

333112

5



MEMORIA DESCRIPTIVA
=====

que se acompaña a la solicitud de registro de una Patente de
Introducción por diez años, en España, por "COCHE DE JUGUETE",
a favor de D. JOSE J. GARCIA GIMENO, de nacionalidad españo-
la, residente en Madrid, calle del Duque de Sesto, nº 38 bis.

La presente invención se refiere a un coche de ju-
guete que es una réplica fiel del coche marca Aston Martin
que en las películas del agente 007 James Bond, lleva éste.
Consta, como el original cinematográfico, de un escudo trase
ro camuflable contra las balas, de un asiento eyector del co
piloto, de unos parachoques que pueden hacerse sobresalir del
coche y de un par de ametralladoras delanteras escondidas
que, al aparecer al exterior, empiezan a disparar o, mejor di
cho, en el caso del juguete, a simular los disparos con un ta
bleteo producido en el interior del coche y un parpadeo de
luz roja en los mismos cañones de las ametralladoras.

No hace falta encarecer las ventajas industriales
que este modelo reducido de coche presenta pues que de la ge
neral consideración que cualquier novedad de la industria ju
guetera merece participa indiscutiblemente este objeto.

A continuación se describirán las piezas y el fun-
cionamiento del coche en cuestión con ayuda de los dibujos
de las adjuntas hojas de planos en los que se representa un
simple modo de realización de la invención, por lo que todas
sus variantes, en cuanto no alteren ni modifiquen la esencia
del invento ni den lugar a la obtención de un resultado in-
dustrial nuevo y distinto, deben considerarse incluídas den



tro del ámbito de protección dimanante de la patente que ahora se solicita.

La figura 1ª representa una vista en perspectiva de parte de las piezas del mecanismo interior del coche.

5 La figura 2ª, una vista en planta del bloque delantero de los mecanismos del coche, con una vista en alzado de un detalle del mecanismo representado en la figura principal.

La figura 3ª, una vista en perspectiva y boca arriba del mecanismo transmisor del movimiento a las ruedas motrices.

10 La figura 4ª, una vista en perspectiva y también boca arriba de la tapa del mecanismo representado en la figura anterior.

En dichas figuras se indica:

Con el nº 1, el motor eléctrico.

15 Con el nº 2, la caja soporte del motor y de la mayoría de las demás piezas del coche, que tiene forma de caja rectangular abierta por arriba con una base prolongada en dos alas sobresalientes de sus paredes verticales.

20 Con el nº 3, el triple cable que viene de la fuente de energía desde donde, mediante un juego de interruptores y conexiones, se gobierna el funcionamiento de todos los mecanismos del coche. Este triple cable lleva en dos de sus componentes un mismo polo de electricidad y el polo contrario en el ter-
25 cero. Como se puede apreciar en las figuras, al motor llegan dos cables, cada uno de los cuales tiene corriente de doble signo. Además, uno de los cables se prolonga hasta hacer contacto con la caja 2 haciendo masa.

30 Con el nº 4, la rueda dentada, última transmisora del movimiento del motor 1 al conjunto de los mecanismos del coche. No se representan los engranajes intermedios entre el motor y esta rueda dentada porque no ofrecen dificultad alguna de comprensión ni realización y son del tipo común.

Con el nº 5, el eje principal sobre el que va soli-



dariamente montado en engranaje 4. Este eje atraviesa por sus extremos, que sobresalen a uno y otro lado, las paredes verticales de la caja 2 y, apoyado en estos dos puntos, gira a impulsos de la rueda dentada 4.

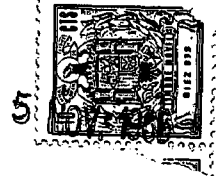
5 Con el nº 6, otra rueda dentada montada solidariamente en el extremo del eje 5 y exterior a la caja 2.

10 Con el nº 7, una pletina ancha en forma de C, cuyo tramo intermedio está dispuesto paralelamente a la pared derecha de la caja 2. El borde superior de este lado está dentado y queda, en posición de reposo de dicha pletina, uno de sus
15 dientes extremos cerca, casi tocando, de la rueda dentada girante 6. La unión del tramo corto delantero (en el dibujo, lado de recho) con el tramo intermedio largo no se hace en ángulo recto sino mediante un tramo intermedio oblicuo (71), (cerca de 45º) que, por quedar dicho tramo largo paralelo al costado antedicho de la caja, queda también él oblicuo al plano de dicha pared vertical.

20 Con el nº 8, el eje que, entre otras misiones, tiene la de hacer de guía en la que va montada, con posibilidad de deslizarse a lo largo de él, la pletina 7. Este eje, que atraviesa los dos lados cortos de la pletina 7, va guiado, a su vez, por los orificios que atraviesa y en que se apoya de las alas verticales 9 y 9' sobresalientes en ángulo recto de la pared de
25 recha de la caja 2 (delantera en la figura 1ª e izquierda en la figura 2ª).

Con los núms. 10 y 10', los muelles helicoidales que rodean parte del eje 8, quedando el nº 10 entre el ala 9 y el tramo corto delantero de la pletina 7, y el 10' entre el ala 9' y el tramo corto de la pletina 7.

30 Con el nº 11, el alambre uno de cuyos extremos va sujeto al tramo corto trasero de la pletina 7. Dicho alambre, a partir de este amarre, se prolonga hacia atrás y sobre el eje de las ruedas traseras del coche se enrosca en forma de resor



te helicoidal (111) para bajar luego en forma de alambre rec-
tilíneo y volver a tomar forma de resorte helicoidal (112) que
se enrosca a dicho eje trasero en su parte central y, finalmen-
te, adopta de nuevo la forma de un alambre rectilíneo que atra-
viesa el orificio 121 de la placa 12 que ahora se dirá, a tra-
vés de la ranura longitudinal vertical 131 que también se ex-
plicará más adelante.

Con el nº 12, una placa cuadrada verticalmente dis-
puesta en la parte trasera del coche, cuyo borde superior es-
tá ligeramente redondeado y que está, en posición de reposo,
toda ella escondida en el interior de un estuche 13 de forma
adecuada para alojarla.

Dicho estuche presenta en su cara delantera y a lo
largo de su línea central una larga ranura vertical longitudi-
nal 131, a través de la cual se ve parte de la placa 12 y en
especial el orificio 121 practicado cerca de la base de dicha
placa y por el que, como ya se ha dicho, va introducido el ex-
tremo posterior 113 del alambre 11.

Con el nº 14, la varilla en uno de cuyos extremos
va ensartado el asiento del copiloto. Esta varilla va pivotada,
por el extremo contrario al que lleva el asiento, al estuche
13, en dos orejetas agujereadas 132 y 132' sobresalientes del
mismo, que atraviesa. Un dobléz de la varilla 14 cercano al
extremo en que se sujeta el asiento queda retenido por el gan-
cho de que está provista la pieza 16 que más adelante se dirá.

Con el nº 15, un resorte helicoidal arrollado alrede-
dor del tramo horizontal de la varilla 14, intermedio a las
orejetas 132 y 132', uno de cuyos extremos topa contra el es-
tuche 13 y el otro, bastante más largo, está rematado en un
gancho con el que abraza por su parte media la varilla 14, tra-
tando de hacerla pivotar levantando el extremo de la misma en
que va sujeto el asiento del copiloto.

Con el nº 16, la pieza triangular horizontal con



un tabique vertical que, en un punto de su superficie horizontal opuesto al borde de la misma de donde arranca el tabique vertical, va pivotada alrededor de un eje 18 sobresaliente del piso o chapa de base del coche. Esta pieza 16 puede, pues, girar alrededor del eje 18 en el mismo plano de la chapa de base del coche. Su tabique vertical está cortado en forma de boca y gancho (161), de modo que el extremo de la varilla 14 que lleva el asiento se introduzca por dicha boca y sea retenido por el gancho 161.

Con el nº 17, un resorte helicoidal uno de cuyos extremos va sujeto a la plancha de base del coche y el otro a la pieza pivotante 16, tendiendo a impedir el giro que le imprime la varilla 19 que ahora se dirá, o a recuperarse del desplazamiento que ésta le imprima.

Con el nº 19, una varilla rectilínea sujeta por un extremo cerca de una esquina del tabique vertical de la pieza 16.

Con el nº 20, un tambor o caja de resonancia cilíndrica, sujeto al tabique antedicho 9', que se inserta ajustadamente en una ranura longitudinal practicada en la superficie vertical del tambor.

Con el nº 21, una lengüeta elástica sujeta por un extremo a un punto del perímetro del parche del tambor 20, que cruza diametralmente dicho tambor, y cuyo extremo opuesto sobresale ligeramente del perímetro del mismo. Cerca de su parte media dicha lengüeta lleva practicado un pequeño rehundimiento que forma, por la parte inferior de aquélla, una pequeña verruga resaltada.

Con el nº 22, la chapa sujeta a los cantos superiores de las paredes verticales de la antes dicha caja soporte de los mecanismos del coche, cuyas dos orejetas superiores abrazan el triple cable, 3, impidiendo que se enmarañe en los mecanismos y cuyas patillas inferiores 221 apoyan sobre el parche del



tambor 20, impidiendo que se desplace éste hacia arriba.

5 Con el nº 23, un eje que atraviesa las dos paredes longitudinales de la caja soporte de los mecanismos del coche. Este eje puede desplazarse longitudinalmente apoyado en dichos dos orificios y uno de sus extremos, el de la derecha del vehículo, sobresale de su pared correspondiente. Cerca de esta pared, pero en el interior de la caja, lleva montado dicho eje, solidariamente y por un extremo, una pletina (24) cuyo otro extremo tiene forma de horquilla y abraza el antedicho eje principal.

10 Con el nº 25, una rueda dentada que forma cuerpo con unas aspas 26, yendo dicho conjunto montado en el eje principal con posibilidad de desplazamiento a lo largo de él. Las aspas son de longitud adecuada para, estando en cierta posición el conjunto que forman con la rueda dentada 25, tocar en el extremo sobresaliente de la lengüeta 21.

15 Con el nº 27, un resorte helicoidal montado alrededor del eje principal entre la rueda dentada 4 y la nº 25 antedicha.

20 Con el nº 28, una corona dentada montada solidariamente cerca del extremo del eje principal opuesto al que lleva la rueda dentada 6 y sobresaliente de la caja de los mecanismos del coche.

25 Con el nº 29, un electroimán, cuya placa magnética lleva el nº 291.

30 Con el nº 30, una pletina articuladamente sujeta al tabique vertical de la caja de los mecanismos (35'), cuya parte central queda a conveniente distancia de la placa magnética 291 para que, excitado el electroimán, ésta la atraiga hacia sí hasta entrar en contacto con ella.

Dicha pletina 30 tiene su extremo libre en forma de horquilla, 301, que abraza el manguito solidario de la corona dentada 31, cuyos dientes están enfrentados a los de la ante



dicha otra corona dentada 28 y de la leva excéntrica 32. El conjunto manguito, leva y corona dentada es, como ya se ha dicho, solidario y va montado, con posibilidad de desplazamiento longitudinal, sobre un extremo del eje principal.

5

Con el nº 33, una chapa en forma de C invertida en vista cenital que es atravesada cerca de los extremos libres de sus alas paralelas por un eje fijo 34, que ahora se dirá, a lo largo del cual puede ésta desplazarse. La punta extrema del eje principal opuesta a la que lleva la rueda dentada 6 atraviesa dicha placa por una ranura horizontal practicada en el lomo de la C invertida de que dicha placa tiene forma. Al ala trasera de esta chapa en forma de C invertida va sujeta la varilla antedicha, 19.

10

15

Con el nº 34, el eje inmóvilizado que se encuentra en el costado izquierdo del coche. Este eje va sujeto al tabique 35' y atraviesa el tabique 35 de la caja de los mecanismos, apoyos ambos gracias a los cuales se sostiene. Atraviesa, como ya se ha dicho, las dos alas paralelas de la pieza en forma de C invertida y la pieza soporte de los parachoques y faros 36 que puede deslizarse a lo largo de él.

20

Con el nº 36, la recién citada pieza, sujeta cerca de su extremo izquierdo al extremo de la varilla 8 que, cerca de su otro extremo, es atravesada por dicha otra varilla 34. De esta pieza 36 salen hacia delante los parachoques 361 y los faros que simulan ametralladoras, 362.

25

Con el nº 37, la caja representada en la figura 3ª, en la que va instalada una corona dentada 371 solidaria del extremo de un eje (invisible en la figura) que es el mismo en cuyo otro extremo va sujeta solidariamente la corona dentada 5 antes descrita.

30

Con el nº 38, el eje de las ruedas motrices, que no son ni las delanteras ni las traseras del coche sino unas pequeñas de goma situadas bajo el coche hacia su parte delantera y



que, con el coche en posición normal, quedan invisibles. Este eje lleva en cada uno de sus extremos sobresalientes de la caja 37 una rueda de goma 39 y, en su parte aproximadamente central, un piñón dentado 381 que engrana con la rueda dentada antedicha 371.

Finalmente, con el nº 40, la tapa de dicha caja 37 que se sujeta a ésta mediante las pestañas doblables de aquélla que la atraviesan.

La corona dentada 371 y su eje invisible no son solidarios de la caja 37, con lo cual ésta puede girar alrededor de dicho eje independientemente de él, y por ello las ruedas 381 y el eje 38 giran alrededor de esta corona y, al mismo tiempo, forzados por el engrane de su piñón con dicha corona, giran sobre sí mismos.

El funcionamiento de todos estos mecanismos es el siguiente:

La llave de contacto del coche, situada en el dispositivo de control filodirigido, puede invertir el sentido de circulación de la corriente que llega al motor, con lo cual éste gira a derechas o a izquierdas.

Se pone, pues, en marcha el motor. Este a través de las transmisiones, que no se representan en los dibujos, hace girar la rueda dentada 4 que, engranada con la corona 5, hace girar a ésta. Un eje solidario de esta corona (invisible en las figuras) hace girar la otra corona inferior 371 que, engranada con el piñón 381, hace girar a éste y éste, solidario del eje 38, a éste y a las ruedas motrices 39. Con ello se pone el coche en marcha hacia delante.

Como la caja 37, el eje 38 y las ruedas 39 pueden pivotar alrededor de dicho eje de las coronas 5 y 371 cuando el coche encuentra un obstáculo en su marcha que lo detiene, dado que el giro del motor y consiguiente de la corona 371 no se detiene



5 y, sin embargo, no puede traducirse en movimiento de avance de las ruedas, éstas, al estar su eje loco para girar alrededor de su punto central, le obligan a girar a él y a la caja 37, hasta que, dirigidas las ruedas en otra posición, pueden seguir ha-

5 ciendo avanzar el coche, en vez de quedarse inmóviles resistien-
do el empuje giratorio de la corona, o patinar en un mismo sitio.

10 Quiere esto decir que el coche siempre que encuentra un obstáculo y choca contra él lo salva él mismo dirigiéndose hacia otro lado.

15 Asimismo, aunque se invierta el sentido de la corriente que llega al motor y, por consiguiente, el giro del motor, el de la corona 371 y el de las ruedas motrices, el coche no irá marcha atrás porque, al estar las ruedas motrices situadas en la parte delantera del coche e ir detrás del centro de gravedad del mismo, tienden a dejar inmóvil a éste, girar alrededor de él y colocarse delante para, en vez de empujar el coche, arrastrarlo.

20 Con este sistema de transmisión del movimiento el coche, pues, siempre anda automáticamente y por sí mismo hacia delante, a pesar de la necesaria inversión del sentido de giro del motor para llevar a cabo otros movimientos que ahora se dirán. Igualmente y como "subproducto" ventajoso se logra con esta transmisión que el coche pueda salvar por sí mismo los obstáculos que lo detengan.

25 Con este movimiento se ha visto lo que se puede llamar marcha normal del coche: como cualquier otro coche se desplaza, sin más.

30 Si ahora se invierte la corriente, el motor gira en sentido contrario. Ya se ha visto que sigue el coche andando hacia delante.

La rueda dentada 4, solidaria del eje principal, hace girar a éste que, a su vez, hace girar a la rueda dentada 6. Esta, en marcha normal vista desde el costado derecho, gira a de



rechas, con lo cual sus dientes resbalan contra el primer diente adyacente del canto de la pletina 7 sin llegar a engranar con él. Pero cuando, como ahora, gira esta rueda a izquierdas, engrana inmediatamente en la cresta dentada de la pletina 7 y la desplaza hacia delante.

Esta pletina 7 se desplaza desliziéndose con su varilla solidaria 8 por los orificios de los tabiques 9 y 9' de la caja que contiene los mecanismos del coche. Comprime con ello el resorte 10, pero le ayuda, en cambio, en su desplazamiento hacia delante la distensión del hasta ahora comprimido resorte 10'.

Al desplazarse hacia delante tira del alambre 11, el resorte intermedio de éste, 111, se desplaza hacia delante y con ello hace girar (a derechas) al resorte intermedio 112 alrededor del eje de las ruedas traseras, con lo cual el tramo extremo 113 describe un arco de círculo hacia arriba alrededor del eje trasero y levanta el escudo 12, por cuyo orificio inferior pasa a través de la ranura vertical 131. Este escudo sale entonces de su estuche 13 tanto como lo levante el tramo de alambre 113, que, a su vez, se desplaza hacia arriba tanto como se lo permita la longitud de la ranura vertical 131 del estuche 13. El escudo se mantendrá fuera de su estuche durante todo el tiempo que la pletina 7 esté hacia delante y, en consecuencia, el alambre 11 en tensión.

Al desplazarse la pletina 7 hacia delante, la varilla 8 que la atraviesa y que le es solidaria se desplaza también hacia adelante guiada por los orificios donde se sostiene de los antedichos tabiques 9 y 9'. Como al extremo anterior de dicha varilla va solidariamente sujeta la pieza 36 soporte de los faros y los parachoques, éstos sobresalen del coche. La pieza 36 va guiada en un extremo por su sujeción a la varilla 8 y en el otro por la varilla inmóvil 34 que la atraviesa y le sirve de guía.

Cuando la chapa 7 se desplaza hacia delante su tramo



oblicuo choca contra el extremo sobresaliente del eje 23 empujándolo hacia dentro a medida que dicha chapa avanza. Con ello la pletina 24, solidaria de este eje 23, se desplaza y empuja por su extremo ahorquillado al conjunto de las aspas 26 y la rueda dentada 25, que se desliza a lo largo del eje principal comprimiendo el resorte 27 arrollado a éste. Llega un momento en que la rueda dentada 25 engrana en la corona dentada 5 y es obligada a girar, con lo cual también giran las aspas 26. Estas están ahora en posición adecuada para con cada uno de sus brazos topar con el extremo sobresaliente de la lengüeta 21 del tambor 20. El giro de dichas aspas es a derechas desde el costado derecho del coche para que, al topar contra la lengüeta 21, la levanten por un extremo en vez de bajarla, arqueándola ligeramente hasta que llega un momento en que ésta se escapa del aspa que la empuja y, siendo flexible, se recupera golpeando fuertemente contra el parche del tambor con su verruga resaltada. Ello produce un chasquido que, repetido intermitente y rápidamente gracias al rápido giro de las aspas 26, imita bastante bien el tableteo de una ametralladora.

Además, al ir los cables que se conectan a uno de los polos de las bombillas-ametralladoras 362, conectados a esa lengüeta y, por otro lado, uno de los cables que llevan corriente al motor, no del que salen los cables que proporcionan a las bombillas antedichas un polo de corriente sino el otro, conectado al motor mismo y, prolongándose más allá de esta conexión, a la caja continente de los mecanismos del coche, es decir, haciendo masa, las aspas 26 conductoras de la corriente de masa cada vez que tocan en la lengüeta 21 cierran el circuito del polo de masa de las bombillas que estaba abierto, encendiendo éstas de modo intermitente. Las bombillas 362 son rojas y, con su rápido parpadeo, dan la impresión de estar despidiendo fogonazos como lo haría una ametralladora disparando.

Basta invertir el sentido de la corriente que llega



al motor para que éste gire en sentido contrario, la rueda dentada 6 gire a derechas (vista desde el costado derecho) desplazando a la chapa 7 hacia atrás hasta que deje de enganchar en sus dientes y el tramo oblicuo de ésta deja de empujar hacia dentro el eje 23. El extremo ahorquillado de la pletina 24 solidaria de este último deja de empujar contra el conjunto aspas 26-rueda dentada 25, que es entonces vuelto a desplazar hacia la izquierda dejando, pues, de engranar esta rueda en la corona 5 y las aspas de tocar en la lengüeta 21, gracias a la distensión del resorte 27 que las empuja. Al retroceder la chapa 7, se distiende el alambre 11, su extremo inferior baja y el escudo 12 vuelve a desaparecer dentro de su estuche 13.

En cuanto al movimiento de eyección del copiloto por brusco basculamiento de su asiento:

El techo del coche está provisto de una trampilla articulada cerca de su lado posterior que basta empujar desde abajo para que pivote y se abra hacia arriba. Al desplazarse violentamente hacia arriba el asiento del copiloto, la cabeza de éste percute contra la trampilla, la abre y éste sale despedido fuera del coche. El brusco basculamiento del asiento se produce de la siguiente manera:

Ya se ha dicho que uno de los cables procedentes de la fuente de energía hace masa en la armadura del coche. Otro de ellos, de signo alternativo, va directamente a un electroimán 29. Este cable está cortado, siendo un interruptor el que cierra en él el circuito. Cuando así ocurre, el electroimán recibe los dos polos de corriente necesarios para su funcionamiento y, con su placa magnética 291, atrae hacia sí la pletina 30 articulada por un extremo, que describe entonces un arco de círculo hasta quedar pegada a esa placa 291.

El extremo ahorquillado de esta pletina 301 desplaza entonces al conjunto de piezas solidarias corona 31 y excéntrica 32, hasta que aquélla engrana con la otra corona dentada 28



que, solidaria del eje principal, gira con éste.

5 Con ello empieza a girar la excéntrica 32 que con su giba golpea contra la pared de la chapa en forma de C invertida 33, desplazándola hacia delante y hacia atrás. Este desplazamiento se produce a lo largo del eje 34 que atraviesa de parte a parte las alas paralelas de la chapa. El movimiento de ésta hacia atrás empuja a la varilla 19 a la que va sujeta hacia atrás también, con lo cual ésta obliga a pivotar alrededor de su eje de giro 18 a la pieza 16, venciendo la resistencia del resorte de recuperación 17. Al describir esta pieza 16 un arco de círculo hacia el costado derecho del coche, su gancho 161 libera a la varilla 14, en uno de cuyos extremos va sujeto el asiento del copiloto, y es entonces el resorte 15 el que impulsa violentamente hacia arriba a esta varilla y, por consiguiente, al asiento antedicho.

10

15

Así como los demás movimientos antes descritos se producen automáticamente tanto en un sentido como en otro, movimiento y recuperación, para volver a enganchar el asiento del copiloto en su posición de reposo hace falta hacerlo a mano: basta con empujarlo hacia abajo hasta que la varilla 14 entre por la boca de la pieza 16 y quede de nuevo sujeta por el gancho 161 de ésta.

20

N O T A

Descrito suficientemente el objeto de la presente Patente de Introducción, sus distintas partes y su funcionamiento, 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:

25

1ª.- Coche de juguete caracterizado por que está provisto de un escudo que aparece al exterior de la maleta del coche protegiendo todo el cristal posterior, al tiempo que se proyectan hacia delante los parachoques del coche y salen por encima de ellos unas bombillas que simulan unas ametralladoras y

30



cuya luz parpadea intermitentemente al tiempo que se oye un ruido de tableteo, todo ello mientras el coche marcha, volviendo a desaparecer dicho escudo y a retraerse dichos faros y parachoques al invertir el sentido de giro del motor, inversión a pesar de la cual el coche sigue andando hacia delante, yendo el escudo enfundado, en posición de reposo, en un estuche vertical y siendo accionado por el extremo de un alambre sujeto por su otro extremo a la pieza que en la reivindicación siguiente se describirá, cuando éste es tensado.

10 2ª.- Coche de juguete, según la reivindicación anterior, caracterizado además por que la pieza citada en la reivindicación anterior tiene un canto dentado, un tramo de la misma oblicuo al costado de la caja de los mecanismos del que sobresale el extremo del eje que en la siguiente reivindicación se dirá, y está guiada por un eje solidario de ella que atraviesa sus dos paredes paralelas, a cuyo extremo delantero va sujeta la pieza portadora de las bombillas y los parachoques que luego se dirá, siendo desplazada la pieza del canto dentado hacia delante o vuelta hacia atrás a su posición de reposo por una rueda dentada que engrana con el antedicho canto dentado de aquélla.

15
20
25
30 3ª.- Coche de juguete, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado además por que dicho eje sobresaliente lleva una pletina solidaria que desplaza unas aspas solidarias de una rueda dentada, yendo este conjunto montado sobre el eje principal con posibilidad de desplazarse a lo largo de él, y llegando en cierta posición dicha rueda a engranar con una corona dentada permanentemente engranada, a su vez, con una rueda dentada solidaria del eje principal y receptora del movimiento del motor, topando, en esta posición, intermitentemente las antedichas aspas con el extremo sobresaliente de una lengüeta sujeta sobre el parche de resonancia de una pequeña caja.

4ª.- Coche de juguete, según las reivindicaciones an-



5 teriores, caracterizado además por que la antedicha lengüeta está sujeta por un extremo a la periferia del parche del tam bor y allí lleva conectados los cables que van a uno de los polos de las bombillas, llevando éstas conectado el polo opuesto los cables procedentes del mismo cable que lleva un polo de corriente desde la fuente de energía al motor del coche; ha-
10 ciendo el cable que lleva el otro polo de corriente al motor masa en el cuerpo del coche y yendo un tercer cable que lleva el polo opuesto al de la masa conectado desde la fuente de energía a un electroimán.

15 5ª.- Coche de juguete, según las reivindicaciones an teriores, caracterizado además por que la pieza portadora de las bombillas y los parachoques sobresalientes va sujeta, como ya se ha dicho en la reivindicación 2ª, al extremo de una varilla por un lado y por el otro atravesada por otra varilla inmóvil, paralela a la antedicha, que sirve de guía a esta pieza.

20 6ª.- Coche de juguete, según las reivindicaciones an teriores, caracterizado además por que dicha varilla fija atra viesa y permite desplazarse a lo largo de ella a una chapa en forma de C invertida a la que va solidariamente unido el extremo de otra varilla cuyo otro extremo está sujeto a una pieza pivotada alrededor de un eje en la que está previsto un gancho que sujeta, en posición de reposo, otra varilla en el extremo de la cual va ensartado el asiento del copiloto, varilla esta última que tiende a mantener hacia arriba, pivotada alredor de su extremo opuesto al que lleva el asiento, un resorte.

25 7ª.- Coche de juguete, según las reivindicaciones an teriores, caracterizado además por que la antedicha pieza en forma de C invertida puede ser desplazada hacia atrás por una excéntrica solidaria de un manguito del que también es solidaria una corona dentada, yendo todo este conjunto montado con



5 posibilidad de desplazarse a lo largo de él en el eje principal, cerca de otra corona dentada solidaria de este eje, con la que engrana la anterior corona cuanto el antedicho conjunto es desplazado por una pletina pivotada a su vez alrededor de su articulación por la atracción que sobre ella ejerce el antedicho electroimán cuando es accionado mediante cierre de su circuito eléctrico en el punto en que está interrumpido: el cable que le lleva la corriente de polo distinto al de la de masa.

10 8ª.- Coche de juguete, según las reivindicaciones anteriores, caracterizado además por que las ruedas motrices no son ni las delanteras ni las traseras sino unas más pequeñas, invisibles bajo el coche y situadas hacia la parte delantera del mismo, cuyo eje lleva un piñón engranado con una corona dentada solidaria del mismo eje en que va montada la antedicha corona
15 dentada movida directamente por la rueda dentada transmisora del movimiento del motor, pudiendo la caja en que va encerrado parte del eje de las ruedas motrices y los antedichos piñón y corona dentada girar libremente alrededor de esta corona dentada misma.

9ª.- Coche de juguete.

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

Madrid, 5 de noviembre de 1.966.

EL AGENTE

P.P.

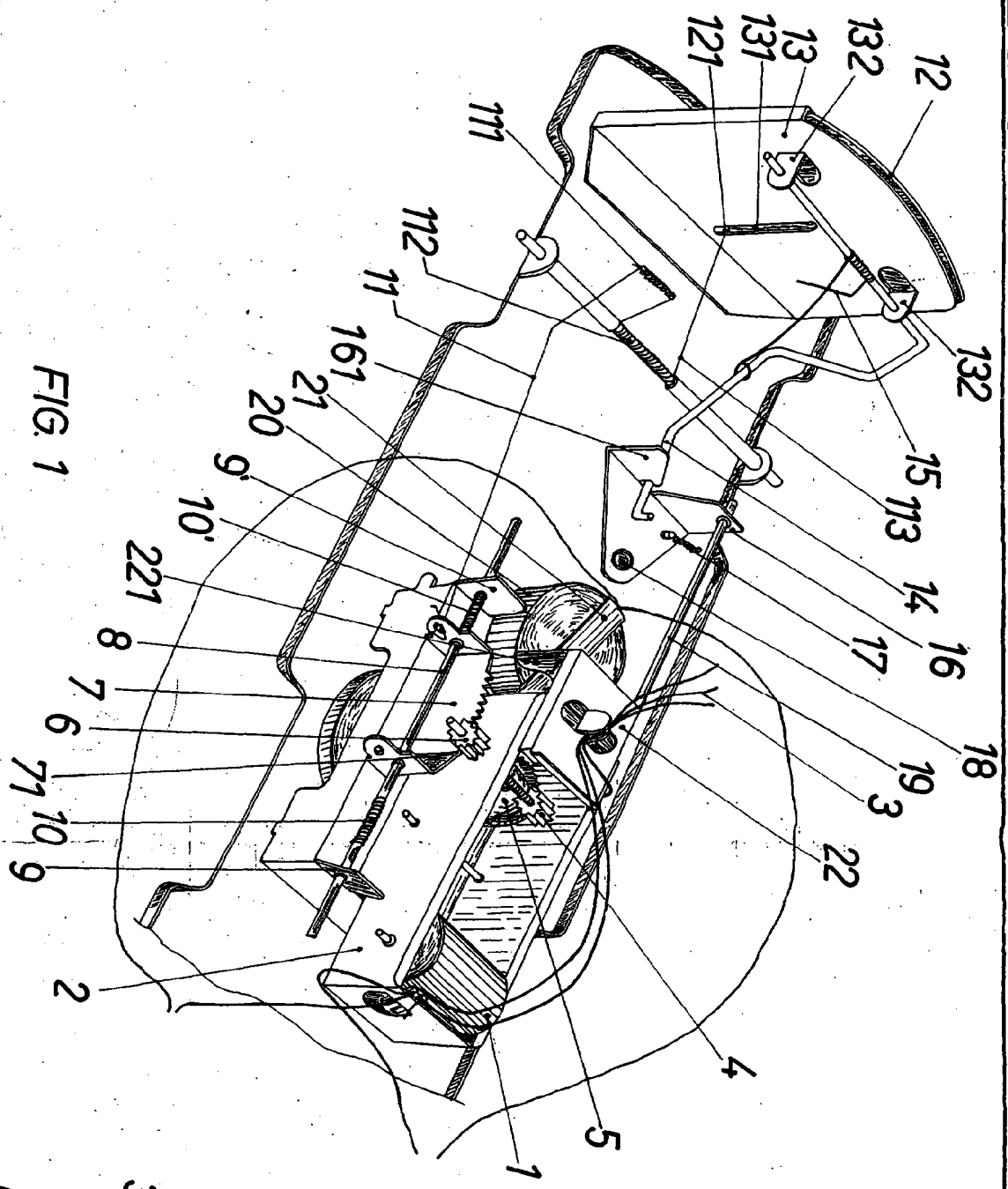


FIG. 1

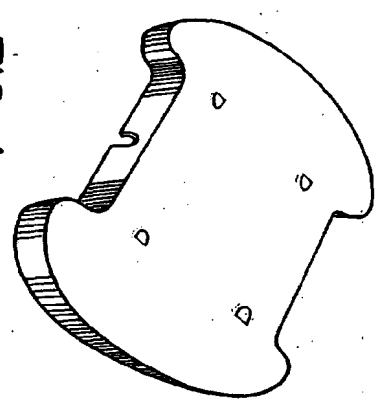


FIG. 4

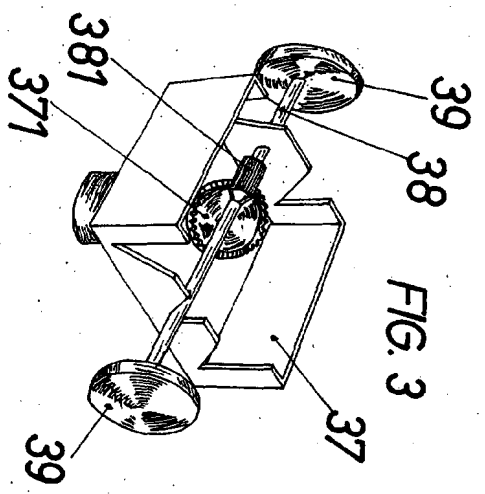


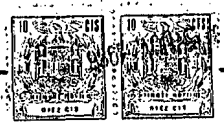
FIG. 3

Escalda variable

Machida S-10-GG

El Agente

Sanjurjo



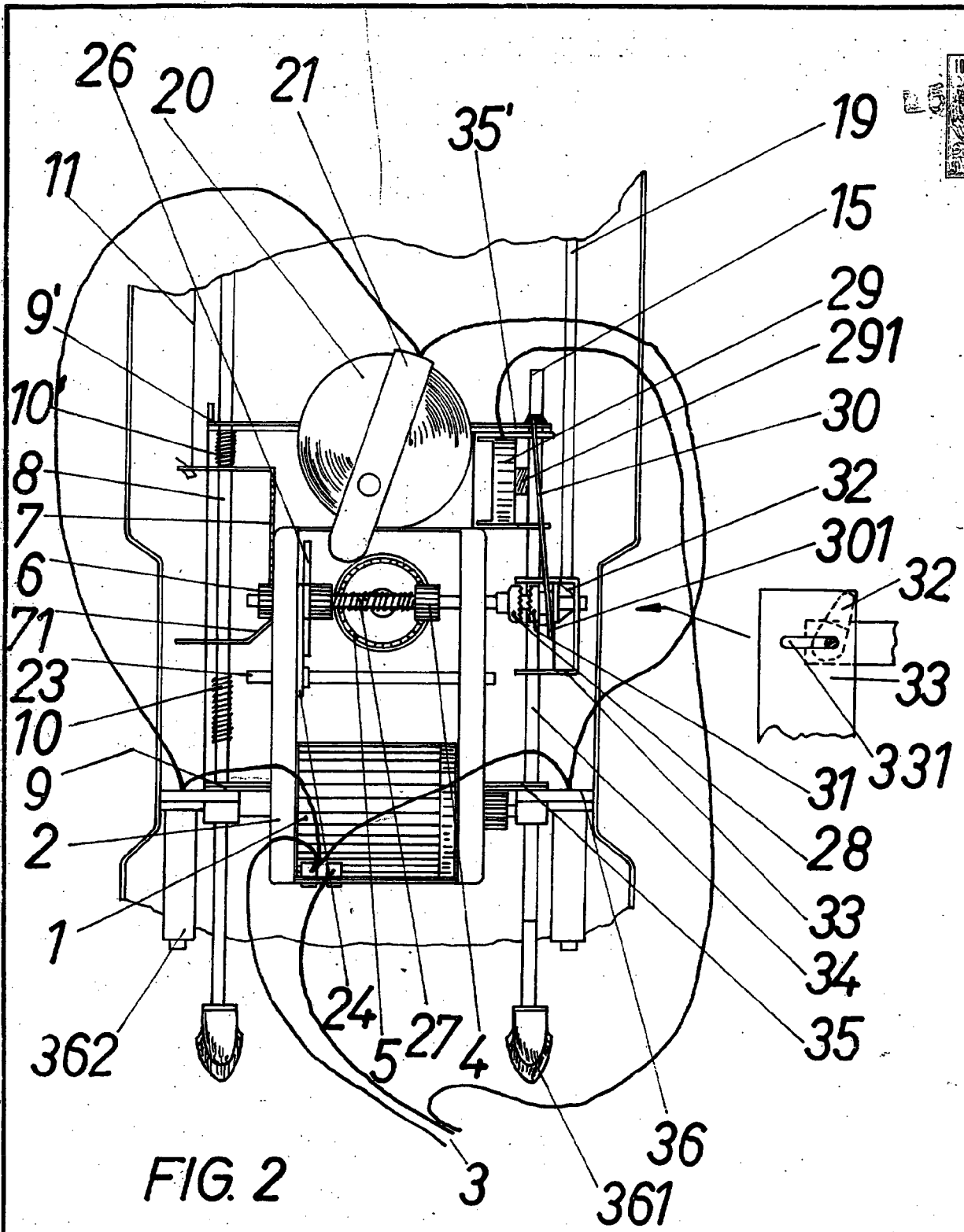


FIG. 2

Escala variable

Madrid, 5-10-66

El Agente

P.P.

Guerrero