



ESPAÑA

(19) ES	(11) NUMERO	(10) Y
(21)	294049	
(22)	FECHA DE PRESENTACION	
	9 Mayo 1.986	

16 OCT. 1986

MODELO DE UTILIDAD

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

(47) FECHA DE PUBLICIDAD	(51) CLASIFICACION INTERNACIONAL
	A63H 29/02

(54) TITULO DE LA INVENCIÓN
"VEHICULO AUTOPROPULSADO DE JUGUETE"

(71) SOLICITANTE (ES)
JUGUETES ARTEC, S.A.

DOMICILIO DEL SOLICITANTE
Ramón y Cajal, nº 4 - IBI (Alicante)

(72) INVENTOR (ES)
D. ENRIQUE CLIMENT

(73) TITULAR (ES)
JUGUETES ARTEC, S.A.

(74) REPRESENTANTE
D. JUAN LOPEZ SANCHEZ

EXPEDIENTE: MODELO DE UTILIDAD

Titular: JUGUETES ARTEC, S.A.

Nacionalidad: Española

Domicilio: Ramón y Cajal, nº 4 - IBI (Alicante)

Objeto: "VEHICULO AUTOPROPULSADO DE JUGUETE"

Prioridad:



MEMORIA DESCRIPTIVA



5

La finalidad de la presente Memoria Descriptiva es la de dar a conocer las principales características de un vehículo autopropulsado de juguete, por cuyas evidentes cualidades se solicita, a favor de la entidad titular del Modelo, el privilegio de exclusividad reconocido por la vigente Ley de Propiedad Industrial, para su explotación en España.

10

El vehículo de juguete presentado está dotado de un mecanismo impulsor de resorte, encargado de proporcionar la autopropulsión, en cuya parte exterior y superior tiene un pequeño mando o palanca susceptible de ocupar hasta cinco posiciones distintas, como si se tratara

de un cambio de marchas, en cada una de cuyas posiciones el vehículo realiza un movimiento de avance diferente. -
15 Esta variedad de marchas representa la característica -
distintiva del juguete en cuestión.

Para ilustrar adecuadamente la naturaleza del Modelo presentado, se adjuntan dos hojas de representa--
ciones gráficas, en las que, a título informativo se re-
20 cogen los aspectos más ilustrativos del mecanismo y de -
su funcionamiento. Estas representaciones, en virtud de
su carácter informativo, deben ser consideradas en su -
más amplio sentido y nunca como límite del alcance del -
expediente.

25 La figura 1ª de los planos adjuntos es la re--
presentación, según una sección longitudinal en alzado,
de la totalidad del vehículo. La figura 2ª es una v^{is}ta
en planta superior del mismo vehículo, mostrando básica-
mente la posición de la palanca de cambio. Las figuras 3ª
30 y 4ª son sendos detalles, uno interior y otro exterior -
del mecanismo y de la palanca de cambio en su posición -
de punto muerto. Las figuras 5ª y 6ª, muy similares a -
las anteriores, corresponden a las respectivas posicio--
nes de mecanismo y palanca y una de las posibilidades de
35 marcha, quedando ambas vistas complementadas con la sec-
ción de la figura 7ª y el detalle de la figura 8ª que re-
coge la posibilidad exactamente contraria a la anterior,
según se explicará más adelante. Las figuras 9ª y 10ª, -
de las mismas características que las anteriores, respon-
den a otra posición de la palanca de cambio, que se apre-
40 cia con mayor claridad, en sus consecuencias, en los de-

talles de las figuras 11ª, 12ª y 13ª.

Haciendo referencia al contenido de las precita
das figuras apreciamos en las mismas, señalado con -1-, el
45 bastidor del vehículo y con -2- la carrocería o cubierta
del mismo. En el primero se ha montado la caja de mecanis
mos -3-, con el resorte de autopropulsión -4-, montado en
el eje motriz y los correspondientes engranajes desmulti
50 plicadores -5-. En la carrocería o cubierta -2- se obser
va el clásico ranurado -6- de un cambio de marchas, con -
cinco posiciones posibles, además de la central o punto -
muerto, en cuyo ranurado se desplaza la palanca exterior
de cambio -7-, que se define interiormente en un selector
o punzón -8-.

55 Aun cuando las posiciones de la palanca pueden
ser variadas y obtener, sin embargo, los mismos resulta
dos con la simple variación de los respectivos dispositi
vos accionados, en la presente descripción nos concretare
mos al contenido de los planos adjuntos, que no deja de -
60 ser una de las muchas variantes posibles. Así vemos que -
cuando la palanca de cambio -7- ocupa el centro del ranu
rado, como se observa en la figura 3ª y 4ª, se encuentra
en su posición de punto muerto sin que, por tanto, se pro
duzca ningún resultado especial. Cuando la palanca -7- ocu
65 pa la ranura delantera central, el vehículo, después de -
proporcionarle la necesaria impulsión, se proyecta libre
mente hacia adelante en línea recta. Pero cuando el des
plazamiento se efectúa hacia la ranura trasera central el
pivote o selector interior -8- de la palanca de cambio ac
70 ciona simultáneamente a dos placas oscilantes y laterales

75 -9-, situadas a ambos lados de la caja de mecanismos, que sobresalen por la parte inferior del vehículo, apoyando sus extremos -10- en la superficie de deslizamiento, con lo que el vehículo levanta su parte delantera y se produce su avance en estas condiciones tan atractivas. Al volver la palanca -7- a su posición normal, se produce la recuperación de las placas -9- que, a tal efecto, están requeridas, para mantenerse en su posición oculta, por unas láminas flexibles -11-, instaladas en el mismo bastidor y conectadas a dichas placas.

80

En el caso de que la palanca -7- se introduzca en una de las dos ranuras traseras laterales, el pivote o selector -8- actuará únicamente sobre la placa oscilante -9- del mismo lado de la ranura, de forma que al producirse la salida de una sola de ellas, el vehículo girará hacia la izquierda o la derecha, de acuerdo con la posición de la palanca.

85

Finalmente en los casos en que la palanca -7- se coloque en la ranura lateral delantera, el selector -8- actuará sobre el balancín -12- presionándolo hacia abajo, y provocando que su dedo -13- desplace al piñón de ataque del mecanismo, interrumpiendo la transmisión de movimiento y provocando el que el vehículo, después de iniciada su marcha por el impulso primero, quede inmediatamente frenado y parado.

90

95

Suficientemente descrita la naturaleza y funcionamiento de nuestro Modelo de Utilidad, sólo nos resta manifestar que serán variables las circunstancias de materiales, tamaños y formas de sus diferentes partes, así co

100 mo las posiciones de la palanca de cambio y los resulta-
dos obtenidos, siempre y cuando no se vea alterada su -
esencialidad, contenida en la siguiente

N O T A

= = = =

105 Los puntos que se reivindicán en el presente -
Modelo de Utilidad, son:

110 1º.- Vehículo autopropulsado de juguete, carac-
terizado por disponer en la parte exterior y superior de
su carrocería de una palanca de cambio, deslizable a lo
largo de un ranurado similar al de un cambio de marcha,
cuya palanca se prolonga en un pivote interior, situado
sobre el mecanismo del vehículo, de forma que, en una po-
sición determinada de la palanca en el ranurado, el pivote
interior acciona simultáneamente a dos placas interior-
res oscilantes, recuperables por láminas flexibles, que
115 salen al exterior y levantan la parte delantera del vehí-
culo produciéndose su avance en estas condiciones; en -
otra posición de la palanca exterior sobre el ranurado,
el vehículo avanza libremente en línea recta; en otras -
dos posiciones laterales es accionada la placa oscilante
del mismo lado, con lo que se producirá el giro del vehí-
culo a derecha o a izquierda, según el desplazamiento de
120 la palanca de cambio, y, finalmente, situada la palanca
en la última posición del ranurado, el pivote interior -
actúa sobre un balancín oscilante y recuperable, que pro-
voca el desplazamiento del piñón de ataque del mecanismo
de impulsión, con lo que el vehículo, después del primer
125 impulso, queda frenado y parado en su avance. Y

2º.- "VEHICULO AUTOPROPULSADO DE JUGUETE", de

130

conformidad en un todo en lo esencial y fines industriales a lo descrito en la precedente Memoria Descriptiva, y gráficamente representado en las figuras de los planos adjuntos para su mejor comprensión.

Esta Memoria consta de SEIS hojas, escritas o mecanografiadas por una sola cara y a doble espacio en 132 líneas.

Valencia, a 6 de Mayo de 1.986

Por autorización de la interesada.

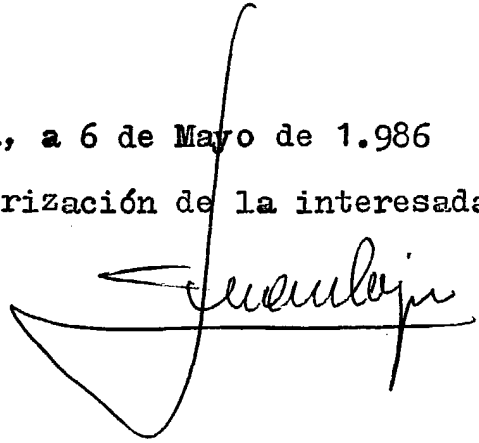
A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. S. S. S.', written over a horizontal line.

Fig 1
Seccion A-B

Seccion

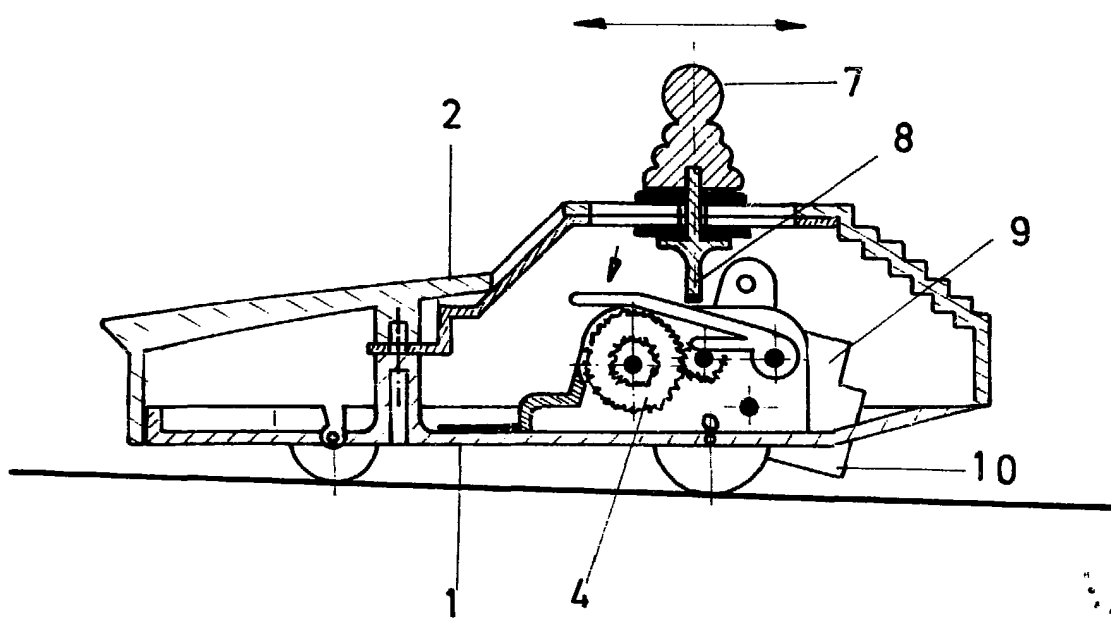


Fig. 7

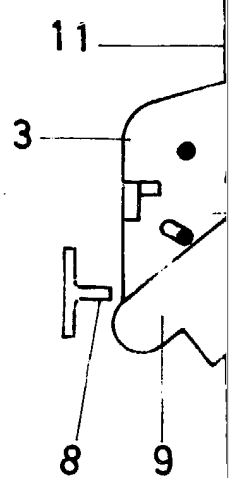


Fig 2

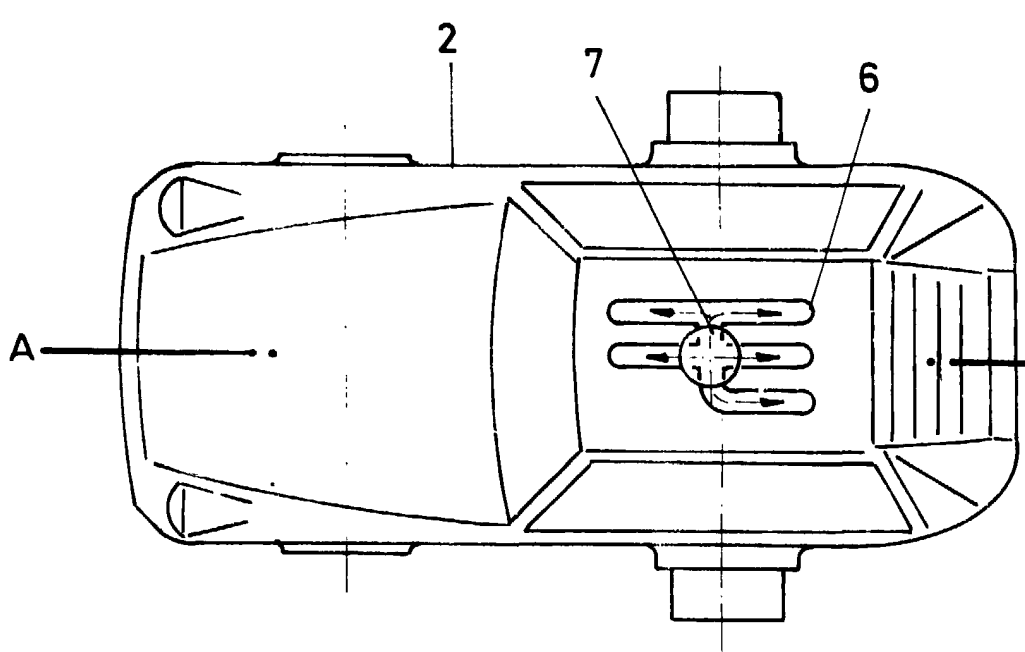
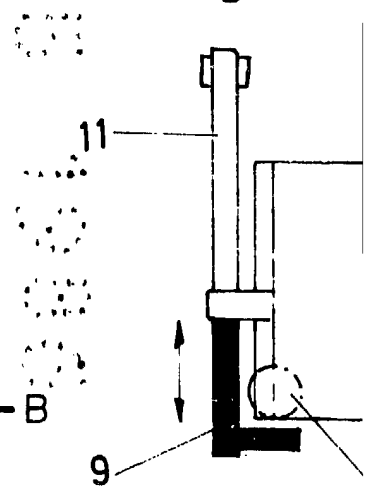


Fig. 8



ccion C-D

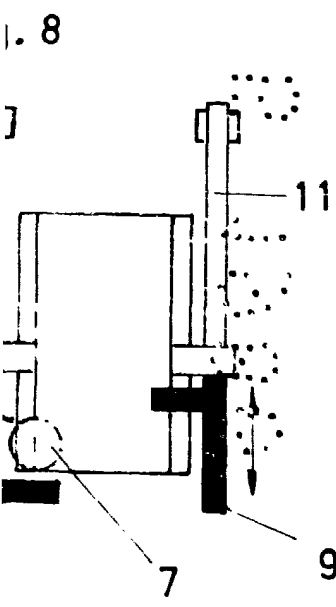
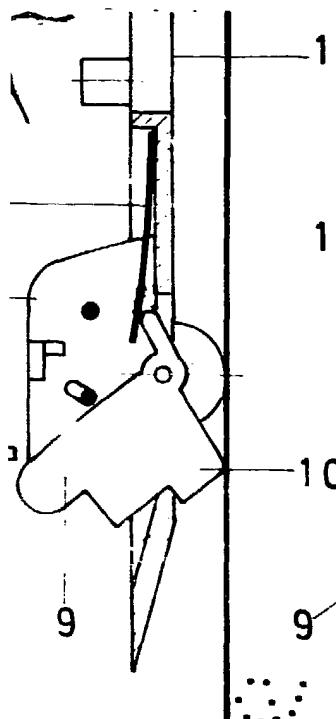


Fig. 5

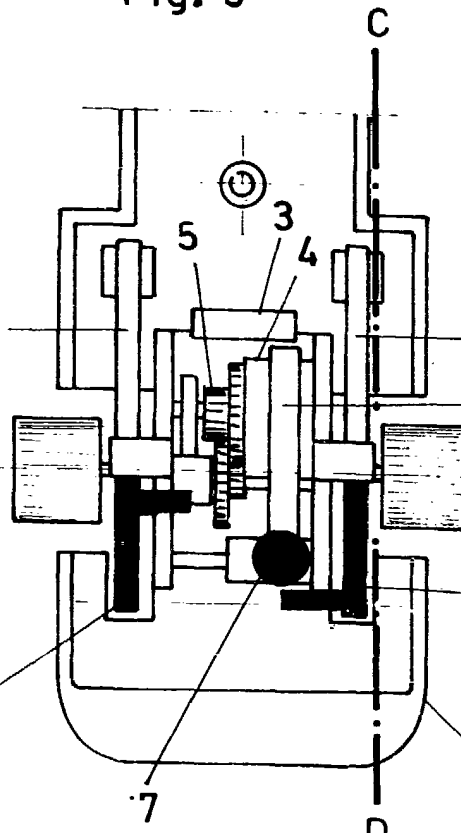


Fig. 6

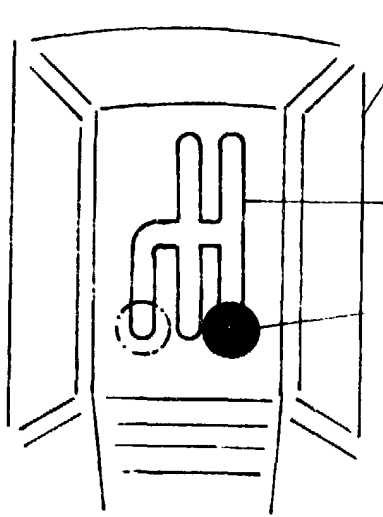


Fig. 3

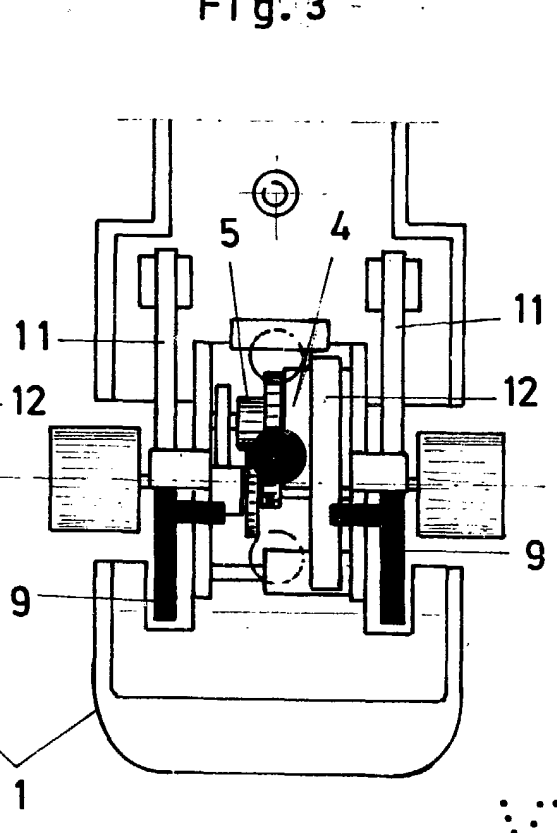
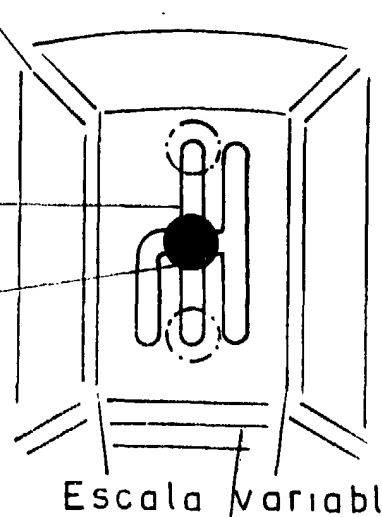


Fig. 4



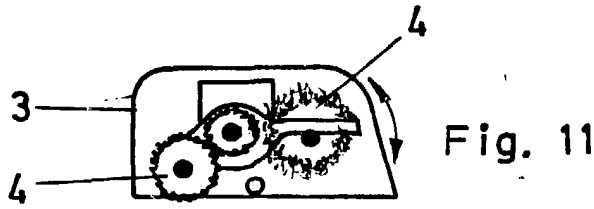
Escala Variable

Madrid Abril 1986

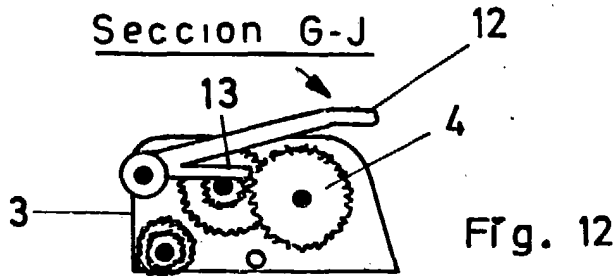
PA

Juan Lopez

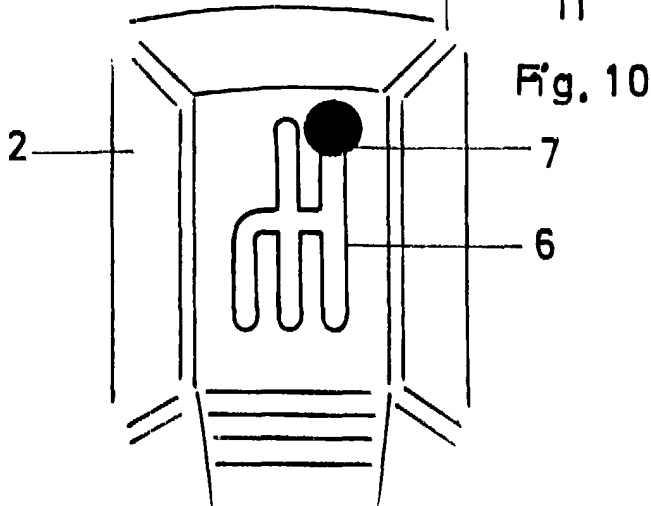
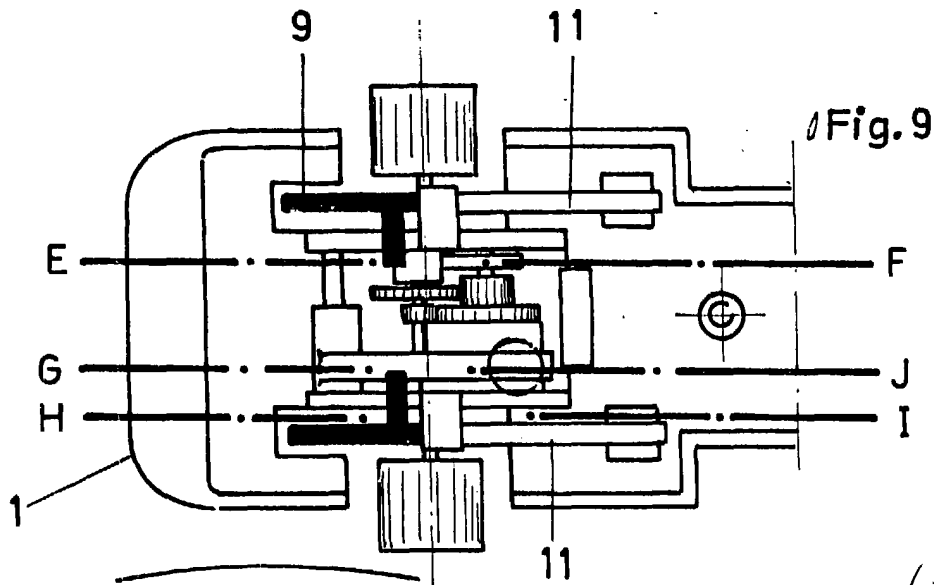
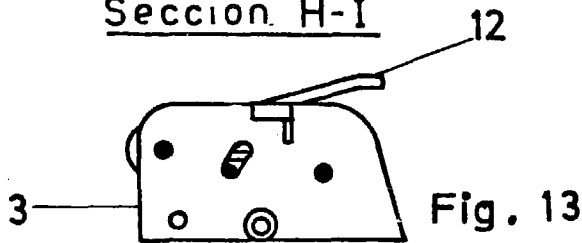
Seccion E-F



Seccion G-J



Seccion H-I



Escala variable

Madrid Abril 1986

PA