2, el citado carro en situación de plegado.

A la vista de estas figuras puede observarse como el carro plegable que se preconiza se constituye mediante una pluralidad de rejillas o parrillas metálicas, y más concretamente mediante una rejilla base (1), constitutivo del elemento fundamental del carro, al que se asocian el resto de los elementos que lo integran, rejilla base (1) a cuyo borde inferior es solidario un eje (2) portador de las lúdicas ruedas (3) que facilitan el deslizamiento del mismo, mientras que su borde superior se prolonga en un asa (4), que permite y facilita su manipulación.

Dicha rejilla base (1), que por sus propias dimensiones determina la altura y la anchura general del carro, recibe articuladamente por sus bordes laterales a sendas rejillas (5-5'), cuya altura coincide con la de la rejilla (1) y cuya anchura es sensiblemente la mitad que la de esta última, recibiendo a su vez dicha primera pareja de rejillas (5-5') a una pareja de rejillas (6-6'), de anchura considerablemente menor y con la especial particularidad de que su borde inferior se prolonga en patas (7-7'), cuya altura se corresponde con la exigida por el tamaño de las ruedas (3), para conferir al carro la adecuada estabilidad en situación operante, como muestra la figura 2.

Esta segunda pareja de rejillas (6-6') están rela

cionadas entre sí mediante una rejilla intermedia y frontal (8), cuya altura, al igual que la de las anteriores coincide también con la de la rejilla base (1), y cuya anchura es sensiblemente menor que la de esta última.

5 Mediante este conjunto de rejillas (1, 5, 6 y 8) se configura un cuerpo tubular, de planta hexagonal y regular, como muestra la figura 2, que se cierra inferiormente con la colaboración de una rejilla de fondo (9) que presenta una configuración coincidente con la planta general del carro en situación operante, que se une articuladamente a través de su borde posterior al borde inferior de la rejilla base (1), mientras que en correspondencia con su línea transversal media recibe a una pareja de pletinas (10) que se extienden hasta el borde inferior de la rejilla intermedia o frontal (8), por debajo de la rejilla de fondo (9) y con sus extremos articulados a ambas rejillas (8 y 9), de forma que al levantar la rejilla de fondo (9) arrastra a la rejilla frontal (8) provocando el automático plegado del carro desde la situación operante representada en la figura 2, a la situación inoperante representada en la figura 3.

15 A la rejilla de fondo (9) se une, además, articuladamente una corta parrilla vertical (11), concretamente por detrás de la línea transversal media que recibe a las pletinas (10), determinando esta parrilla (11), con el fondo (9) y la rejilla posterior o base (1), un receptáculo en funciones de botellero.

25 Esta parrilla (11), mantiene su verticalidad operativa merced a la existencia de dos tirantes laterales (12) que se unen articuladamente por sus extremos al borde superior de la misma y a la rejilla posterior (1).

30

La parrilla (11) se prolonga centrada y superiormente en un asa (11') que facilita la tracción sobre ella para el abatimiento de la rejilla de fondo (9) y el conseguiente plegado del carro.

5 La estructura descrita se complementa finalmente con una rejilla compartimentadora (13), semejante a la rejilla de fondo (9), rejilla compartimentadora que a través de su borde posterior se une articuladamente a un travesaño de la zona media de la rejilla de base (1), mientras que en su borde opuesto presenta apéndices o emergencias (13') a través de los que descansa sobre uno de los travesaños de la rejilla frontal o intermedia (8), como por ejemplo sobre el travesaño (14), estando pues dicha rejilla compartimentadora (13) capacitada para adoptar un posicionamiento vertical, de adaptación a la rejilla de fondo (1), que permite el libre acceso de los objetos o productos hacia el fondo del carro, y en un determinado momento abatirse hasta una situación horizontal, limitada por la incidencia de sus apéndices (13') sobre el travesaño (14), en la que se constituye en una nueva base de apoyo para los productos u objetos que ocupan la mitad superior de la volumetría del carro.

15 Cabe destacar también que, como anteriormente se ha dicho y se observa con todo detalle en las figuras, la unión articulada de las diferentes rejillas, se consigue mediante prolongaciones (15) a modo de ganchos existentes en el borde adecuado de las mismas, que abrazan a las varillas de las otras rejillas a las que han de asociarse.

25 Se ha previsto también que al borde de la primera pareja de rejillas (5) opuesto al de su unión articulada a la rejilla base (1), se asocien medios de enganche (16)

30

que mantienen con carácter estable la situación de plegado para el carro, como muestra la figura 3.

Se deduce de la estructuración descrita que, como se observa en la citada figura 3, el carro adopta una estructura en situación inoperante o de plegado en la que sus diferentes elementos resultan practicamente coplanarios, adaptados todos ellos contra la rejilla base (1), mientras que en situación operante o desplegada, la mostrada en la figura 3, dicho carro ofrece un receptáculo de carga de considerable volumetría, que además está asistido por la rejilla compartimentadora (13), la cual permite establecer dos niveles de carga totalmente independientes.

La forma, dimensiones y materiales podrán ser variables y en general cuanto sea accesorio o secundario siempre que no altere, cambie o modifique la esencialidad del objeto que se describe.

Los términos en queda redactada esta Memoria son ciertos y fiel reflejo del objeto descrito, debiéndose tomar con carácter amplio y nunca en forma limitativa.

REIVINDICACIONES

1).- Carro plegable para compra, c a r a c t e -
r i z a d o por estar constituido a partir de una plurali
dad de rejillas o parrillas metálicas, concretamente una
5 rejilla base, cuya altura y anchura define las correspon
dientes cotas generales para el carro e incorpora en su bor
de inferior un eje al que se asocia la correspondiente pa
reja de ruedas, mientras que superiormente se prolonga en
un asa para manejo del conjunto, recibiendo dicha rejilla
10 base, a través de sus bordes laterales y de forma reticula
da, a una primera pareja de rejillas, de igual altura y de
anchura sensiblemente la mitad, las cuales y a través de
sus bordes libres, reciben a una segunda pareja de rejillas,
de anchura considerablemente menor y provistas en su borde
15 inferior de prolongaciones determinantes de patas de apoyo,
a la vez que estas dos últimas rejillas están relacionadas
entre sí mediante una rejilla frontal e intermedia, también
de altura coincidente con la de todas las anteriores, y cu
ya anchura se aproxima pero es sensiblemente menor que la
20 de la rejilla base configurando tales rejillas en su conjun
to un cuerpo tubular, de planta hexagonal e irregular.

2).- Carro plegable para compra, según reivindi
cación primera, caracterizado porque el citado cuerpo tubu
lar se cierra inferiormente con la colaboración de una reji
25 lla de fondo que se une articuladamente por su borde poste
rior al borde inferior de la rejilla base, presentando di
cha rejilla de fondo la misma configuración hexagonal que
la planta del cuerpo tubular y con la particularidad de que
a tal rejilla, en correspondencia con su línea transversal
30 y media, se unen articuladamente dos pletinas que a su vez

están articuladas al borde inferior de la rejilla frontal, de forma que la basculación ascendente de la base, mediante tracción sobre la misma, provoca el automático plegado del carro.

5 3).- Carro plegable para compra, según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque a la rejilla de fondo se asocia articuladamente, por detrás de su línea transversal media una corta parrilla vertical, que determina, con la rejilla base, un receptáculo en funciones de b^o tellero, y que se une a dicha rejilla base a través de dos tirantes laterales, superiores y articulados, habiéndose previsto que esta corta parrilla vertical incorpore, interior y centradamente, un asa que facilita la tracción sobre la rejilla de fondo para plegado del carro.

15 4).- Carro plegable para compra, según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque a la rejilla base, aproximadamente a nivel medio, se une articuladamente una segunda rejilla transversal, semejante a la rejilla de fondo, pero rígida y monopieza, la cual cuenta en su borde opuesto con apéndices o emergencias destinadas a su acoplamiento, en situación horizontal u operativa, al travesano correspondiente de la rejilla frontal o intermedia, todo ello de forma que esta rejilla establece una compartimentación en altura para el receptáculo definido en el carro.

25 5).- Carro plegable para compra, según reivindicaciones anteriores, caracterizado porque las uniones articuladas entre las diferentes rejillas se consiguen mediante prolongaciones de las varillas constitutivas de las mismas, que configuran ganchos que abrazan a las varillas de las rejillas complementarias, habiéndose previsto que, en situa

5
- ción de plegado, la rejilla frontal o intermedia se adapte a la cara interna de la rejilla base, las rejillas de la segunda pareja, la provista de patas, lo haga sobre la cara interna de las rejillas de la primera pareja, y unas y otras se abatan a su vez sobre la cara externa de la rejilla frontal o intermedia, con la particularidad además de que la primera pareja de rejillas cuenta con medios de enganche, de una sobre otra, que confieren estabilidad al conjunto en situación de plegado.

10 6).- "CARRO PLEGABLE PARA COMPRA", tal y como queda sustancialmente descrito en la presente Memoria y en los dibujos adjuntos.

Esta Memoria consta de doce hojas foliadas y mecanografiadas por una sola cara.

15 Madrid, 30 ENE. 1985

P.

MODESTO POLO

P. P.



20

25

30

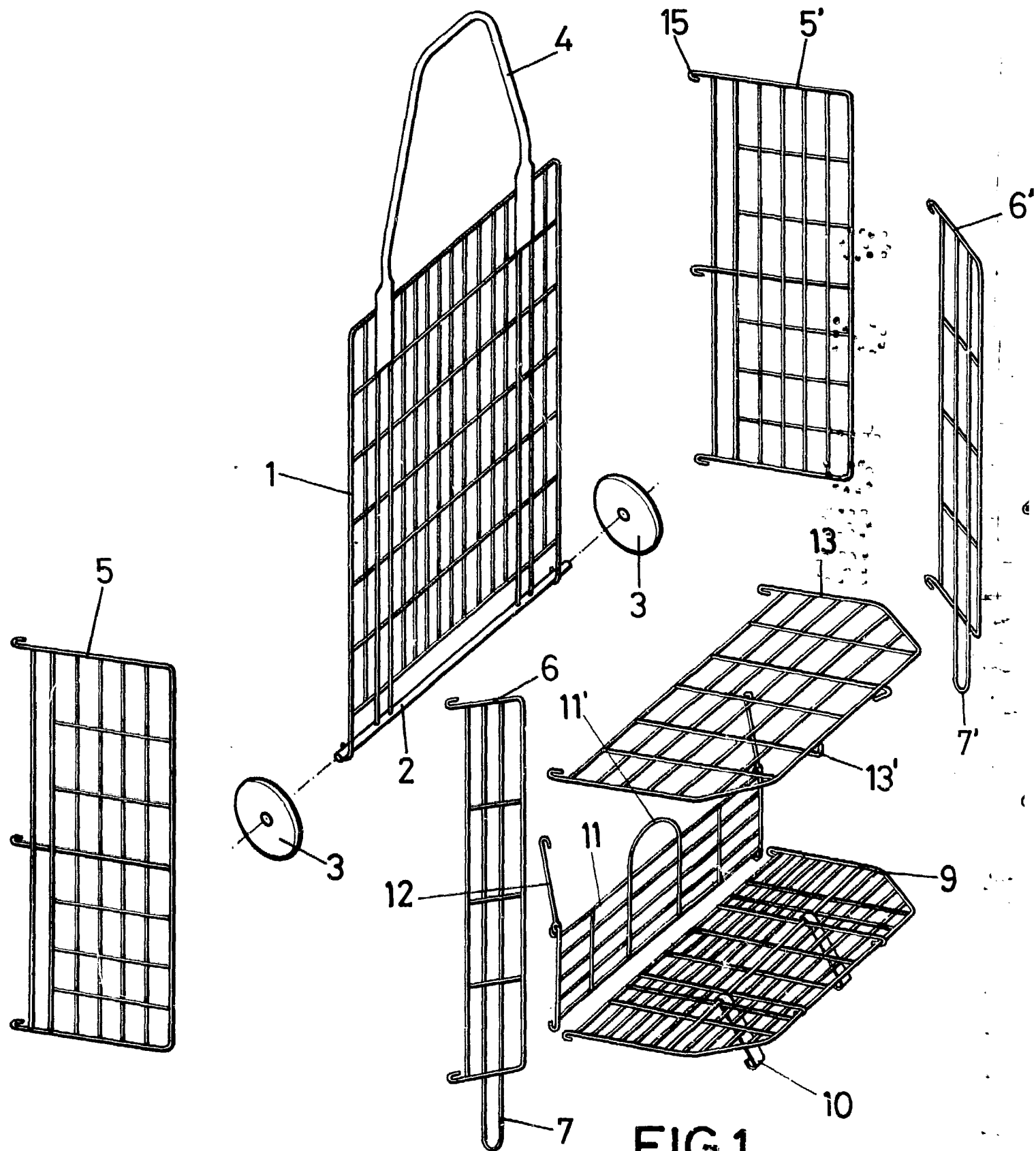


FIG.1

ESCALA VARIABLE

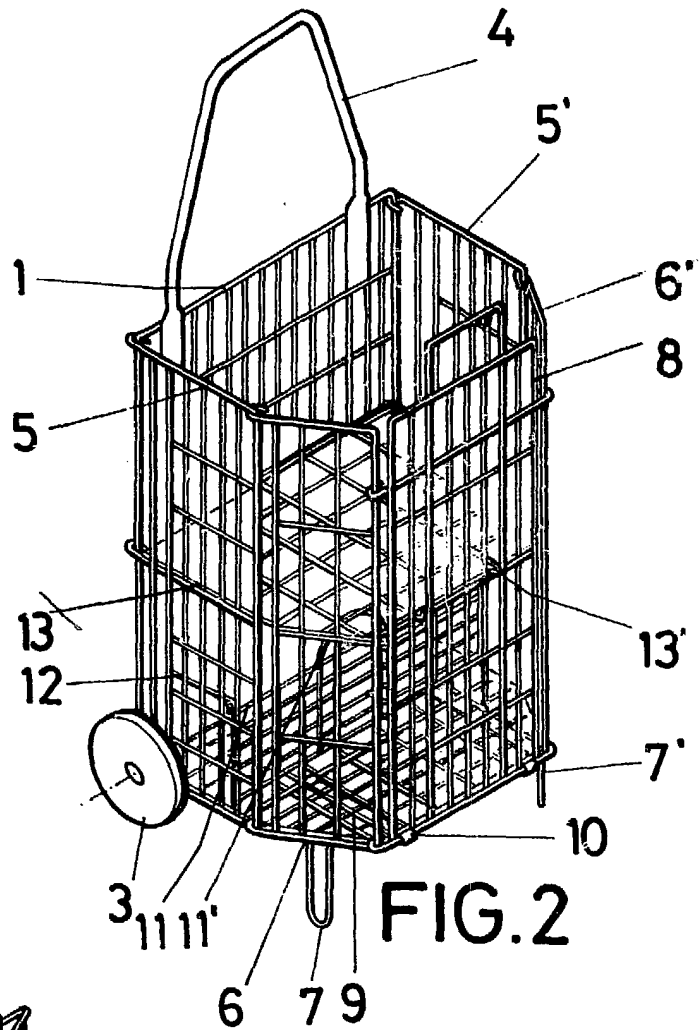


FIG. 2

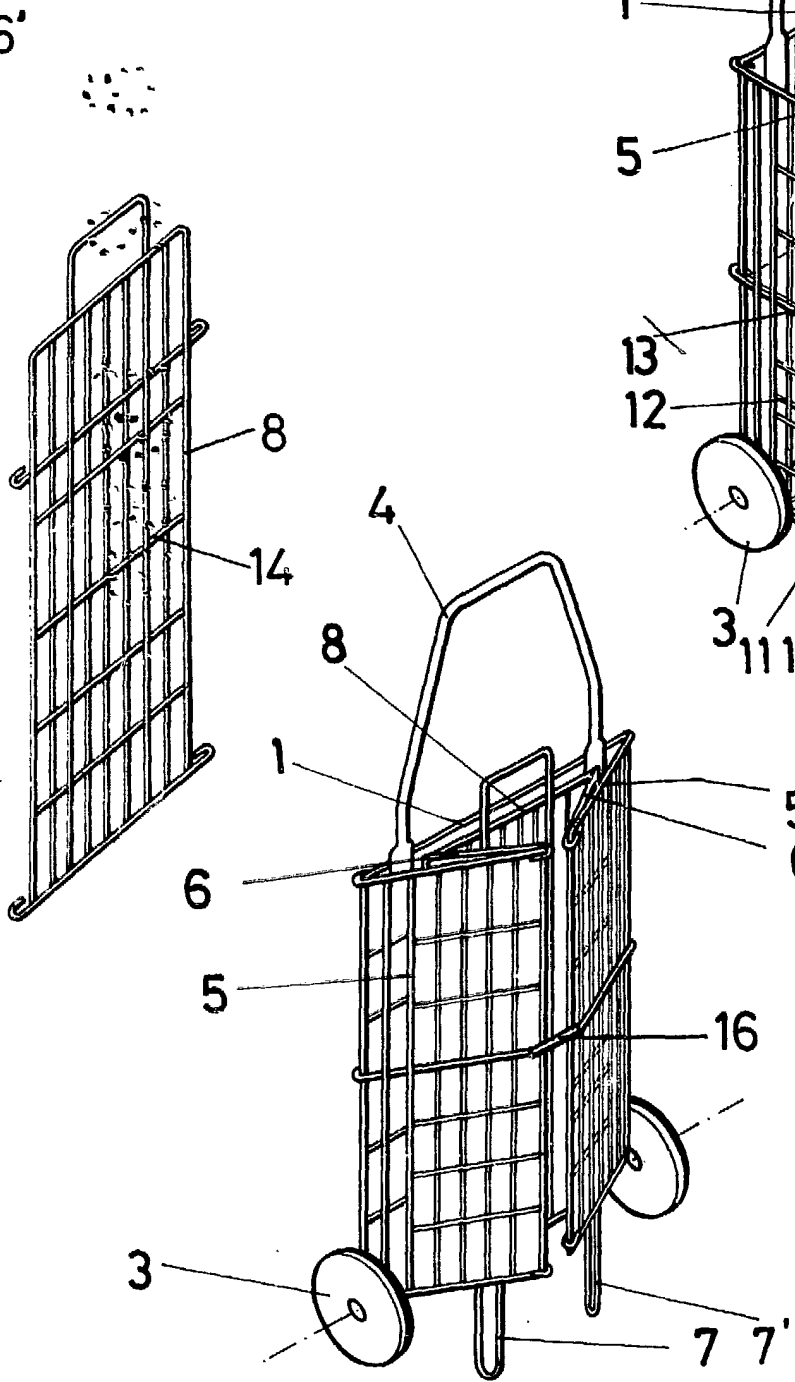


FIG. 3

MADRID 30 ENE. 1985

MODESTO POLO
P. P.

