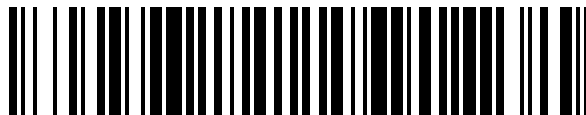


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **1 301 211**

21 Número de solicitud: 202330848

51 Int. Cl.:

B62B 1/10

(2006.01)

12

SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD

U

22 Fecha de presentación:

16.05.2023

43 Fecha de publicación de la solicitud:

29.06.2023

71 Solicitantes:

PLAY SA S (100.0%)

Pol Ind. Riera de Caldes

08184 Palau-Solita i Plegamans (Barcelona) ES

72 Inventor/es:

JANÉ STOPP, Joaquim

74 Agente/Representante:

RMA LEGAL SLP

54 Título: **Carro de compra**

ES 1 301 211 U

DESCRIPCIÓN

Carro de compra

5 SECTOR DE LA TÉCNICA

La presente invención se refiere a un carro de la compra del tipo que comprende una estructura con al menos dos ruedas y una bolsa de tela o una cesta, flexible. Este carro tiene una estructura extremadamente ligera, manteniendo la resistencia.

10

ESTADO DE LA TÉCNICA

Se conoce en el estado de la técnica el uso de carros de compra formados por una estructura con ruedas que porta una bolsa. Frecuentemente la estructura es una “U” invertida realizada en aluminio. Este sistema es eficaz, pero el aluminio tiene un alto coste energético en su producción y manipulación y la estructura es relativamente pesada.

15

El solicitante no conoce ningún carro que pueda ser considerado similar a la invención, en tanto no se conoce ningún carro con estructura de plástico, fabricada por medios de extrusión, suficientemente resistente.

20

BREVE EXPLICACIÓN DE LA INVENCION

La invención consiste en un carro de compra, ligero, según las reivindicaciones. Sus diferentes realizaciones resuelven los problemas del estado de la técnica y proveen ventajas reseñables.

25

El carro de compra ligero está formado por una estructura con ruedas que porta una bolsa. La estructura está formada por barras huecas de plástico fabricadas por medios de extrusión, normalmente PVC, cuya sección tiene una dimensión mayor y una dimensión menor, y contiene travesaños paralelos a la dimensión menor, generalmente 2. La dimensión mayor aporta rigidez longitudinal a la estructura y los travesaños internos aseguran la rigidez transversal.

30

La estructura puede formar un marco de varias formas, pero se prefiere que esté formada por barras rectas unidas por varas que atraviesan cada barra entre los travesaños. Esto

35

optimiza la resistencia de la unión, dado que los travesaños sostienen las varas y la barra no necesita ser doblada.

5 A su vez, las patas también pueden estar formadas por barras como la indicada. En ese caso, estarán articuladas a la estructura a través de ejes dispuestos entre los travesaños de las patas y de la estructura.

Otras variantes se mostrarán en el resto de la memoria.

10 DESCRIPCIÓN DE LOS DIBUJOS

Para una mejor comprensión de la invención, se incluyen las siguientes figuras.

15 Figura 1: Vista lateral de un ejemplo de realización del carro.

Figura 2: Vista frontal de un segundo ejemplo.

Figura 3: Sección de un ejemplo de barra con un extremo de la varilla pasante.

20 MODOS DE REALIZACIÓN DE LA INVENCION

A continuación, se pasa a describir de manera breve un modo de realización de la invención, como ejemplo ilustrativo y no limitativo de ésta.

25 En las figuras 1 y 2 se aprecia un ejemplo de realización formado por una estructura (1) y una bolsa (2). La estructura (1) está formada por una serie de barras (3) de plástico. La estructura (1) mostrada está formada por dos barras (3) unidas entre sí por varas (31) en diferentes puntos, y rematadas en sendas ruedas (4) y mangos (32) o asideros. De la estructura salen dos patas (5) articuladas, rematadas igualmente en ruedas (4). En el interior de la estructura (1) se dispone la bolsa (2), que tiene un cierre superior. La bolsa (2) está fijada a la estructura (1) y puede ser desmontable de ésta. Las varas (31) pueden ser los ejes de las ruedas (4).

35 La figura 3 muestra una sección de la barra (3) que forma la estructura (1). Se aprecia que la barra (3) es hueca y de sección ovalada, con una dimensión mayor aproximadamente doble de la dimensión menor. Dos travesaños (6) se disponen

paralelos a la dirección menor, separados una distancia reducida (por ejemplo, 15-25% de la dimensión mayor). Estos travesaños (6) tienen dos funciones. Por un lado aportan resistencia mecánica y por otro definen un espacio central que puede ser atravesado por un vástago, tornillo, remache o cualquier otro elemento sin afectar a la resistencia estructural de la barra (3). Así, las patas (5) pueden articularse en ejes que pasan entre los travesaños (6). En la figura 3, se muestra el extremo de una vara (31) y cómo contacta con los travesaños (6) para aumentar la resistencia.

Las patas (5) igualmente pueden estar realizadas con barras (3) similares. Como se aprecia en las figuras, tanto las patas (5) como la estructura (1) están formadas por barras (3) rectas, de forma que la unión de ambas está realizada en ejes que atraviesan las barras (3) entre los travesaños (6).

Es posible fijar una base (7) en la parte inferior de la bolsa (2), fijada a las barras (3), para ayudar a su sujeción.

La barra (3) puede ser de plástico, por ejemplo PVC, con lo que se pueden fabricar por extrusión. También puede ser utilizado polipropileno, polietileno, poliestireno, ABS y otros materiales cargados formulados especialmente para este uso.

REIVINDICACIONES

- 1- Carro de compra, formado por una estructura (1) con ruedas (4) que porta una bolsa
5 (2), caracterizado por que la estructura (1) está formada por barras (3) huecas de plástico, con una dimensión mayor y una dimensión menor, y que contiene travesaños (6) paralelos a la dimensión menor.
- 2- Carro de la compra, según la reivindicación 1, caracterizado por que las barras (3) son
10 rectas y están unidas por varas (31) que atraviesan cada barra (3) entre dos travesaños (6).
- 3- Carro de la compra, según la reivindicación 1, caracterizado por que comprende patas
15 (5) realizadas en barras (3) huecas con travesaños (6), articuladas a la estructura (1) a través de ejes dispuestos entre los travesaños (6) de las patas (5) y de la estructura (1).

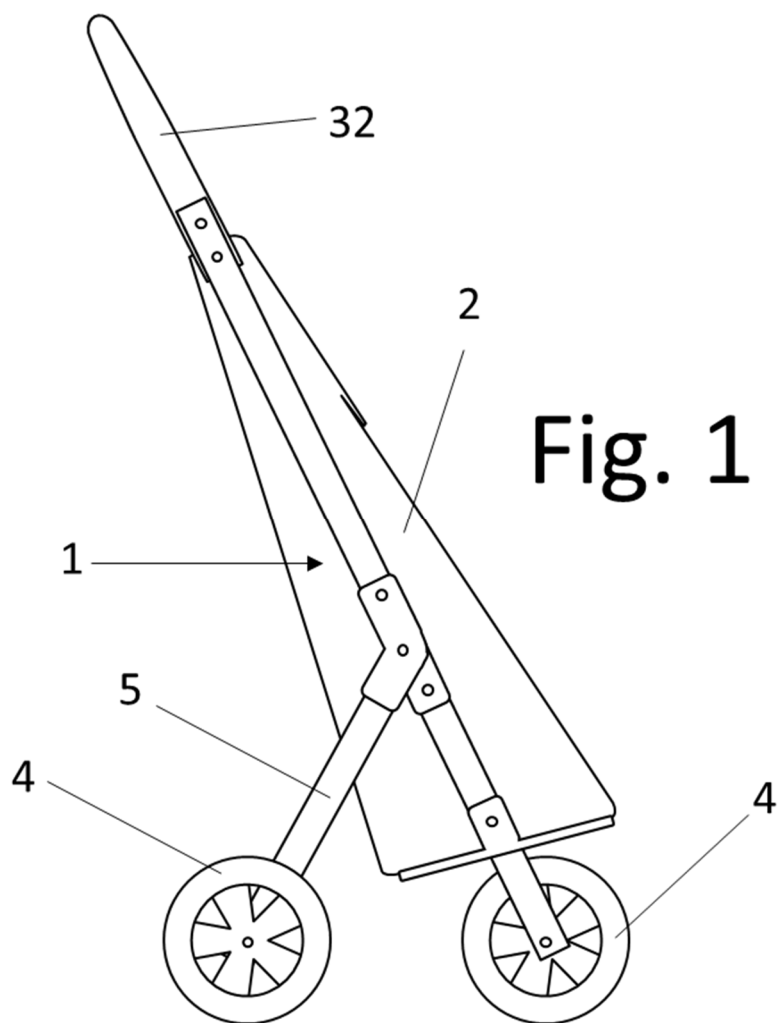


Fig. 2

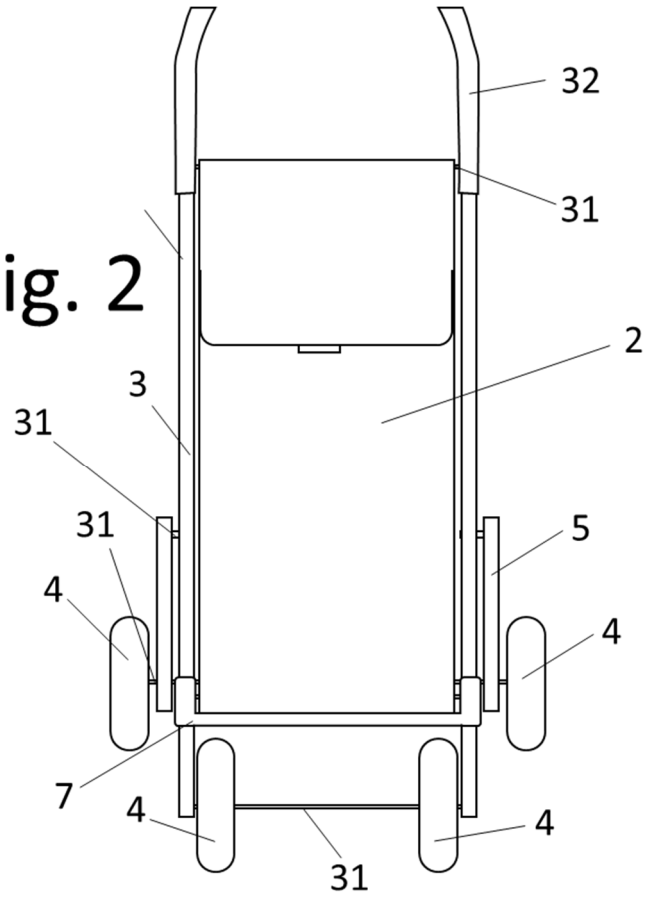


Fig. 3

