



19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

11 Número de publicación: **2 357 958**

51 Int. Cl.:
B62J 1/12 (2006.01)
B62J 1/00 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

- 96 Número de solicitud europea: **05015091 .1**
96 Fecha de presentación : **09.11.2001**
97 Número de publicación de la solicitud: **1584546**
97 Fecha de publicación de la solicitud: **12.10.2005**

54 Título: **Dispositivo de asiento en tandem para vehículo.**

30 Prioridad: **09.11.2000 JP 2000-341281**

45 Fecha de publicación de la mención BOPI:
04.05.2011

45 Fecha de la publicación del folleto de la patente:
04.05.2011

73 Titular/es:
YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA
2500 Shingai
Iwata-shi, Shizuoka-ken, JP

72 Inventor/es: **Yamada, Kazunori;**
Kishimoto, Eiji y
Takada, Kazuyoshi

74 Agente: **Ungría López, Javier**

ES 2 357 958 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín europeo de patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCIÓN

La presente invención se refiere a una disposición de asiento en tándem para un vehículo, en particular para un scooter o una motocicleta según la porción de preámbulo de la reivindicación 1. Tal disposición de asiento en tándem se conoce por el documento de la técnica anterior FR 2 551 716 A3.

5

Dicha disposición de asiento en tándem de la técnica anterior incluye el asiento trasero soportado pivotantemente detrás de dicho asiento delantero, donde dicho asiento delantero está fijado en la carrocería de vehículo.

Los asientos en tándem en los que se pueden sentar al menos dos personas, se usan generalmente en motocicletas de gran tamaño de tipo americano o de tipo scooter. Dichos asientos en tándem no solamente pueden formar todo el asiento en un asiento continuo, sino también un asiento delantero relativamente grande y un asiento trasero relativamente pequeño separados. En una motocicleta en la que la parte inferior del asiento se forma como una porción de almacenamiento para artículos como cascos, un asiento está situado de forma móvil de tal manera que el asiento se pueda mover con una porción de chapa de cubierta que sea capaz de abrirse y cerrarse. Además, incluso en el asiento en tándem en el que el asiento delantero y EL asiento trasero están separados, su asiento delantero y asiento trasero están situados de forma similar al asiento en tándem de tipo integral de tal manera que la posición del asiento siempre esté en una cierta posición en la motocicleta.

10

15

En las motocicletas que incluyen el asiento en tándem convencional como se ha descrito anteriormente, dado que están fijadas las posiciones de ambos asientos en los que todo el asiento es continuo y que forma el asiento delantero y trasero separados, una posición en la que el conductor y el pasajero están sentados y un espacio para equipaje en el lado trasero del asiento dependen del modelo de motocicleta; por lo tanto, existe el problema de que no se puede lograr una posición de asiento óptima cuando cambian el tamaño y el número de pasajeros y la dimensión del equipaje colocado en el lado trasero del asiento y cuando son diferentes las preferencias de asiento (por ejemplo, el conductor y el pasajero prefieren sentarse muy juntos o separados).

20

25

Un objetivo de la presente invención es proporcionar una disposición de asiento en tándem mejorada como la indicada anteriormente, donde las posiciones de asiento son adaptables al tamaño y al número de pasajeros o la dimensión del equipaje colocado en el lado trasero del asiento en tándem.

Este objetivo se logra de manera novedosa con una disposición de asiento en tándem que tiene las características de la reivindicación 1.

30

Se exponen realizaciones preferidas en las reivindicaciones dependientes.

A continuación, la presente invención se explica con más detalle con respecto a su realización en unión con los dibujos acompañantes, donde:

La figura 1 es una vista lateral que representa un ejemplo de una motocicleta en la que se aplica una disposición de asiento en tándem con una estructura de colocación de asiento.

35

La figura 2 es una vista superior de la motocicleta representada en la figura 1.

La figura 3 es una vista en perspectiva despiezada que representa cada elemento para montar el asiento delantero del asiento en tándem de motocicleta representado en la figura 1 sobre el lado de la carrocería.

40

La figura 4 es una vista en perspectiva despiezada que representa cada elemento para montar el asiento trasero del asiento en tándem de motocicleta representado en la figura 1 sobre el lado de la carrocería.

La figura 5 es una vista lateral que representa respectivamente cada ejemplo específico de (A), (B) de mecanismos para colocar una barra de agarre de la motocicleta representada en la figura 1 en ángulos de rotación predeterminados.

45

La figura 6 es una vista lateral que representa respectivamente cada ejemplo de (A), (B), (C), en los que las condiciones de uso de un asiento en tándem y una barra de agarre de motocicleta representada en la figura 1 son diferentes.

Y la figura 7 es una vista lateral que representa respectivamente cada ejemplo de (D), (E), (F), en los que las condiciones de uso de un asiento en tándem y una barra de agarre de motocicleta representada en la figura 1 son diferentes.

50

Ahora se describirá una realización de una estructura de colocación de asiento de una disposición en tándem para motocicletas con referencia a los dibujos. La figura 1 es una vista lateral que representa toda la motocicleta relativa a esta realización. La figura 2 es una vista superior que representa un estado de la motocicleta ilustrada en la figura 1. La figura 3 representa elementos de un asiento delantero

55

montados en la carrocería. La figura 4 representa elementos de un asiento trasero cada uno montado en la carrocería. Las figuras 5 (A) y (B) muestran ejemplos de mecanismos para colocar una barra de agarre en ángulos rotacionales predeterminados. Las figuras 6 (A), (B) y (C) y las figuras 7 (D), (E) y (F) muestran ejemplos de diferentes estados de uso de un asiento en tándem y la barra de agarre en la motocicleta ilustrada en la figura 1.

La motocicleta de esta realización es la representada en la figura 1, una motocicleta tipo scooter formada con un estribo bajo y ancho 4 entre un manillar 2 y un asiento 3, en una parte delantera de la carrocería de la motocicleta 1, una porción de dirección conectada desde el manillar 2 a través de un eje de dirección 5 a una horquilla delantera 6 está situada rotativamente con el eje de dirección 5 como su eje de rotación, y una rueda delantera 7 está montada rotativamente en el eje entre extremos inferiores de las horquillas delanteras derecha e izquierda 6.

En el lado trasero de la porción de dirección se ha formado el estribo ancho 4 en el que se pueden colocar ambos pies en posición inferior. En la parte trasera de la carrocería después del estribo 4 están situados un asiento delantero relativamente grande 3F donde el conductor se sienta detrás del manillar 2 y un asiento trasero más pequeño 3R donde se sienta un pasajero que no conduce la motocicleta, como un asiento en tándem 3 de dos asientos separados, y una barra de agarre en forma aproximada de U 8 para que el pasajero sentado en el asiento trasero 3R se agarre durante la marcha o para agarre para elevar la parte trasera de la carrocería en parada, está situada debajo de la condición en la que sus dos extremos están montados en el bastidor de carrocería en ambos lados derecho e izquierdo del asiento trasero 3R.

A continuación, debajo del asiento en tándem 3 compuesto del asiento delantero 3F y el asiento trasero 3R, una unidad de sistema de potencia 9 integrada por dispositivos tales como un motor, una transmisión y un filtro de aire, está situada basculantemente en el bastidor de carrocería de manera que sirva como un brazo basculante bajo la condición en la que está interpuesta una unidad de amortiguamiento 10 compuesta de un amortiguador hidráulico y un muelle helicoidal, y una rueda trasera 11 está montada rotativamente en el eje en un lado del extremo trasero de la unidad de sistema de potencia 9.

En esta motocicleta 1, como se representa en la figura 1, el manillar 2 para operación de dirección está conectado integralmente al eje de dirección 5 que sirve como el eje de rotación durante la operación de la rueda delantera 7 a través de un tubo de conexión 12 que se extiende en diagonal hacia delante a la porción de extremo superior del eje de dirección 5 formando una desviación grande hacia delante del vehículo en comparación con el eje de rotación del eje de dirección 5. Además, el estribo 4 formado en el lado trasero de la porción de dirección se ha formado como suelo a dos niveles de tal manera que su porción de extremo trasero 4b sea más alta que su porción delantera 4a y, como se representa en la figura 2, de tal manera que la anchura del estribo 4 varíe entre la porción delantera y la porción trasera.

Además, en la motocicleta de tipo scooter descrita anteriormente, aunque el asiento delantero 3F y el asiento trasero 3R del asiento en tándem 3 están montados en una porción que soporta el asiento en motocicletas convencionales de tipo scooter (en otros términos, el bastidor de carrocería o un elemento fijado en él o en la estructura en la que la parte inferior del asiento se usa como una porción de almacenamiento de artículos, un elemento en el que se soporta rotativamente un extremo en el eje en el bastidor de carrocería como una porción de tapa de la porción de almacenamiento), no solamente están montados fijamente en dicha porción de montaje de asiento en los lados de carrocería, sino que también cada uno está montado de manera que pueda moverse independientemente en la dirección longitudinal de la carrocería y colocar en una posición de movimiento predeterminada.

Además, en estas realizaciones, el asiento trasero 3R del asiento en tándem 3 no solamente se puede recolocar en dirección longitudinal de la carrocería como se ha descrito anteriormente, sino también de montarse rotativamente en sus extremos delanteros como centro de rotación. Además, la barra de agarre 8 montada en el bastidor de carrocería en ambos lados derecho e izquierdo del asiento trasero 3R no solamente se monta fijamente en el bastidor de carrocería, sino que también se monta de manera que pueda girar y colocarse en un ángulo rotacional predeterminado.

Específicamente, por ejemplo alrededor del asiento delantero 3F del asiento en tándem 3 representado en la figura 3 se ha fijado un par de elementos de carril derecho e izquierdo 21 que se extienden en la dirección longitudinal de la carrocería a la porción de montaje de asiento de la carrocería, y un par de elementos deslizantes derecho e izquierdo 22 que son guiados por este elemento de carril 21 para deslizar en la dirección longitudinal de la carrocería está fijado a lado de superficie inferior del asiento delantero 3F usando su porción de montaje 22a, y un elemento de colocación 23 provisto de una pluralidad de agujeros de enganche 23a, 23b y 23c a lo largo de la dirección longitudinal de la carrocería está conectado integralmente a uno de los elementos de carril 21, de modo que un elemento de enganche 24 capaz de engancharse y desengancharse selectivamente con cualquiera de los agujeros de enganche 23a, 23b, y 23c del elemento de colocación 23 esté montado en uno de los elementos de deslizamiento 22 correspondiente a dicho elemento de carril 21 de manera que se pueda mover arbitrariamente por medio de su porción operativa 24a.

Por lo tanto, en la condición de ser guiado a través del elemento deslizante 22 por medio del elemento de carril 21, el asiento delantero 3F puede ser movido en la dirección longitudinal de la carrocería a la porción de montaje de asiento de la carrocería, y el elemento de enganche 24 del lado de elemento deslizante 22 se engancha selectivamente en alguno de los agujeros de enganche 23a, 23b, y 23c del elemento de colocación 23 en el lado del elemento de carril 21, y por ello el asiento delantero 3F puede ser fijado y colocado en posición de movimiento predeterminada.

Además, alrededor del asiento trasero 3R del asiento en tándem 3 representado en la figura 4, un par de elementos de carril derecho e izquierdo 26 que se extienden en la dirección longitudinal de la carrocería está fijado a la porción de montaje de asiento de la carrocería, y un par de elementos deslizantes derecho e izquierdo 27 que son guiados por este elemento de carril 26 de manera que deslicen en la dirección longitudinal al lado de la carrocería, están conectados rotativamente a la porción de extremo delantero del asiento trasero 3R en una porción de soporte de eje 27a formada en su porción de extremo delantero, y un elemento de colocación 28 provisto de una pluralidad de agujeros de enganche 28a, 28b, y 28c a lo largo de la dirección longitudinal de la carrocería está conectado integralmente a uno de los elementos deslizantes 27, de modo que un elemento de enganche 29 que es capaz de engancharse y desengancharse selectivamente con cualquiera de los agujeros de enganche 28a, 28b y 28c del elemento de colocación 28 esté montado en uno de los elementos de carril 26 correspondiente a este elemento deslizante 27 de modo que se pueda mover arbitrariamente por medio de su porción operativa 29a.

Por lo tanto, en la condición de guía a través del elemento deslizante 27 por medio del elemento de carril 26, el asiento trasero 3R puede ser movido en la dirección longitudinal de la carrocería a la porción de montaje de asiento de la carrocería, además, el asiento trasero 3R se puede girar en la dirección longitudinal de la carrocería con sus extremos delanteros como centro de rotación, y el elemento de enganche 29 en el lado del elemento de carril 26 se engancha selectivamente en cualquiera de los agujeros de enganche 28a, 28b y 28c del elemento de colocación 28 en el lado del elemento deslizante 27, y por ello el asiento trasero 3R se puede fijar y colocar en posición de movimiento predeterminada.

Además, alrededor de la barra de agarre 8, en un extremo de la barra de agarre en forma de U 8 en el que ambos extremos se soportan rotativamente en el eje en el lado de la carrocería (bastidor de carrocería), como se representa en la figura 5 (A), el engranaje de posición 32 en otro elemento fijado de forma no rotativa al lado de la carrocería está dispuesto en la porción de lado de extremo de la barra de agarre 8 que gira alrededor de un eje 31, y el elemento de enganche 33 que es capaz de enganchar y desenganchar con este engranaje de colocación 32 está dispuesto en un lado de extremo de un elemento de brazo 34 en el que la porción media se soporta en el eje en el lado de la barra de agarre 8, o como se representa en la figura 5 (B), el engranaje de posición 32 está formado integralmente en la porción de extremo de la barra de agarre 8 que gira alrededor del eje 31, y el elemento de enganche 33 que es capaz de enganchar y desenganchar con esta porción de engranaje de colocación 32 está dispuesto en un lado de extremo del elemento de brazo 34 en el que la porción media se soporta en el eje en cierta posición del lado de la carrocería.

Por lo tanto, la barra de agarre 8 se gira en cualquier ángulo con el eje de rotación 31 como centro de rotación, el elemento de enganche 33 de un lado de extremo del elemento de brazo 34 se engancha entonces en el engranaje de posición 32 accionando la porción de palanca de mango 34a del otro lado de extremo del elemento de brazo 34, y por ello la barra de agarre 8 girada en cualquier ángulo se puede fijar y colocar en su posición de giro.

Como se ha descrito anteriormente, cada posición del asiento delantero 3F y el asiento trasero 3R del asiento en tándem 3 se puede cambiar independientemente, y el asiento trasero 3R del asiento en tándem 3 es rotativo con su lado de extremo delantero como centro de rotación, de modo que en la motocicleta 1 de la presente realización que es capaz de cambiar los ángulos de la barra de agarre 8, el asiento delantero 3F, el asiento trasero 3R y la barra de agarre 8 se pueden cambiar apropiadamente no solamente a condición de uso básica representada en la figura 1, sino también a cada condición de uso como se representa respectivamente en las figuras 6 (A), (B), (C) y las figuras 7 (D), (E), (F).

En otros términos, en la condición de uso básica, representada en la figura 1, en la condición en la que el asiento trasero 3R está situado de forma continua en el lado trasero del asiento delantero 3F en la posición normal, el espacio en el que se puede colocar un equipaje pequeño se asegura en la parte trasera del asiento trasero 3R, y como se representa en la figura 6 (A), colocando un pequeño compartimiento portaobjetos 15 en la parte trasera del asiento trasero 3R o como se representa en la figura 6 (B), inclinando la barra de agarre 8 a la parte trasera del asiento trasero 3R, la subida y bajada del asiento trasero 3R se pueden efectuar fácilmente.

Como se representa en la figura 6 (C), el asiento trasero 3R es movido hacia atrás y la barra de agarre 8 se gira hacia delante de manera que suba, y por ello un operador sentado en el asiento delantero 3F y un pasajero sentado en el asiento trasero 3R pueden ir por separado y fácilmente, y la barra de agarre 8 puede ser usada tanto para la porción de respaldo del operador como para la porción de agarre del pasajero.

Además, como se representa en la figura 7 (D), en la condición en que el asiento trasero 3R se gira hacia delante de manera que suba y en que la barra de agarre 8 se gira hacia delante de manera que suba de modo que el asiento trasero 3R se soporte por detrás después del giro, el operador y el pasajero se sientan próximos en el asiento delantero más grande 3F con el asiento trasero 3R como la porción de respaldo de pasajero, y por ello un espacio de detrás del asiento trasero 3R se puede ampliar para colocar equipaje detrás del asiento trasero 3R.

Además, como se representa en la figura 7 (E), moviendo el asiento delantero 3F hacia delante, moviendo el asiento trasero 3R hacia delante, girando el asiento trasero 3R hacia delante de manera que suba e inclinando la barra de agarre 8 hacia delante en gran parte, para soportar el asiento trasero 3R por detrás después del giro hacia arriba, el operador se puede sentar en el asiento delantero 3F con el asiento trasero 3R como la porción de respaldo y puede tener un asiento para un niño en el asiento delantero 3F delante del operador, y el espacio de la parte trasera del asiento trasero 3R se puede ampliar para colocar un equipaje grande detrás del asiento trasero 3R.

Además, como se representa en la figura 7 (F), sin mover el asiento trasero 3R de la posición normal, solamente el asiento delantero 3F se mueve en gran parte hacia delante, y la barra de agarre 8 se gira en gran parte hacia delante inclinándose entre el asiento delantero 3F y el asiento trasero 3R, y por ello el operador sentado en el asiento delantero 3F puede tener un asiento para un niño en el asiento delantero 3F delante del operador, el pasajero se puede sentar en el asiento trasero 3R, y además se puede colocar un equipaje pequeño detrás del asiento trasero 3R.

En esta realización, representada en la figura 1, el manillar 2 para la operación de dirección está situado muy desviado hacia delante del vehículo en comparación con el eje de rotación del eje de dirección 5, y por ello, aunque los medidores estén situados en el lado trasero del manillar 2, el elemento de cubierta que cubre alrededor del manillar 2 no sobresaldrá mucho hacia el lado de asiento 3, y, por lo tanto, aunque el asiento delantero 3F se desplace hacia delante como se ha descrito anteriormente, el espacio muy estrecho en la parte delantera del asiento no producirá ningún problema.

Según las estructuras de colocación de asiento para motocicleta de estas realizaciones en las que se puede cambiar su condición de uso de varias formas como se ha descrito anteriormente, cambiando cada una de las posiciones del asiento delantero y el asiento trasero de manera que corresponda a la posición de asiento para el conductor y el pasajero y el espacio necesario para colocar el equipaje, aunque se cambien el tamaño y el número de pasajeros y la dimensión del equipaje y aunque las preferencias del asiento sean diferentes, siempre se puede lograr una posición óptima del asiento correspondiente a lo anterior.

Las realizaciones descritas anteriormente describen una estructura de colocación de asiento de motocicletas incluyendo un asiento en tándem por medio de asientos delantero y trasero separados, caracterizada porque cada uno de los asientos delantero y trasero está montado de manera que se pueda mover independientemente en la dirección longitudinal de la carrocería y colocar en una posición de movimiento predeterminada.

Es beneficioso que una barra de agarre aproximadamente en forma de U con ambos extremos montados en ambos lados derecho e izquierdo de dicho asiento en tándem esté montada de manera que pueda girar y colocarse en posiciones de giro.

También es beneficioso que dicho asiento trasero de dicho asiento en tándem esté montado de manera que pueda girar en su extremo delantero como centro de rotación.

Según la estructura de colocación de asiento de la motocicleta descrita anteriormente, cambiando independientemente cada posición del asiento delantero y el asiento trasero del asiento en tándem, aunque se cambien el tamaño y el número de pasajeros y la dimensión del equipaje y aunque las preferencias del asiento sean diferentes, siempre se puede lograr una posición óptima de asiento correspondiente a lo anterior.

Aunque la presente invención se ha descrito según una realización de una estructura de colocación de asiento de la motocicleta, la presente invención no se limita en las realizaciones descritas anteriormente, por ejemplo, esta invención no se limita a motocicletas de tipo scooter, sino que es aplicable a motocicletas de tipo americano, además, se deberá entender que se puede cambiar adecuadamente el diseño de una estructura específica para mover y colocar cada uno del asiento delantero y el asiento trasero en la posición predeterminada y una estructura específica para colocar la barra de agarre en cualquier ángulo de tal manera que dichas estructuras se puedan llevar a la práctica no solamente con la estructura representada en las realizaciones anteriores, sino también con otras estructuras apropiadas.

Y, con respecto a una motocicleta con un asiento en tándem, aunque se cambien el tamaño y número de pasajeros y la dimensión del equipaje colocado en el asiento trasero y aunque las preferencias del asiento sean diferentes, siempre se puede lograr una posición óptima de asiento correspondiente a lo anterior, puesto que, en la motocicleta, el asiento en tándem incluyendo asientos delantero y trasero sepa-

rados, cada asiento delantero y asiento trasero está montado mediante medios tales como elementos, y los elementos habrán de poder moverse independientemente en la dirección longitudinal de la carrocería y colocarse en una posición de movimiento predeterminada.

- 5 Según una de las realizaciones descritas anteriormente, se facilita una disposición de asiento en tándem para un vehículo, en particular para un scooter o una motocicleta, incluyendo asientos delantero y trasero separados soportados en una carrocería de vehículo por una estructura de montaje de asiento, donde dichos asientos delantero y trasero están adaptados para poder moverse conjuntamente o por separado uno con relación a otro con respecto a la carrocería de vehículo de manera que se sitúen en posiciones predeterminadas de asiento.
- 10 En consecuencia, en particular con respecto a motocicletas incluyendo un asiento en tándem, según la presente invención, se logra una posición óptima de asiento aunque el tamaño y número de pasajeros y la dimensión del equipaje colocado en el lado trasero del asiento se cambien y aunque las preferencias del asiento sean diferentes.
- 15 Según otra realización preferida de la disposición de asiento en tándem descrita anteriormente, los asientos delantero y trasero son soportados independientemente por una estructura de colocación de asiento, donde los asientos delantero y trasero están adaptados para deslizarse en una dirección longitudinal de la carrocería de vehículo y para colocarse en posiciones diferentes.
- 20 Así, cada uno de los asientos delantero y trasero está montado de manera que se pueda mover independientemente en la dirección longitudinal de la carrocería y colocarse en una posición de movimiento predeterminada. Por medio de dicha estructura, cada posición de los asientos delantero y trasero se cambia para acomodar la posición de asiento del conductor y pasajero, el espacio necesario para equipaje, o las preferencias del asiento, de modo que se pueda lograr una posición óptima de asiento aunque el tamaño y número de pasajeros y la dimensión del equipaje se cambien y aunque las preferencias del asiento sean diferentes.
- 25 También es preferible en las realizaciones descritas anteriormente que la estructura de colocación de asiento incluya elementos deslizantes montados respectivamente en los asientos delantero y trasero y elementos de guía montados en la carrocería de vehículo.
- 30 En particular, también es preferible que la estructura de colocación de asiento incluya un primer par de elementos deslizantes derecho e izquierdo fijados al asiento delantero y un primer par de elementos de carril derecho e izquierdo fijados a una porción de montaje de asiento de la carrocería de vehículo y que se extienden en la dirección longitudinal de la carrocería, donde el primer par de elementos deslizantes derecho e izquierdo es guiado por el primer par de elementos de carril derecho e izquierdo, respectivamente.
- 35 También es beneficioso que la disposición de asiento en tándem incluya un primer elemento de colocación que tenga una pluralidad de agujeros de enganche, donde el primer elemento de colocación está conectado integralmente a uno de los elementos de carril del primer par de elementos de carril derecho e izquierdo, y un primer elemento de enganche, donde el primer elemento de enganche es enganchable o desenganchable selectivamente con cualquiera de los agujeros de enganche del primer elemento de colocación.
- 40 Según otra realización preferida descrita anteriormente, la estructura de colocación de asiento incluye un segundo par de elementos deslizantes derecho e izquierdo conectados rotativamente al asiento trasero y un segundo par de elementos de carril derecho e izquierdo fijados a una porción de montaje de asiento de la carrocería de vehículo y que se extienden en la dirección longitudinal de la carrocería de vehículo, donde el segundo par de elementos deslizantes derecho e izquierdo es guiado por el segundo par de elementos de carril derecho e izquierdo, respectivamente.
- 45 Es preferible que el par de elementos deslizantes derecho e izquierdo esté conectado rotativamente a la porción de extremo delantero del conjunto trasero en una porción de soporte de eje formada en su porción de extremo delantero.
- 50 También es preferible que la disposición de asiento en tándem incluya un segundo elemento de colocación que tenga una pluralidad de agujeros de enganche, donde el segundo elemento de colocación está conectado integralmente a uno de los elementos de deslizamiento del segundo par de elementos deslizantes derecho e izquierdo, y un segundo elemento de enganche, donde el segundo elemento de enganche es enganchable o desenganchable selectivamente con cualquiera de los agujeros de enganche del segundo elemento de colocación.
- 55 Según otra realización descrita anteriormente, se facilita una barra de agarre, donde la barra de agarre sustancialmente en forma de U está montada en el lado derecho e izquierdo del asiento en tándem, y donde la barra de agarre es soportada rotativamente en un eje dispuesto en el bastidor de carrocería del vehículo.

Es beneficioso que una posición de giro de la barra de agarre esté fijada por un engranaje de posición y un elemento de enganche enganchable y desenganchable con el engranaje de posición, donde el engranaje de posición está fijado de forma no rotativa a la carrocería de vehículo o el engranaje de posición está formado integralmente en una porción de extremo de la barra de agarre.

REIVINDICACIONES

- 5 1. Disposición de asiento en tandem para un vehículo, en particular para un scooter o una motocicleta, incluyendo asientos delantero y trasero separados (3F, 3R) soportados en una carrocería de vehículo por una estructura de montaje de asiento, donde el asiento trasero (3R) está montado de manera que pueda girar en su extremo delantero como un centro de rotación de manera que se sitúe en posiciones predeterminadas de asiento, caracterizado porque los asientos delantero y trasero (3F, 3R) son soportados de forma móvil en la dirección longitudinal de la carrocería de vehículo.
- 10 2. Disposición de asiento en tandem según la reivindicación 1, caracterizado por un par de elementos deslizantes derecho e izquierdo (27) que están conectados rotativamente a la porción de extremo delantero del asiento trasero (3R) en una porción de soporte de eje (27a) formada en su porción de extremo delantero.
- 15 3. Disposición de asiento en tandem según la reivindicación 2, caracterizado por un par de elementos de carril derecho e izquierdo (26) fijados a una porción de montaje de asiento de la carrocería de vehículo y que se extiende en la dirección longitudinal de la carrocería de vehículo, donde el par de elementos deslizantes derecho e izquierdo (27) es guiado por el par de elementos de carril derecho e izquierdo (26), respectivamente.
- 20 4. Disposición de asiento en tandem según una de las reivindicaciones 1 a 3, caracterizado por un elemento de colocación (28) que tiene una pluralidad de agujeros de enganche (28a, 28b, 28c), donde el elemento de colocación (28) está conectado integralmente a uno de los elementos de deslizamiento (27) del par de elementos deslizantes derecho e izquierdo (27), y por un elemento de enganche (29), donde el elemento de enganche (29) es enganchable o desenganchable selectivamente con cualquiera de los agujeros de enganche (28a, 28b, 28c) del elemento de colocación (29).
- 25 5. Disposición de asiento en tandem según al menos una de las reivindicaciones precedentes 1 a 4, caracterizado por una barra de agarre (8), donde la barra de agarre sustancialmente en forma de U (8) está montada en el lado derecho e izquierdo del asiento en tandem, y donde la barra de agarre (8) se soporta rotativamente en un eje dispuesto en el bastidor de carrocería del vehículo.
- 30 6. Disposición de asiento en tandem según la reivindicación 5, caracterizado porque una posición de giro de la barra de agarre (8) está fijada por un engranaje de posición (32) y un elemento de enganche (33) enganchable y desenganchable con el engranaje de posición (32), donde el engranaje de posición (32) está fijado de forma no rotativa a la carrocería de vehículo o el engranaje de posición (32) está formado integralmente en una porción de extremo de la barra de agarre (8).

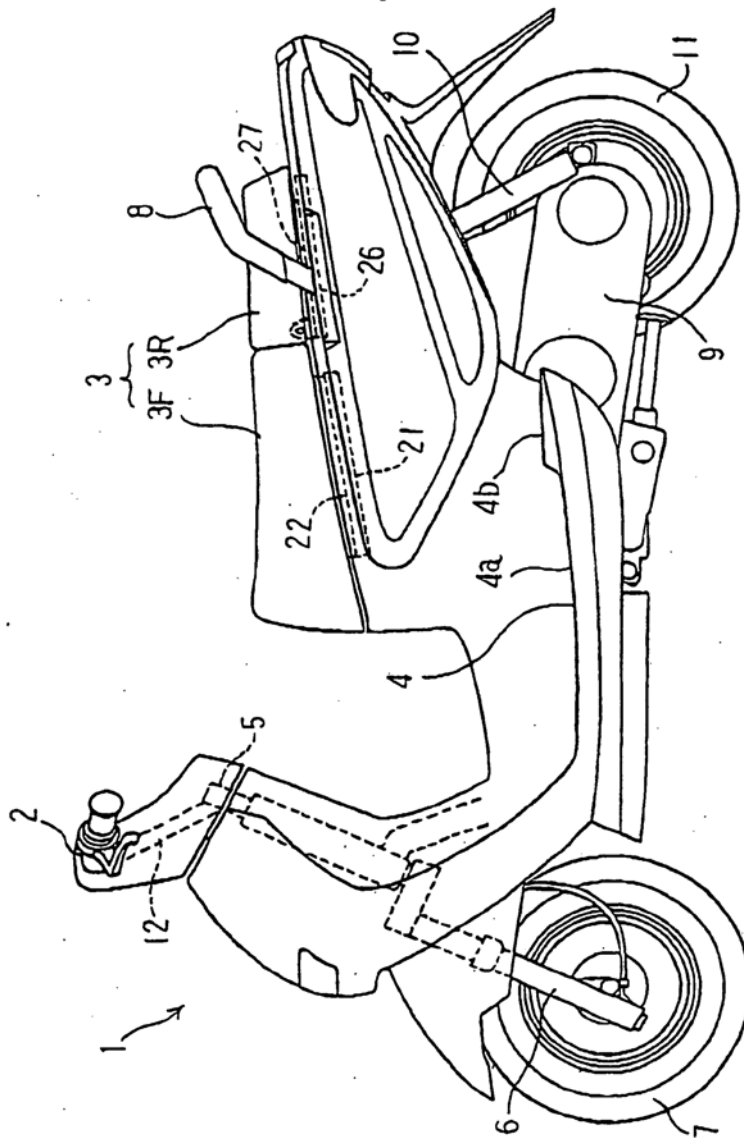


Fig. 1

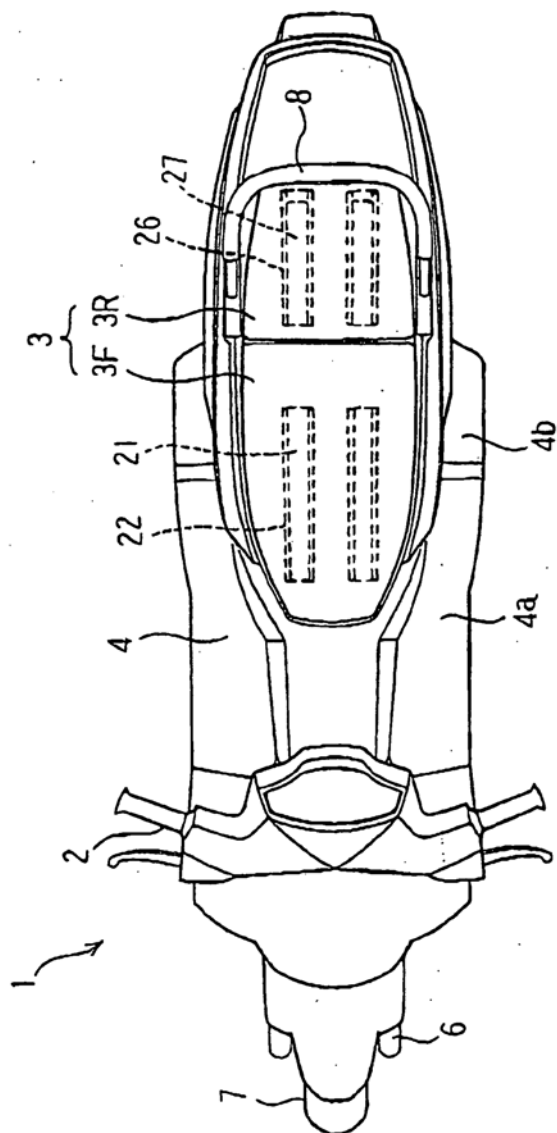


Fig. 2

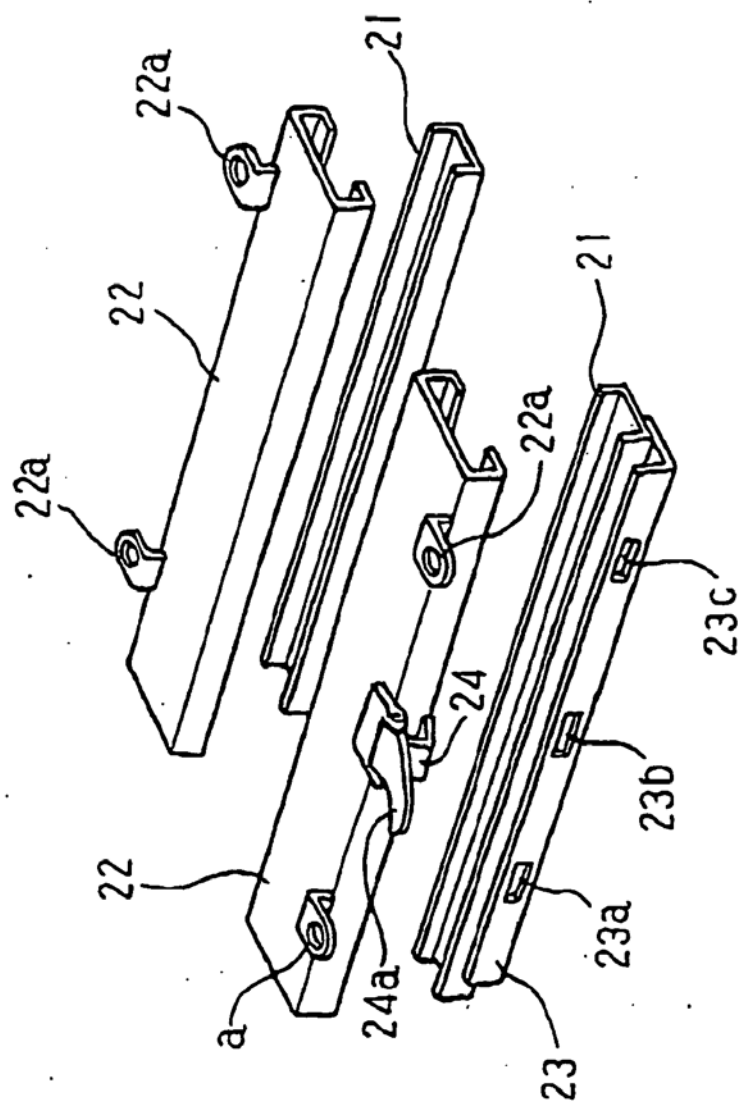


Fig. 3

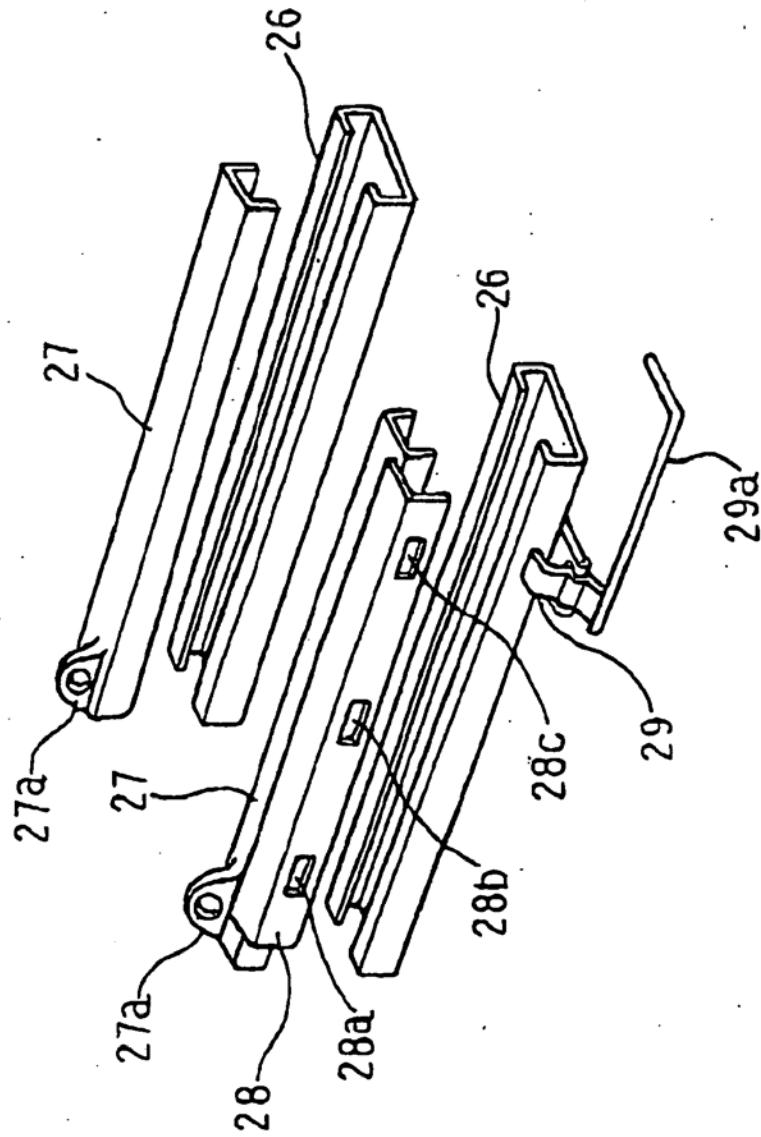


Fig. 4

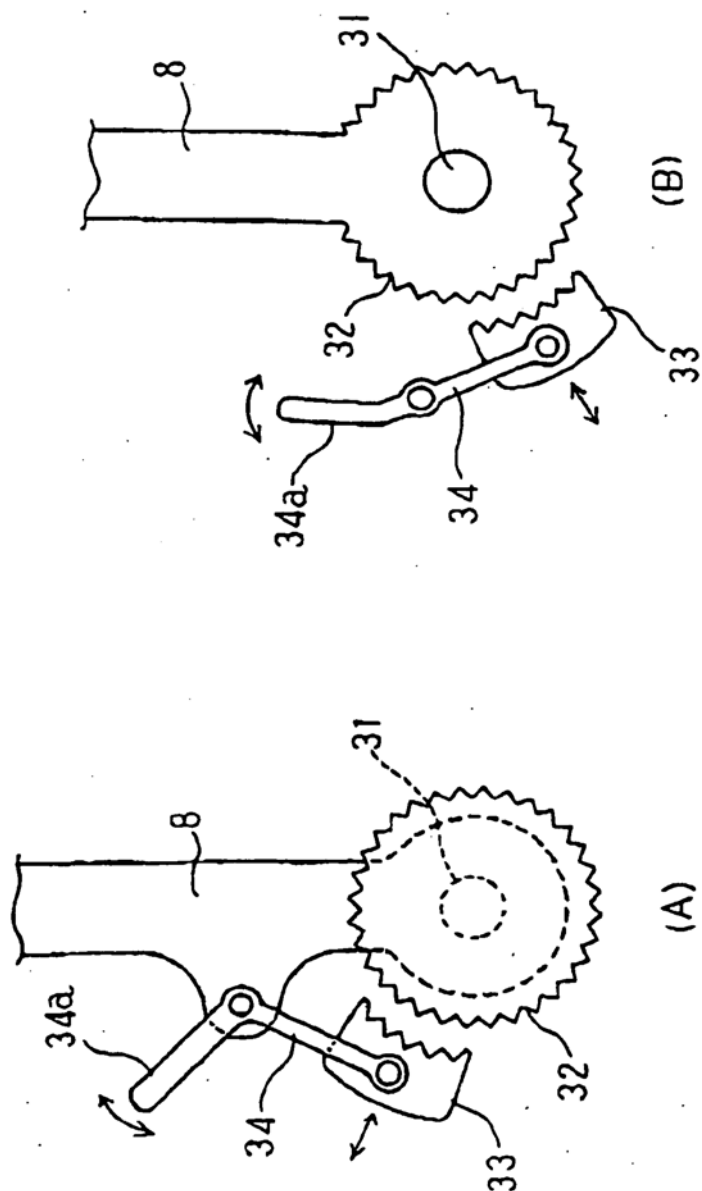


Fig. 5

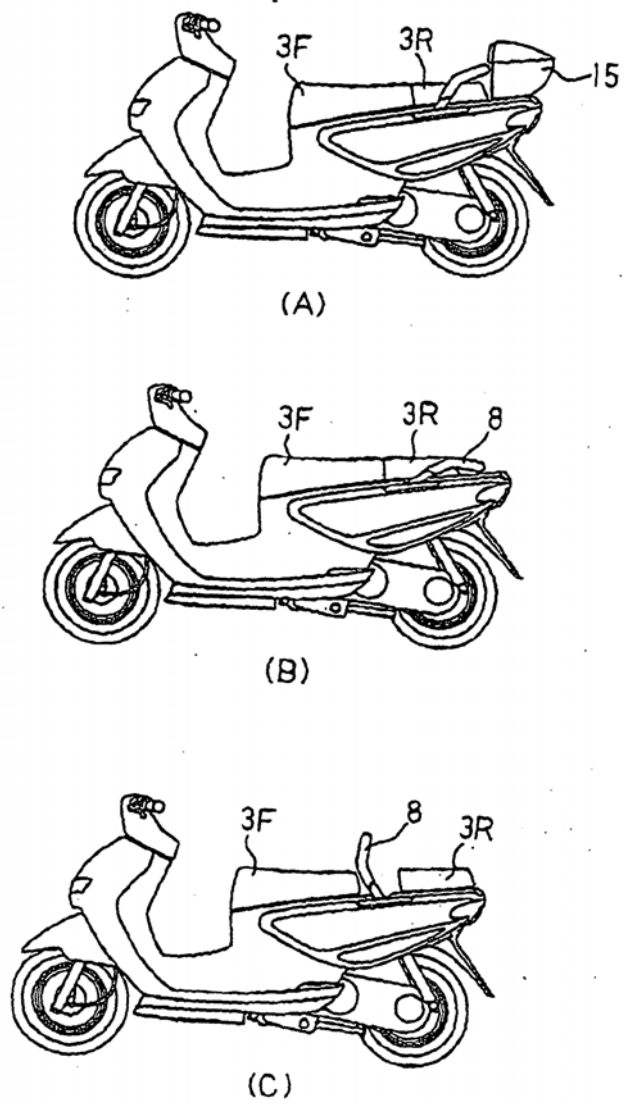
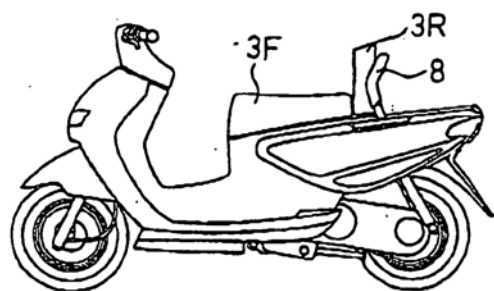
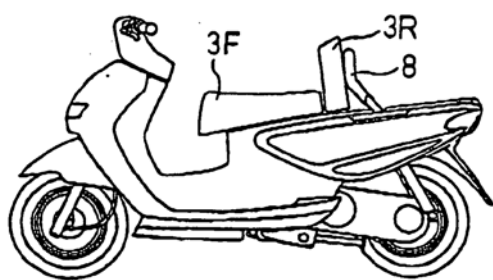


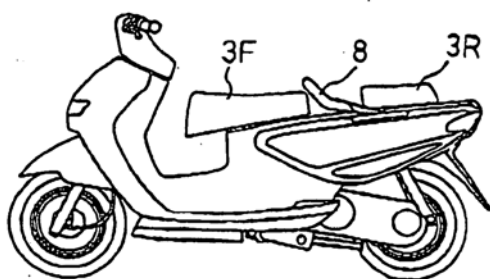
Fig. 6



(D)



(E)



(F)

Fig. 7