

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **1 066 685**

21 Número de solicitud: U 200702487

51 Int. Cl.:
B62J 9/00 (2006.01)

12

SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD

U

22 Fecha de presentación: **30.11.2007**

43 Fecha de publicación de la solicitud: **16.02.2008**

71 Solicitante/s: **Jesús Javier Lavilla Francés
Carlos III el Noble, nº 4
31540 Buñuel, Navarra, ES**

72 Inventor/es: **Lavilla Francés, Jesús Javier**

74 Agente: **No consta**

54 Título: **Transportín para bicicletas.**

ES 1 066 685 U

DESCRIPCIÓN

Transportín para bicicletas.

Objeto de la invención

La presente invención se refiere a un transportín para bicicletas, de los destinados a permitir realizar el transporte de múltiples objetos en una bicicleta, concretamente en la zona posterior de la misma.

El objeto de la invención es proporcionar un transportín que ofrezca una capacidad de carga sumamente mayor que los transportines convencionales, todo ello con una estructura plegable, que en situación inoperante presente una ocupación volumétrica mínima.

La invención se sitúa pues en el ámbito de los accesorios para bicicletas, ya sean de paseo, de montaña o similares.

Antecedentes de la invención

En el ámbito de aplicación práctica de la invención, es conocida la existencia de transportines materializados en una parrilla de naturaleza metálica, de planta rectangular, que a través de diferentes medios de fijación se solidariza al chasis de la bicicleta, en la zona posterior de la misma, justo encima de su rueda posterior.

Si bien este tipo de dispositivos cumplen la función para la que han sido previstos, presentan en la práctica un problema que se traduce en una reducida capacidad de carga para los mismos, debido a las reducidas dimensiones en planta que presentan.

Si bien dichos transportines pueden dimensionarse de manera que su capacidad fuera mayor, constituirían elementos prominentes que en situación inoperante presentarían una ocupación volumétrica elevada, por lo que ésta solución apenas se utiliza por no resultar nada práctica.

Descripción de la invención

El transportín que la invención propone resuelve de forma plenamente satisfactoria la problemática anteriormente expuesta, de manera que en situación operante ofrece una capacidad de carga sumamente mayor que la de un transportín convencional, del orden del triple, presentando un carácter plegable que permite que el dispositivo presente una ocupación volumétrica mínima en situación inoperante.

Para ello y de forma más concreta, el transportín que se preconiza se materializa, como es convencional en una parrilla a base de varillas metálicas, de planta rectangular, de anchura tal que no suponga un elemento prominente en relación con las dimensiones en planta de la bicicleta, parrilla dotada de medios de fijación al chasis o cuadro de la bicicleta, así como opcionalmente a la tija del sillín, de cualquier tipo adecuado, en función del tipo de bicicleta de que se trate y de su particular estructuración.

Pues bien, a partir de esta estructuración, el transportín de la invención centra sus características en el hecho de que a ambos lados de la parrilla principal se establecen sendas parrillas, unidas articuladamente a la parrilla principal, de manera que las mismas pueden abatirse hasta adoptar una disposición coplanaria con la parrilla principal, aumentando sensiblemente la capacidad de carga de la misma, del orden de tres veces o más, en función de la anchura de éstas, parrillas que, debido a su naturaleza abatible, pueden plegarse adoptando una disposición vertical en situación inoperante que hace que el transportín no constituya un elemento prominente según sus dimensiones en planta, en relación con cualquier otro transportín

convencional.

Las parrillas laterales podrán adoptar una configuración plana, o bien inicialmente plana para sufrir finalmente un acodamiento ortogonal, en orden a constituir elementos de retención lateral para la carga, en función de las prestaciones deseadas.

Se consigue de esta manera un dispositivo sumamente sencillo pero de gran eficacia, que permite elevar considerablemente la capacidad de carga del mismo.

La estructura descrita se complementa con el clásico elemento de retención posterior, abatible en contra de la tensión de un resorte sobre la parrilla principal, y encargado de impedir la salida de los objetos almacenados en el transportín por la parte posterior del mismo.

Descripción de los dibujos

Para complementar la descripción que se está realizando y con objeto de ayudar a una mejor comprensión de las características del invento, de acuerdo con un ejemplo preferente de realización práctica del mismo, se acompaña como parte integrante de dicha descripción, un juego de dibujos en donde con carácter ilustrativo y no limitativo, se ha representado lo siguiente:

La figura 1.- Muestra una vista en perspectiva superior de un transportín para bicicletas realizado de acuerdo con el objeto de la presente invención.

La figura 2.- Muestra una vista similar a la de la figura 1, pero correspondiente a una variante de realización en la que las parrillas laterales del transportín adoptan una configuración acodada, determinando elementos de retención lateral de la carga.

La figura 3.- Muestra una vista en alzado lateral del dispositivo de la figura 2 en situación inoperante.

Realización preferente de la invención

A la vista de las figuras reseñadas puede observarse como el transportín para bicicletas que la invención propone está constituido, como es convencional, a partir de una parrilla principal (1) a base de varillas metálicas (2), parrilla (1) que adopta una configuración en planta rectangular, con una anchura tal que no constituya un elemento prominente en planta en relación con el aspecto general de la bicicleta, parrilla (1) de la que inferiormente emergen los correspondientes medios de fijación (3) al cuadro de la bicicleta, los cuales podrán adoptar diferentes configuraciones en función del tipo de bicicleta a la que esté destinado a implantarse el transportín, pudiendo asirse opcionalmente a la tija del sillín y contando igualmente con un elemento de retención posterior (4), que en el ejemplo de realización práctica elegido adopta una configuración a modo de parrilla trapecial isoscélica, pero que podría adoptar igualmente cualquier otra configuración acorde a diferentes líneas de diseño sin que ello afecte a la esencia de la invención, elemento que se relaciona articuladamente con el travesaño posterior (5) de la parrilla (1) con interposición de un fleje (6) que tiende a abatir dicha estructura (4) sobre la parrilla (1).

Pues bien, a partir de esta estructura, la invención presenta como novedad el hecho de que lateralmente a la parrilla principal (1) se establecen sendas parrillas (7), también a base de varillas metálicas (8), parrillas (7) que pueden adoptar una configuración aplanada, como la mostrada en la figura 1, o bien presentar una configuración diédrica, de manera que en la zona próxima a su extremidad libre se establezcan acodamien-

tos (9) determinantes de topes de retención lateral para la carga, parrillas (8) que en cualquier caso irán montadas a través de respectivos medios de basculación (10) a los laterales de la parrilla (1), de manera que para las mismas se defina una posición límite de abatimiento en la que dichas parrillas (8) quedan alineadas horizontalmente con la parrilla principal (1), aumentando sensiblemente la capacidad de carga del dispositivo, tal y como se puede observar en las figuras 1 y 2, de manera que en situación inoperante dichas parrillas (8) pueden abatirse en sentido verti-

cal, tal y como muestra la figura 3, en orden a que en dispositivo presente una ocupación volumétrica mínima.

Por último, cabe señalar el hecho de que, en el caso de que las parrillas (8) presenten una configuración diédrica, es decir en el caso de la figura 2, la parrilla principal (1) podrá presentar igualmente su extremidad anterior (11) acodada, en orden a determinar igualmente un tope de retención para la carga contenida en el transportín.

15

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

REIVINDICACIONES

1. Transportín para bicicletas, del tipo de los constituidos a partir de una parrilla a base de varillas metálicas, de planta rectangular, dotada de medios para fijación a la zona posterior del chasis o cuadro de la bicicleta, así como opcionalmente a la tija del sillín, y de las que están dotadas de un elemento de retención posterior relacionado articuladamente con dicha parrilla a través de un fleje o elemento similar, **caracterizado** porque la parrilla principal incorpora sobre sus bordes laterales medios de abisagramiento para sendas parrillas, las cuales son susceptibles de adoptar una disposición coplanaria con la parrilla principal, aumentando sensiblemente la capacidad de carga del dispositivo, así como abatirse verticalmente en situación inoperante, en orden a no constituir un ele-

mento prominente en relación con el aspecto general de la bicicleta.

2. Transportín para bicicletas, según reivindicación 1ª, **caracterizado** porque las parrillas laterales adoptan una configuración plana.

3. Transportín para bicicletas, según reivindicación 1ª, **caracterizado** porque las parrillas laterales adoptan una configuración inicialmente plana, con un acodamiento en su zona próxima a su extremo libre determinante de un elemento de retención lateral para la carga.

4. Transportín para bicicletas, según reivindicación 1ª, **caracterizado** porque opcionalmente la parrilla principal presenta un acodamiento en su extremidad anterior determinante de un elemento de retención anterior para la carga.

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

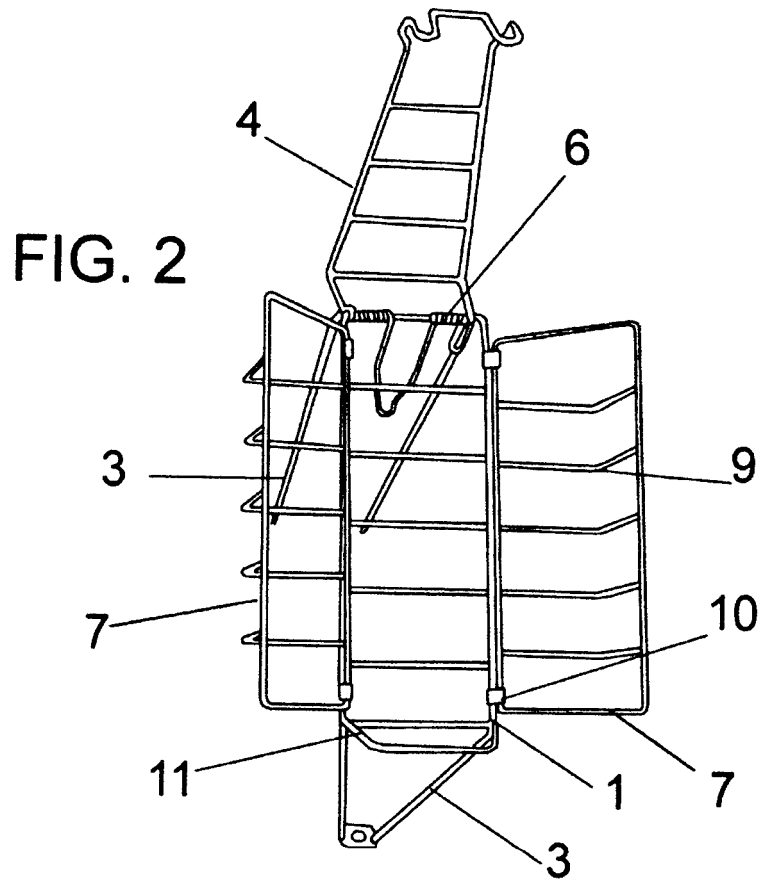
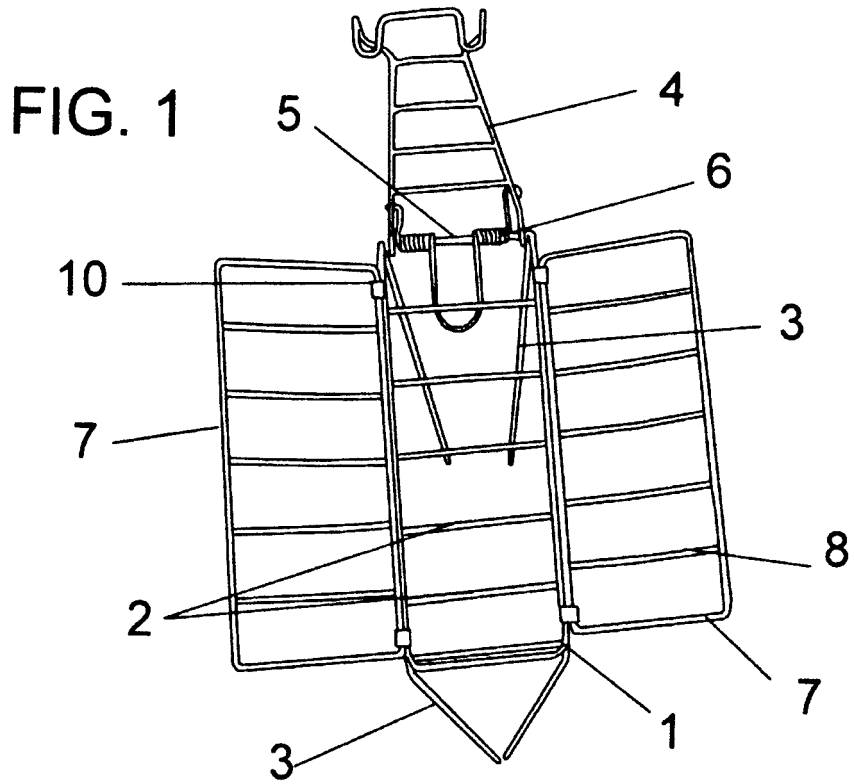


FIG. 3

