

(19) ES (21) (22)	NUMERO <b>293587</b>	(10) Y
	FECHA DE PRESENTACION <b>1 ABR. 1986</b>	



ESPAÑA

MODELO DE UTILIDAD

16 AGO. 1986

(30) PRIORIDADES:		
(31) NUMERO	(32) FECHA	(33) PAIS
85 04966	2-4-1985	Francia

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	B62B 3/02

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
"CARRO DE TRANSPORTE, EN PARTICULAR PARA LA CLIENTELA DE LAS TIENDAS DE AUTO-SERVICIO"

(71) SOLICITANTE (S)
ATELIERS REUNIS CADDIE S.A.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
57300 SCHILTIGHEIM, Bas Rhin (Francia), 13, rue de la Mairie

(72) INVENTOR (ES)
D. Guy Weill

(73) TITULAR (ES)

(74) REPRESENTANTE
D. Luis Durán Cuevas 227(5)

RESUMEN

Carro de transporte, que lleva una cesta para el transporte de mercancías soportada por una base inferior, cuya parte delantera es susceptible de meterse bajo la cesta de un carro similar cuando se encajan dos carros, uno dentro del otro por detrás.

Cada uno de los lados de esta base, está provisto de una pieza añadida que lleva una rampa inclinada (-11-) apta para entrar en contacto con un travesaño horizontal (-9-) del carro colocado delante, cuando se encajan dos carros y para levantar de esta manera la parte trasera de la base del carro delantero al separar sus ruedas traseras (-3-) en relación con el suelo. Preferentemente, cada rampa de levantamiento está constituida por la parte delantera inclinada (-11-) de una cuchilla metálica (-12-) con una parte trasera (-15-) inclinada en sentido contrario y que sigue una arista superior (-14-) con una colocación tal que después de encajar los dos carros (A y B) uno dentro del otro, el travesaño levantado (-9-) del carro delantero (B) se encuentra más allá de esta arista (-14-) lo que asegura el acoplamiento de los dos carros.

Este carro se destina sobre todo para ser puesto al servicio de la clientela en las tiendas de auto-servicio.

25.

MEMORIA DESCRIPTIVA

La presente invención se refiere a los carros puestas a disposición de la clientela de las tiendas de auto-servicio para transportar los productos y mercancías elegidas.

5. Estos carros están constituidos por una gran cesta de transporte situada a cierta altura en relación con una base inferior, sobre la cual están fijadas las ruedas, estando previsto un asidero de maniobra en la parte superior del extremo trasero del conjunto.

10. Con la finalidad de reducir sus dimensiones, cuando estos carros están a la espera de ser utilizados, están concebidos de manera que encajen unos en otros. Para esto, la pared vertical trasera de la cesta de transporte está constituida por una hoja articulada en su borde superior,

15. de tal forma que pueda ser levantada para dejar meter el extremo delantero de la cesta de otro carro. Por su lado, la base inferior de estos carros presenta también una forma que permite encajar varios carros unos dentro de los otros al meter cada uno de ellos en el extremo trasero de otro carro.

20. carro.

Para facilitar el desplazamiento "en bloque" de una fila de carros así encajados unos en otros ya se ha propuesto proveer éstos con medios aptos para asegurar el levantamiento de las ruedas traseras de cada carro, exceptuando las del carro colocado en el extremo trasero del conjunto.

25. las del carro colocado en el extremo trasero del conjunto.

Así, la base del carro descrito en la patente francesa 2.537.076 lleva dos largueros laterales cuya parte delantera inclinada está destinada a meterse bajo un travesaño

horizontal, que forma parte de la base del carro situado de lante.

5. Cuando se encajan estos dos carros uno dentro de otro por detrás, lo que hace que se levante la parte trasera del carro que está delante. Sin embargo, esta solución implica que la inclinación de los largueros de la base sea rigurosamente constante, ya que sinó podria no haber levantamiento de las ruedas traseras del carro delantero. En cambio, como los largueros de la base están constituídos por hilos metálicos acodados, resulta sin embargo que durante el uso, por el hecho de su utilización, es difícil asegurar de una forma perfecta y constante, la inclinación de los largueros en la parte trasera de la base.

10. Por esto, esta invención tiene por objeto un carro en el cual el levantamiento de las ruedas traseras, cuando se encajan varios carros unos en otros, está asegurado por medios diferentes concebidos de manera que den entera satisfacción.

15. A este efecto, cada uno de los lados de la base de este carro está provisto de una pieza añadida que lleva una rampa inclinada apta para entrar en contacto con un travesaño horizontal del carro y para levantar así la parte trasera de la base del carro delantero al separar sus ruedas traseras en relación con el suelo.

20. Según otra característica, cada pieza añadida, que lleva una rampa de levantamiento, está constituida por un pasador colocado en un plano vertical y fijado contra el lado correspondiente de la base, llevando este pasador una muesca

dentro de la cual está metido el extremo correspondiente de un hilo metálico.

5. Así pues, la posición de cada rampa de levantamiento está directamente en función de la del travesaño de la base correspondiente, la cual está fijada con precisión en el momento de la fabricación del carro. Sin embargo, tal como se expondrá detalladamente en la descripción que sigue, también se puede prever una posibilidad de reglaje, o de desplazamiento, de las rampas de levantamiento en el sentido longitudinal.

10. Un ejemplo de realización del carro según la invención está descrito a continuación a título ilustrativo y no limitativo, en referencia al dibujo adjunto, en el cual:

15. La figura 1 es una vista en perspectiva de dicho carro;

La figura 2 es una vista parcial en alzado de lado, representando dos carros según la invención al principio de su encajamiento uno dentro de otro;

20. La figura 3 es una vista similar, representando estos mismos carros después de haber terminado su encajamiento;

La figura 4 es una vista en perspectiva de las rampas de levantamiento y de la pieza que le sirve de soporte.

25. Las figuras 5 y 6 son vistas parciales en sección transversal, correspondiente a las líneas V-V y VI-VI de la figura 2, pero a escala diferente de la de esta figura.

La figura 7 es una vista parcial en sección vertical según la línea VII-VII de la figura 5.

De forma conocida, el carro según la invención lle

va una cesta de transporte -1- cuyo fondo está situado claramente por encima del suelo, por ejemplo a una altura comprendida entre 35 y 45 cms. Esta cesta la soporta una base montada en cuatro ruedas, a saber: dos ruedas orientables

5. -2- delante y dos ruedas no orientables -3- detrás. Para permitir el encajamiento de otro carro, la pared trasera está constituida por una hoja -4-, también de hilo metálico, montada giratoria en su extremo superior, alrededor de un eje -5-. Eventualmente, esta hoja puede, de forma conocida, llevar otros elementos articulados que le permiten hacer de porta-bebés, tal como es el caso en el ejemplo representado.

10. La base de este carro está constituida por dos largueros laterales constituidos cada uno por dos hilos metálicos paralelos -6- colocados en un mismo plano vertical. Estos largueros llevan una parte delantera -6a-, que está inclinada hacia abajo, y una parte trasera -6b- también inclinada. Estas dos partes están separadas por una parte mediana -6c- que sirve de soporte a la parte trasera de la cesta -1-.

20. En el extremo delantero, los dos largueros están reunidos por un travesaño horizontal -7- de hilo metálico. Otro travesaño similar -8- está situado cerca de la junta entre la parte delantera -6a- de los largueros y su parte mediana -6c-. Este segundo travesaño es acodado de forma que sirva de soporte debajo de la cesta -1-. Finalmente, está previsto un tercer travesaño -9- que une la parte mediana -6c- de los dos travesaños de la base. Este travesaño está constituido por un hilo metálico cuyos extremos -10- están acodados hacia abajo y hacia atrás para servir de alguna ma

nera de puntal. Sin embargo, este travesaño trasero -9- también está destinado a cooperar con las rampas de levantamiento previstas en otro carro idéntico y esto, cuando se encajan estos dos carros uno dentro del otro por detrás.

5. Cada una de estas rampas está constituida por la parte delantera inclinada -11- de una cuchilla metálica acodada -12- fijada en el canto superior de un pasador -13-, colocado en un plano vertical y que le sirve de soporte (ver figura 4). La cuchilla metálica -12- presenta una arista superior -14-, seguida por una parte inclinada -15-. El pasador -13- está fijado contra la cara interna del larguero correspondiente. Su fijación está asegurada por dos pernos -16- metidos entre los dos hilos metálicos que constituyen este larguero, así como a través de los agujeros -17- previstos en este pasador.

10. Sin embargo, en su extremo trasero, éste lleva una muesca -18- destinada a servir de alojamiento al extremo correspondiente -19- del travesaño intermedio de la base, estando este extremo también metido entre los dos hilos que constituyen el larguero correspondiente. Así, la posición de cada pasador -13- y por consiguiente, la de cada rampa de levantamiento -11- está directamente determinada por la posición del travesaño -8-. Pero, este travesaño está fijado de forma precisa en la base cuando se fabrica el carro.

15. Cuando un carro A, según la invención, está encajado por detrás dentro de un carro idéntico B, situado delante de él, el extremo delantero de su base se mete debajo de la cesta de este carro tal como se representa en la figura 2.

Cuando se acaba este encajamiento, las rampas -11- del carro trasero A vienen a colocarse debajo del travesaño trasero -9- del carro delantero B. Se deslizan entonces contra este travesaño levantando así la parte trasera del carro B. Al final del movimiento, la arista superior -14- de cada rampa de levantamiento viene a colocarse más allá del travesaño -9- del carro delantero B, de tal forma que resulta de alguna manera un acoplamiento de los dos carros A y B, con el travesaño trasero -9- del carro delantero B descansando contra la parte trasera -15- de las rampas de levantamiento, tal como se representa en la figura 7. En esta posición, las ruedas traseras -3- del carro delantero B resultan separadas en relación con el suelo de una distancia  $h$  (ver figura 8).

En estas condiciones, cuando se encajan una serie de carros unos dentro de otros, las ruedas traseras de todos estos carros resultan separadas del suelo, excepto las ruedas traseras del último carro de la fila correspondiente. Esto permite por lo tanto, una maniobra fácil del conjunto de estos carros.

Conviene recalcar que las rampas -11- permiten con seguir tal levantamiento de las ruedas traseras de una forma totalmente segura, así como un acoplamiento de los carros en cajados unos en otros. Por otra parte, por el mismo hecho de su estructura, estas rampas son extremadamente robustas y no corren riesgo de deformarse por el uso. Además, y sobre todo, su posición es extremadamente precisa ya que está directamen te determinada por la del travesaño superior de la base del carro correspondiente.

Sin embargo, también se puede prever una posibilidad de ajuste de la posición exacta de cada rampa de levantamiento -11-. A este efecto, basta con aumentar el ancho de la muesca -18- de los pasadores -13- que sirven de soporte a estas rampas. Así, al destornillar los pernos -16- de fijación, se puede desplazar los pasadores -13- y las rampas -11- en el sentido longitudinal para fijarlos en una nueva posición.

Sin embargo, también se podría prever en cada pasador -13-, varias muescas -18- espaciadas una detrás de otra en el sentido longitudinal. Así, estos pasadores podrían estar fijos en distintas posiciones al encajar una u otra muesca -18- en el extremo correspondiente del travesaño -18- de la base del carro.

En el ejemplo descrito aquí arriba, los largueros de la base del carro están constituidos por dos hilos metálicos paralelos colocados en un mismo plano vertical... Sin embargo, estos largueros podrían estar realizados de forma diferente y la estructura de la base misma podría modificarse con la fijación de las rampas de levantamiento -11- adaptada a tal modificación.

Todo cuanto no afecte, altere, cambie o modifique la esencia del carro descrito, será variable a los efectos del actual Modelo.

N O T A.

Se reivindica como objeto de este registro por Modelo de Utilidad:

- 1.- Carro de transporte, en particular para la
5. clientela de las tiendas de auto-servicio, del tipo de los que llevan una cesta de transporte de mercancías soportada por una base inferior situada por encima de las ruedas del carro y que lleva en cada uno de los lados de la base una parte delantera inclinada horizontalmente y que se extiende
10. hacia la base desde la cesta, estando éstas partes delanteras dispuestas para meterse debajo de la cesta de un carro similar cuando se encajan dos carros uno dentro de otro por detrás, caracterizado porque las partes delanteras inclinadas (-6a-) de cada uno de los lados de la base (-6-) están
15. provistas cada una de una pieza añadida (-12-,-13-) que tiene una rampa (-11-) apta para entrar en contacto con un travesaño horizontal (-9-) del carro situado delante cuando se encajan los dos carros, y para levantar así la parte trasera de la base del carro delantero al separar sus
20. traseras (-3-) en relación con el suelo, siendo dicha pieza añadida ajustable en posición sobre la parte inclinada correspondiente.

- 2.- Carro de transporte, según la reivindicación 1, caracterizado porque cada rampa de levantamiento está
25. constituida por la parte delantera inclinada (-11-) de una cuchilla metálica (-12-) que incluye una parte trasera (-15-) inclinada en sentido contrario y que viene a continuación de una arista superior (-14-) de tal forma que, después de

encajar los dos carros (A y B) uno dentro del otro, el travesañ levantado (-9-) del carro delantero (B) resulta colocado más allá de esta arista (-14-), en contacto con la parte trasera (-15-) de la rampa de levantamiento, asegurando el bloqueo del carro trasero (A) y asegurando el acoplamiento de los dos carros.

3.- Carro de transporte, según las reivindicaciones 1 y 2, caracterizado porque cada pieza añadida, que lleva una rampa de levantamiento (-11-), está constituida por un pasador (-13-) colocado en un plano vertical y fijado contra el lado correspondiente (-6-) de la base; llevando este pasador una muesca (-18-) en la cual está metido el extremo correspondiente (-19-) de un hilo metálico (-8-) que constituye uno de los travesaños horizontales de la base.

4.- Carro de transporte, según la reivindicación 3, caracterizado porque cada lado (-6-) de la base está constituido por dos hilos metálicos paralelos dispuestos en un mismo plano vertical y la fijación del pasador (-13-) que sirve de soporte a la rampa (-11-) de levantamiento correspondiente, está asegurada por dos pernos (-16-) metidos entre los dos hilos metálicos del larguero respectivo.

5.- Carro de transporte, según las reivindicaciones 3 y 4, caracterizado porque, para recibir el extremo correspondiente de la base, el pasador (-13-) que sirve de soporte a cada rampa de levantamiento (-11-), lleva una muesca de anchura netamente mayor que la sección de este travesañ, de tal forma que se puede regular la posición de cada rampa de levantamiento en el sentido longitudinal.

6.- Carro de transporte, según las reivindicaciones 3 y 4, caracterizado porque, para recibir el extremo correspondiente de la base, el pasador (-13-) que sirve de soporte a cada rampa de levantamiento (-11-) lleva varias muescas espaciadas unas de otras en el sentido longitudinal, de tal forma que se puede fijar cada rampa de levantamiento en posiciones diferentes en el sentido longitudinal.

Sean cuales fueren las circunstancias que concurren en la esencialidad del Modelo de Utilidad definido en las anteriores reivindicaciones, cuyo objeto es:

7.- "CARRO DE TRANSPORTE, EN PARTICULAR PARA LA CLIENTELA DE LAS TIENDAS DE AUTOSERVICIO".

Consta la presente memoria de doce hojas foliadas, mecanografiadas por una sola cara, y de los dibujos unidos a la misma.

Barcelona, 1 ABR. 1986

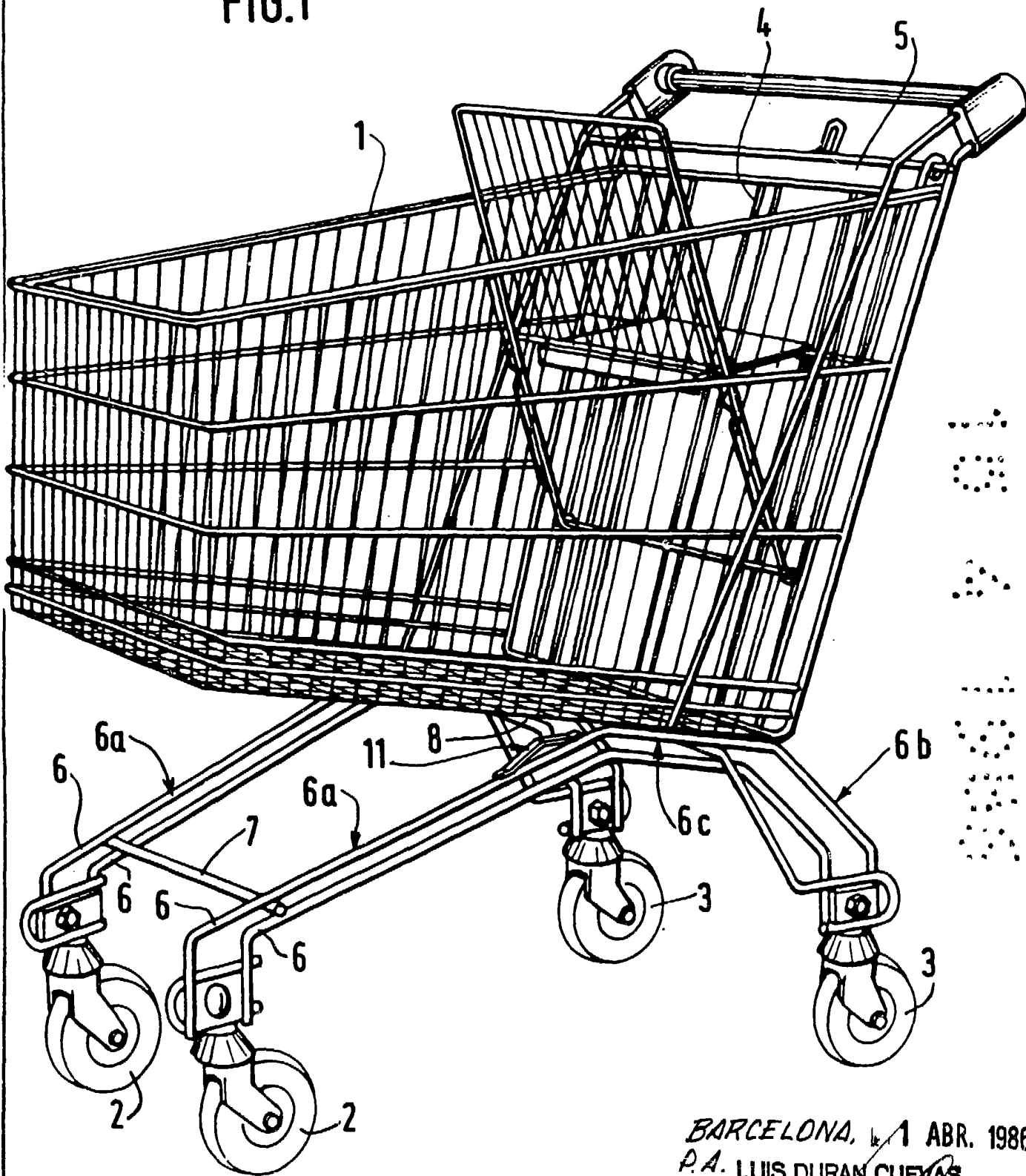
P.A. de ATELIERS REUNIS CADDIE S.A.,

**LUIS DURAN CUEVAS**

P. P.



FIG.1



BARCELONA, 1 ABR. 1986  
P.A. LUIS DURAN CUEVAS  
P. P.

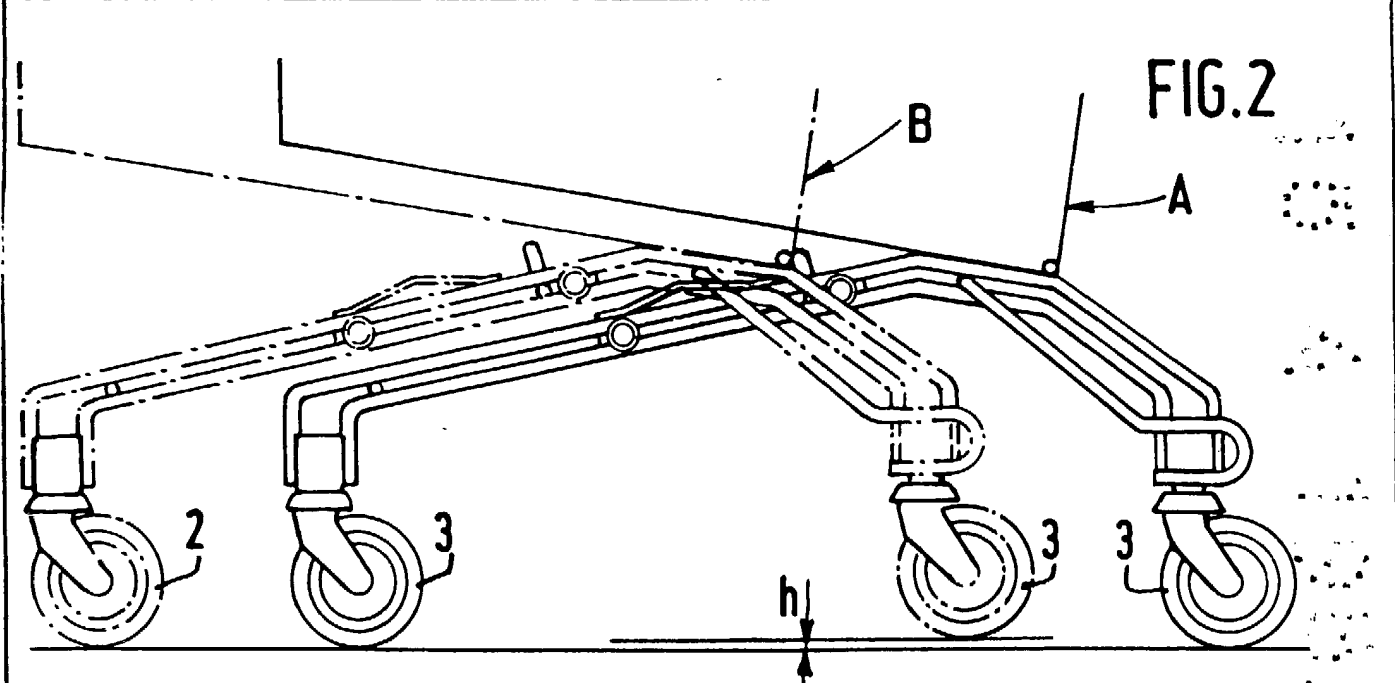
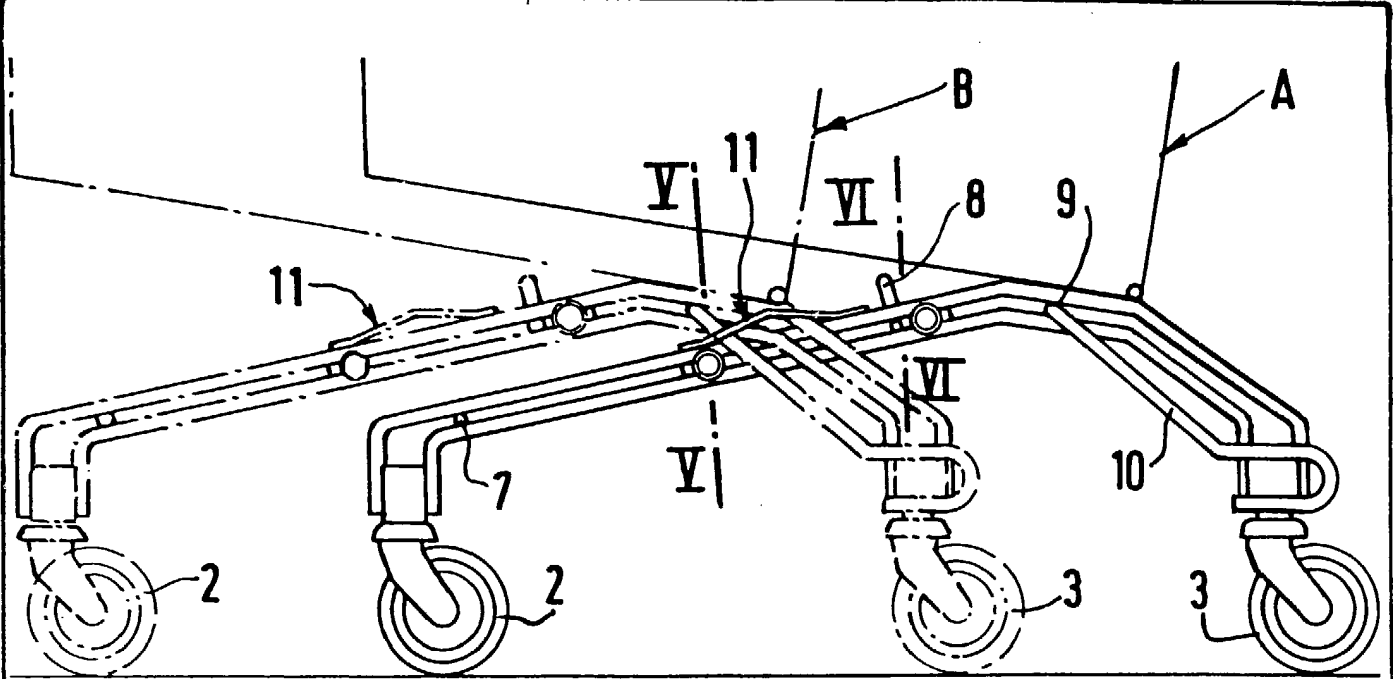


FIG. 2

FIG. 3

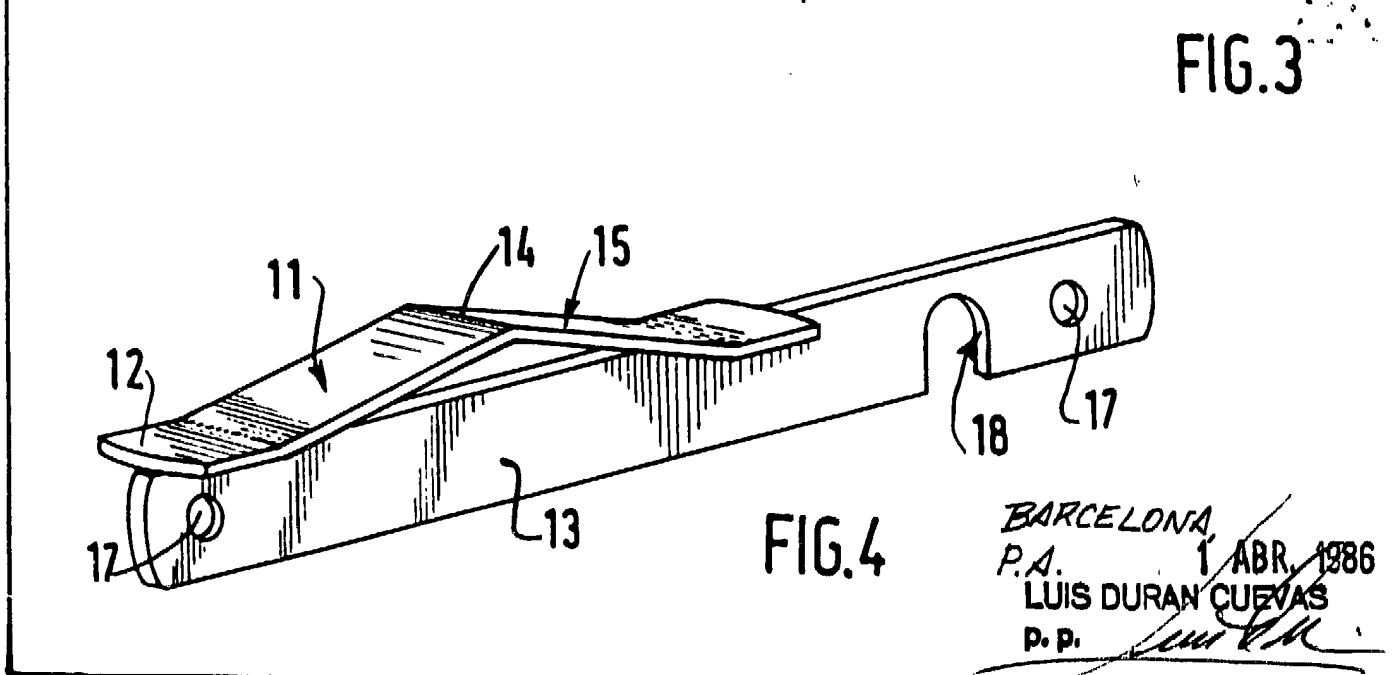


FIG. 4

BARCELONA  
P.A. 1 ABR. 1986  
LUIS DURAN CUEVAS  
P. P.

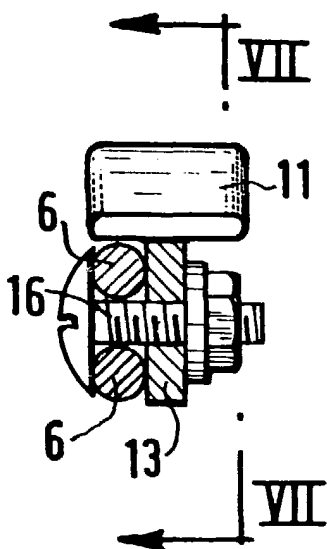


FIG. 5

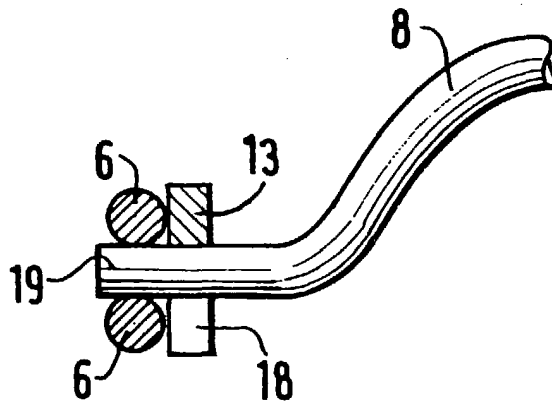


FIG. 6

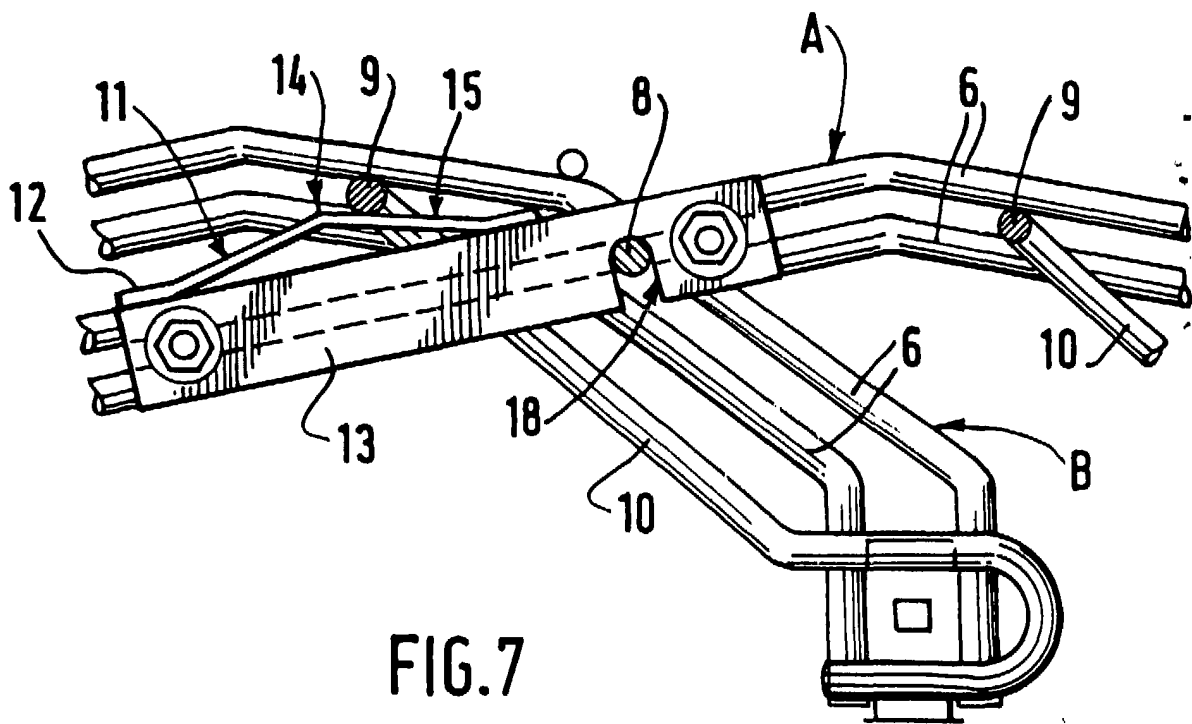


FIG. 7

BARCELONA, 1 ABR. 1986  
P.A. LUIS DURAN CUEVAS  
P. P.