



19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

11 Número de publicación: **2 363 937**

51 Int. Cl.:
B60N 2/06 (2006.01)
B60N 2/30 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Número de solicitud europea: **07109929 .5**
96 Fecha de presentación : **08.06.2007**
97 Número de publicación de la solicitud: **1864850**
97 Fecha de publicación de la solicitud: **12.12.2007**

54 Título: **Unidad de asiento extensible para vehículo de transporte y el correspondiente vehículo de transporte.**

30 Prioridad: **09.06.2006 FR 06 05136**

45 Fecha de publicación de la mención BOPI:
19.08.2011

45 Fecha de la publicación del folleto de la patente:
19.08.2011

73 Titular/es: **IVECO FRANCE S.A.**
rue des Combats du 24 Août 1944 Porte E
69200 Vénissieux, FR

72 Inventor/es: **Desneux, Alexandre**

74 Agente: **Ruo Null, Alessandro**

ES 2 363 937 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

Unidad de asiento extensible para vehículo de transporte y el correspondiente vehículo de transporte

- 5 **[0001]** La presente invención concierne a una unidad de asiento extensible para un vehículo de transporte, además de a un vehículo de transporte equipado con al menos uno de tales asientos.
- 10 **[0002]** La invención se refiere a todo tipo de vehículos de transporte cuya ruta incluya al menos una parada de estación, durante la que la gente puede subir a bordo del vehículo, y también bajar del mismo. Se refiere a un vehículo tal que puede o no conducirse por un carril exclusivo, en particular por medio de cables eléctricos o raíles o incluso por medios ópticos.
- 15 **[0003]** Este tipo de vehículo de transporte incluye típicamente un chasis montado sobre al menos un árbol que tiene dispositivos rodantes, que son normalmente ruedas que podrían tener neumáticos. En estas condiciones, vehículos de transporte en el sentido de la invención incluyen en particular, pero no exclusivamente, autobuses o también trolebuses o tranvías.
- 20 **[0004]** Típicamente, este armazón se equipa a lo largo de sus bordes laterales, con varios asientos destinados a pasajeros. Estos asientos pueden ser simples, en otras palabras pueden usarse por un único pasajero, o múltiples, si permiten a varios pasajeros sentarse uno junto a otro. Del documento de patente francesa FR 2811620 A1, que se contempla como el más próximo a la técnica anterior, se conoce una unidad de asiento extensible para vehículo de transporte, que comprende un pedestal pensado para apoyar sobre el suelo de un armazón del vehículo, además de una base de asiento principal y un respaldo principal que son adecuados para acoger a un primer pasajero. La unidad de asiento también comprende una base de asiento secundaria y un respaldo secundario que son móviles entre una posición replegada en la que se recogen respecto a la base de asiento principal y el respaldo principal, y una posición extendida en la que están dispuestos al lado de la base de asiento principal y del respaldo principal de manera que acogen a un segundo pasajero. La base de asiento secundario y el respaldo secundario son móviles respecto a la base de asiento principal y el respaldo principal mediante un movimiento lateral con respecto a un eje longitudinal principal del vehículo, mientras que el pedestal de la unidad de asiento no sobresale lateralmente más allá de la base de asiento principal. La unidad de acuerdo con la unidad de asiento previamente citada se provee con un alojamiento dentro del que la base de asiento secundario se recoge en la posición replegada del asiento con la base de asiento secundario plegada sobre dicha base de asiento secundario.
- 25 **[0005]** Habiéndose especificado esto, la invención tiene como objeto proponer una unidad de asiento extensible que sea capaz de adoptar rápidamente y de forma simple diferentes configuraciones, de tal manera que responda a diferentes números de pasajeros.
- 30 **[0006]** La invención también tiene como objeto proponer una dicha unidad de asiento extensible, que permita un mantenimiento fácil del vehículo de transporte al que equipa, en particular en términos de limpieza.
- 35 **[0007]** La invención también tiene por objeto proponer un vehículo transporte, equipado con dichas unidades de asiento extensibles, en el que la distribución de dichas unidades de asiento es capaz de adaptarse óptimamente a diferentes cantidades de pasajeros.
- 40 **[0008]** A tal fin tiene como su objeto una unidad de asiento extensible para un vehículo de transporte, que comprende un pedestal destinado a apoyar sobre el suelo de un armazón de dicho vehículo, además de una base de asiento principal y un respaldo principal que son adecuados para recibir a un primer pasajero, en el que dicha unidad de asiento también comprende una base de asiento secundario y un respaldo secundario que pueden moverse entre una posición replegada en la que se recogen en relación a la base de asiento principal y al respaldo principal, y una posición extendida en la que se disponen junto a la base de asiento principal y el respaldo principal de manera que recibe un segundo pasajero, siendo dicha base de asiento secundaria y respaldo secundario móviles en relación a dicha base de asiento principal y respaldo principal, de acuerdo a un movimiento hacia los lados, en referencia a un eje longitudinal principal del vehículo, mientras que el pedestal de la unidad de asiento no sobresale lateralmente más allá de la base de asiento principal; y medios de alojamiento dentro de los que al menos dicha base de asiento secundario se recoge en la posición replegada del asiento; la unidad de asiento se caracteriza porque en su posición replegada, dicha base de asiento secundario y dicho respaldo secundario se almacenan respectivamente, detrás de dicha base de asiento principal y dicho respaldo principal.
- 45 **[0009]** De acuerdo con otras características de la invención:
- 50 - dichos medios de alojamiento comprenden un elemento de soporte en forma de U, cuya aleta inferior está montada sobre el pedestal, y cuya aleta superior sostiene la base de asiento principal, estas dos aletas definen un espacio intermedio en el que dicha base de asiento secundario se recoge en la posición replegada del asiento;
- 55 - la base de asiento principal y el respaldo principal tienen una abertura ahuecada en sí mismos, que forma dichos medios de alojamiento dentro de los que la base de asiento secundario y el respaldo secundario se
- 60
- 65

recogen, en la posición replegada del asiento;

- la unidad de asiento se equipan con un medio para mover la base de asiento secundario y el respaldo secundario en relación a la base de asiento principal y el respaldo principal, dicho medio de movimiento comprende una vía de deslizamiento fijada al pedestal, además de una guía de deslizamiento que es móvil en relación a la guía de deslizamiento fija, dicha guía de deslizamiento móvil se une a la base de asiento secundario al menos;
- la guía de deslizamiento fija se monta sobre la aleta inferior del elemento de soporte, mientras que la guía de deslizamiento móvil se monta por debajo de la base de asiento secundario;
- la guía de deslizamiento fija se monta sobre la pared inferior de la abertura, mientras que la guía de deslizamiento móvil se monta por debajo de la base de asiento secundario;
- el pedestal toma la forma de una concha, específicamente en material compuesto, que tiene una forma triangular global, un lado vertical de dicho triángulo puede colocarse contra un borde lateral del armazón del vehículo, un lado horizontal de dicho triángulo puede colocarse al lado de la base de asiento principal, y un lado oblicuo de dicho pedestal se extiende por encima del suelo del vehículo, una vez que la unidad de asiento se ha montado.

[0010] La invención también tiene como su objeto un vehículo de transporte, en particular un autobús, un trolebús o un tranvía, que comprende un armazón, al menos un árbol delantero y al menos un árbol trasero, además de al menos una línea de unidades de asiento extensible tales como aquellas descritas previamente y/o al menos una fila de unidades de asiento extensible tales como las descritas previamente.

[0011] De acuerdo con otra característica de la invención:

- una línea de unidades de asiento extensible se provee a lo largo de un lateral del armazón del vehículo, que se encuentra frente a las puertas de acceso a dicho vehículo;
- una línea de unidades de asientos extensibles se provee sobre al menos uno de los dos pasos de rueda delanteros.

[0012] La invención se comprenderá mejor y otras ventajas de dicha invención resultarán más claras a la luz de la siguiente descripción de dos realizaciones de una unidad de asiento extensible de acuerdo con su principio, además de una realización de un vehículo de transporte de acuerdo a su principio, dados meramente a modo de ejemplo y con referencia a los dibujos anexos, en los que:

- la figura 1A es una vista desde arriba, que ilustra un vehículo de transporte de acuerdo con esta invención, equipado con unidades de asiento extensible en su posición replegada;
- la figura 1B es una vista desde arriba, similar a la figura 1A, que ilustra el mismo vehículo en el que las unidades de asiento están ahora en su posición extendida;
- la figura 2 es una vista en perspectiva, que ilustra dos unidades de asiento que pertenecen a los vehículos de las figuras 1A y 1B, en sus posiciones replegada y extendida respectivas;
- la figura 3 es una vista en perspectiva que ilustra una unidad de asiento extensible de acuerdo con una realización de esta invención, en su posición extendida.

[0013] Las figuras 1A y 1B ilustran un vehículo de transporte de acuerdo con esta invención, que comprende un armazón 2 cuyo extremo delantero tiene el número de referencia 2₁, y se sitúa a la derecha de estos dibujos, mientras que su extremo trasero tiene el número de referencia 2₂. El cuerpo 2 se equipa con una puerta delantera 4, además de una puerta trasera 6.

[0014] El armazón 2 se apoya en ruedas, que podrían tener neumáticos. En el frente hay dos ejes 8₁ y 8₂ que corresponden a dichas ruedas, que se sitúan uno detrás del otro inmediatamente detrás de la puerta delantera 4. Hay también un árbol trasero simple 10, las ruedas del mismo sin embargo son mayores que aquellas de los ejes delanteros 8₁ y 8₂.

[0015] Cuatro unidades de asientos extensibles de acuerdo con esta invención se montan sobre los pasos 12 de las ruedas delanteros. Hay por lo tanto dos unidades de asientos frontales 14₁ situados en la dirección opuesta a la dirección de desplazamiento, además de dos unidades de asientos posteriores 14₂, situados en la dirección de desplazamiento. Estas unidades de asientos diferentes definen dos huecos separados 16, que permiten almacenar el equipaje o instalar un asiento abatible, que permiten a un pasajero sentarse perpendicularmente a la dirección de desplazamiento.

[0016] Inmediatamente detrás de los pasos de rueda delanteros 12, el armazón 2 tiene un área intermedia 18, equipada con una línea de unidades de asiento extensible 20 de acuerdo con la invención. Dichas unidades de asiento extensible, de los que en este ejemplo hay cinco, se sitúan una detrás de la otra. Las unidades de asientos se sitúan a lo largo del borde lateral 2₃ del armazón 2, enfrente de las puertas 4 y 6, mientras que 2₄ denota el borde

lateral del armazón que está equipado con dichas puertas.

[0017] Enfrente de la puerta trasera 6 hay una plataforma 22, a la que pueden acceder personas con movilidad reducida, particularmente aquellos que viajan en silla de ruedas. Por último sobre el arco de la rueda trasera 24, hay primeramente una fila 26 de asientos fijos, de una variedad conocida, situada hacia el extremo posterior 2₂ del armazón del vehículo 2. Esta fila 26 está precedida de una fila 28 de asientos que también están fijos y se disponen en dos grupos de dos, en el centro de los que se define una abertura 30, que permite acceder a la fila trasera 26.

[0018] La figura 2 ilustra más precisamente dos unidades de asiento extensible 20, acondicionadas en el área intermedia 18 del vehículo de transporte de acuerdo con esta invención. Sin embargo, las unidades de asiento extensibles 14₁ y 14₂ tienen una estructura similar a la de estas unidades de asiento 20.

[0019] Cada unidad de asiento 20 tienen primeramente un pedestal 32, que consta de una concha hecha de un material compuesto, que tiene aproximadamente la forma de un triángulo. El lado vertical 32₁ del pedestal 32 se fija al borde lateral 2₃ del armazón del vehículo 2, empleando cualquier medio apropiado, en particular mecanismos de ajuste a presión que no se muestran.

[0020] La esquina inferior 32'₁ del pedestal 32 se fija sobre el suelo 3 del armazón 2, en particular mediante tornillos.

[0021] Además, el lado horizontal 32₂ de dicho pedestal sostiene la aleta inferior 34₁ de un elemento de soporte 34, que tiene una forma de U global. La parte central 34₂ del elemento de soporte 34 se sitúa en el frente de la unidad de asiento 20, mientras que la aleta superior 34₃ de la U sostiene una base de asiento principal 36 de la unidad de asiento 20, que se extiende en un respaldo principal 38. Dicha base de asiento 36 y dicho respaldo 38, que se fijan entre sí, se unen al pedestal 32 de la unidad de asiento 20.

[0022] Se apuntará que el lado oblicuo 32₃ del pedestal 32, que une la esquina inferior 32'₁ al lado horizontal 32₂, se extiende hacia arriba desde el suelo 3. Es más, el pedestal 32 no sobresale lateralmente con relación a la base de asiento principal 36. En otras palabras, visto desde arriba dicho pedestal no se extiende más allá de dicha base de asiento 36, en la dirección del borde lateral 2₄ que tiene puertas 4 y 6.

[0023] La aleta inferior 34₁ del elemento 34 se equipa en su superficie superior con una guía de deslizamiento fija 40 que coopera con una guía de deslizamiento móvil 42, unida a la superficie inferior de una base de asiento secundario 44 de la unidad de asiento 32. Esta última se extiende en un respaldo secundario 46 fijado a dicha base de asiento 44. Nótese que las guías de deslizamiento 40 y 42 son de una variedad conocida.

[0024] En su posición replegada ilustrada a la derecha de la figura 2, la base de asiento secundario 44 y el respaldo secundario 46 se guardan respectivamente detrás de la base de asiento principal 36 y el respaldo principal 38. Más exactamente, la base de asiento secundario 44 se aloja en el espacio intermedio definido por el elemento en forma de U 34, mientras que el respaldo secundario 46 se sitúa inmediatamente detrás del respaldo principal 38. En esta disposición, sólo un pasajero puede usar esta unidad de asiento 20.

[0025] Al realizar una acción sobre la base de asiento secundario 44 o en el respaldo secundario 46 en la dirección de la flecha F, es posible mover la unidad de asiento 20 hasta su posición extendida, ilustrada a la izquierda de la figura 2. Nótese que éste es un movimiento lateral, con relación al eje longitudinal principal del vehículo.

[0026] En esta posición extendida la base de asiento secundario 44 y el respaldo secundario 46 están próximos a la base de asiento principal 36 y al respaldo principal 38, de tal manera que dos pasajeros son capaces de usar la unidad de asiento 20. Las guías deslizantes 40 y 42 se equipan con mecanismos trabadores, que no se ilustran. Estos permiten a aquellos asegurarse cuando están completamente extendidos, para evitar cualquier movimiento indeseado de la base de asiento secundario 44 y el respaldo secundario 46 en su posición extendida.

[0027] La figura 1A muestra el vehículo de transporte de acuerdo con esta invención, en una disposición en la que las distintas unidades de asiento 14₁, 14₂ y 16 se encuentran en su posición replegada. Esto hace posible crear entre las unidades de asiento 14₁ y 14₂ enfrentadas, un amplio pasillo delantero C₁ además de entre las unidades de asiento 20 y el lateral 2₄ un amplio pasillo trasero C₂. En esta figura 1A, así como en la figura 1B mostrada posteriormente, las áreas sombreadas muestran las áreas a través de las que los pasajeros se pueden mover en el interior del vehículo.

[0028] Esta disposición es particularmente adecuada para situaciones con un gran número de pasajeros, en las que se necesita mayor cantidad de espacio para alojar a todos los pasajeros que se encuentran de pie. Además, la presencia de estos pasillos amplios C₁ y C₂ hace posible aumentar el flujo de pasajeros que entra en el interior del vehículo, lo que resulta en una reducción del tiempo de espera en la parada.

[0029] La figura 1B muestra el mismo vehículo de transporte, en el que las distintas unidades de asiento 14₁, 14₂ y 20 están ahora en su posición extendida. Como resultado, estas unidades de asiento forman ahora pasillos C₁ y C'₂,

que son más estrechos. Esta disposición es más adecuada específicamente para situaciones con menos pasajeros, en que hay una considerable necesidad de asiento.

5 [0030] Nótese también que, gracias a esta invención, el mantenimiento del vehículo de transporte de acuerdo con esta invención se vuelve particularmente sencillo. De este modo, dado que el pedestal de la unidad de asiento extensible no sobresale lateralmente más allá de su posición principal, es más fácil acceder al espacio que se encuentra bajo la unidad de asiento, haciendo la limpieza del vehículo una operación más simple.

10 [0031] La Figura 3 ilustra una realización adicional de la invención. En este dibujo, los elementos mecánicos que son los mismos que los de la figura 2 reciben los mismos números de referencia, aumentados en 100.

15 [0032] La unidad de asiento extensible 120, mostrada en este dibujo 3, difiere de la 20 en la figura 2, en que la base de asiento principal 136 y el respaldo principal 138 son mucho más gruesos. Además, el lateral de esta base de asiento 136 y este respaldo 138 contiene un hueco 134 que se extiende por toda la anchura de dichos elementos, formando un alojamiento que permite recogerse a la base de asiento secundario 144 y al respaldo secundario 146.

20 [0033] Además hay una guía de deslizamiento fija 140, en la pared inferior del hueco 134 previamente mencionado, además de una guía de deslizamiento móvil 142, sobre la superficie inferior de la base de asiento secundario 144. Las operaciones que hacen posible, por un lado, extraer la base de asiento secundario 144 y el respaldo secundario 146 desde la base de asiento principal 136 y el respaldo principal 138 y, por otro lado, recogerlos dentro del hueco 134 son los mismos que los descritos en referencia a la figura 2.

[0034] La invención no se limita a los ejemplos descritos e ilustrados.

25 [0035] Por lo tanto, sería posible situar las guías de deslizamiento fijas y móviles respectivamente sobre los respaldos principal y secundario respectivamente.

30 [0036] Además, el respaldo secundario puede engoznarse a la base de asiento secundario mediante una bisagra transversal. En tales condiciones, dicho respaldo y dicha base de asiento forman un todo con forma de paralelepípedo, que debe abrirse lateralmente. Entonces, el respaldo secundario se gira hacia arriba en relación a la base de asiento secundario para permitir sentarse a un segundo pasajero.

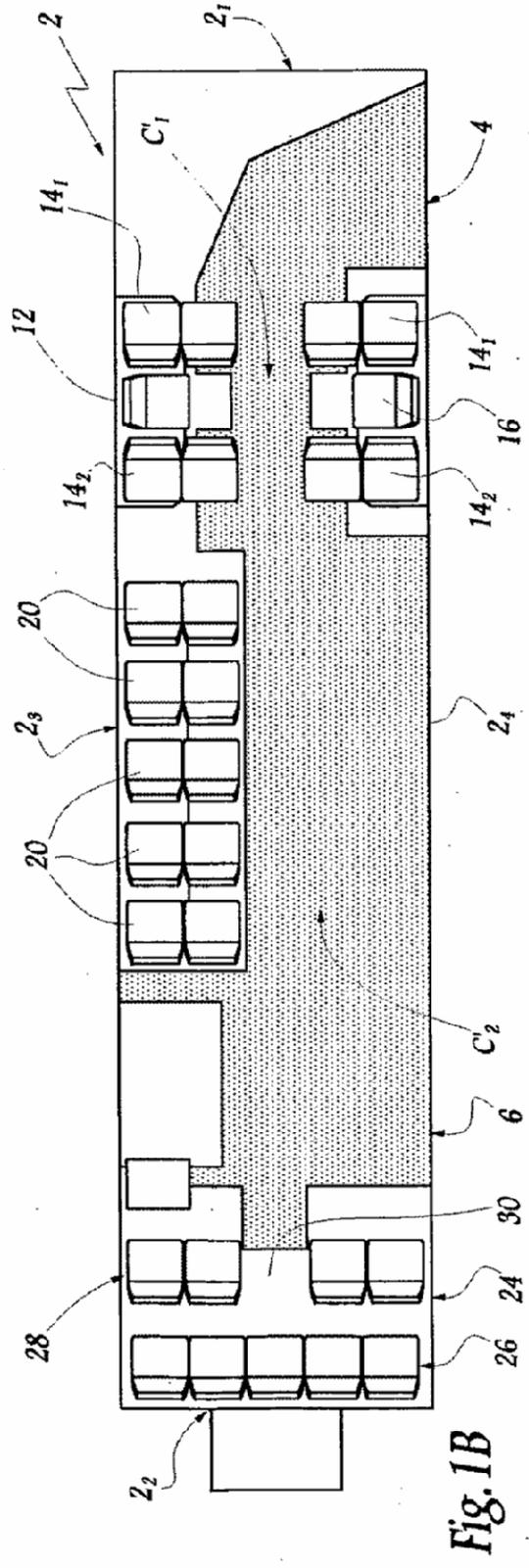
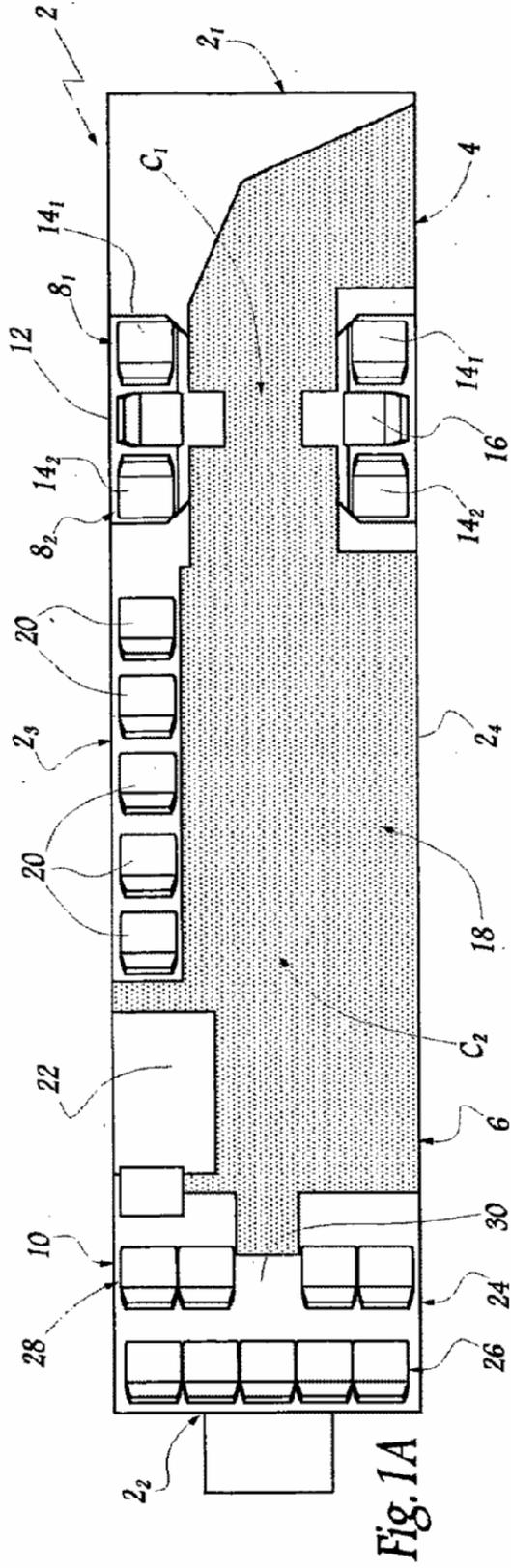
35 [0037] Podría también ser posible para la base de asiento secundario engoznarse al respaldo secundario. De este modo, en su posición extendida, dicha base de asiento secundario tiene que girarse hacia abajo con respecto al respaldo secundario.

40 [0038] Por medio de una realización adicional, una línea de unidades de asientos extensibles podría situarse a lo largo del extremo 24 del armazón del vehículo, que se equipa con puertas 4 y 6. Esta línea extra de unidades de asiento se sitúa por tanto enfrente de la línea formada por las unidades de asiento 20, ilustrada en las figuras 1A y 1B.

45 [0039] Por último, podría ser posible para la fila 28 de cuatro asientos fijos ser reemplazada por una fila de dos unidades de asiento extensible, de acuerdo con la invención, situados lado con lado. De este modo, cada base de asiento principal y cada respaldo principal se sitúan contra un borde lateral respectivo del vehículo, mientras que las dos partes inferiores de los asientos secundarios y los dos respaldos secundarios definen la abertura intermedia 30, que es más estrecha cuando las unidades de asientos están en su posición extendida.

REIVINDICACIONES

- 5 1. Unidad de asiento extensible para vehículo de transporte, que comprende un pedestal (32 ; 132) destinado a apoyarse en el suelo (3) de un armazón (2) de dicho vehículo, además de una base de asiento principal (36; 136) y un respaldo principal (38; 138) que son adecuados para alojar a un primer pasajero, en el que dicha unidad de asiento también comprende una base de asiento secundario (44; 144) y un respaldo secundario (46; 146) que son móviles entre una posición replegada, en la que se recogen respecto a la base de asiento principal (36; 136) y al respaldo principal (38; 138), y una posición extendida, en la que se disponen al lado de la base de asiento principal (36; 136) y el respaldo principal (38; 138) de manera que alojen a un segundo pasajero, dicha base de asiento secundario (44; 144) y dicho respaldo secundario (46; 146) son móviles con relación a dicha base de asiento principal (36; 136) y dicho respaldo principal (38; 138) por medio de un movimiento lateral (flecha F), con relación a un eje longitudinal principal del vehículo, mientras que el pedestal (32; 132) de la unidad de asiento (20; 120) no sobresale lateralmente más allá de la base de asiento principal (36; 136); y medios de alojamiento (34; 134) dentro de los que al menos dicha base de asiento secundario (44; 144) se recogen en la posición replegada del asiento; la unidad de asiento se **caracteriza por que** en su posición replegada, dicha base de asiento secundario (44; 144) y dicho respaldo secundario (46;146) se almacenan respectivamente detrás de dicha base de asiento principal (36; 136) y dicho respaldo principal (38; 138),
- 20 2. Unidad de asiento de acuerdo con la reivindicación 1, **caracterizada por que** dichos medios de alojamiento (34; 134) comprenden un elemento de soporte con forma de U (34), cuya aleta inferior (34₁) se monta sobre el pedestal (32) y cuya aleta superior (34₃) sostiene la parte interior del asiento principal (36), dichas dos aletas definen un espacio intermedio en el que se recoge dicha base de asiento secundario (44).
- 25 3. Unidad de asiento de acuerdo con la reivindicación 1, **caracterizada por que** la base de asiento principal (136) y el respaldo principal (138) se ahuecan con una abertura (134), que forma dicho medio de alojamiento (134) dentro del que se recogen la base de asiento secundario (144) y el respaldo secundario (146).
- 30 4. Unidad de asiento de acuerdo con cualquiera de las reivindicaciones anteriores, **caracterizada por que** la unidad de asiento (20; 120) se equipa con medios para mover la base de asiento secundario (44; 144) y el respaldo secundario (46; 146) con respecto a la base de asiento principal (36; 136) y el respaldo principal (38; 138), dichos medios de movimiento comprenden una guía de deslizamiento (40; 140) que se fija con respecto a la base de asiento (32; 132) además de una guía de deslizamiento (42; 142) que es móvil con respecto a la guía de deslizamiento fija (40; 140), dicha guía de deslizamiento móvil (42; 142) se encuentra unida a al menos la base de asiento secundario (44; 144).
- 35 5. Unidad de asiento de acuerdo con las reivindicaciones 2 y 4, **caracterizada por que** la guía de deslizamiento fija (40) se monta sobre la aleta inferior (34₁) del elemento de soporte (34), mientras que la guía de deslizamiento móvil (42) se monta por debajo de la base de asiento secundario (44).
- 40 6. Unidad de asiento de acuerdo con las reivindicaciones 3 y 4, **caracterizada por que** la guía de deslizamiento fijo (140) se monta en la pared inferior de la abertura (134), mientras que la guía de deslizamiento móvil se monta por debajo de base del asiento secundario (144).
- 45 7. Unidad de asiento de acuerdo con cualquiera de las reivindicaciones anteriores, **caracterizada por que** el pedestal (32; 132) se hace en forma de una concha, más particularmente a partir de un material compuesto, que tiene la forma global de un triángulo, un lado vertical (32₁) de este triángulo puede situarse contra un borde lateral (2₃) del armazón del vehículo (2), un lado horizontal (32₂) del triángulo se sitúa al lado de la base de asiento principal (36; 136), y un lado oblicuo (32₃) de este pedestal (32; 132) se extiende por encima del suelo (3) del vehículo, una vez que la unidad de asiento se ha ensamblado.
- 50 8. Vehículo de transporte, en particular un autobús, trolebús o tranvía, que comprende un armazón (2), al menos un árbol delantero (8₁, 8₂) y al menos un árbol trasero (10), además de al menos una línea de unidades de asiento extensible (14₁, 14₂, 20) de acuerdo con cualquiera de las reivindicaciones anteriores y/o al menos una fila de unidades de asiento extensible de acuerdo con cualquiera de las reivindicaciones anteriores.
- 55 9. Vehículo de acuerdo con la reivindicación 8 **caracterizado por que** tiene una línea de dichas unidades de asiento extensible (20) a lo largo de un borde (2₃) del armazón del vehículo (2), que se sitúa enfrente de las puertas de acceso (4, 6) del vehículo.
- 60 10. Vehículo de acuerdo con la reivindicación 8 ó 9 **caracterizado por que** tiene una línea de dichas unidades de asiento extensible (14₁, 14₂) por encima de al menos uno de los pasos de rueda delanteros (12).



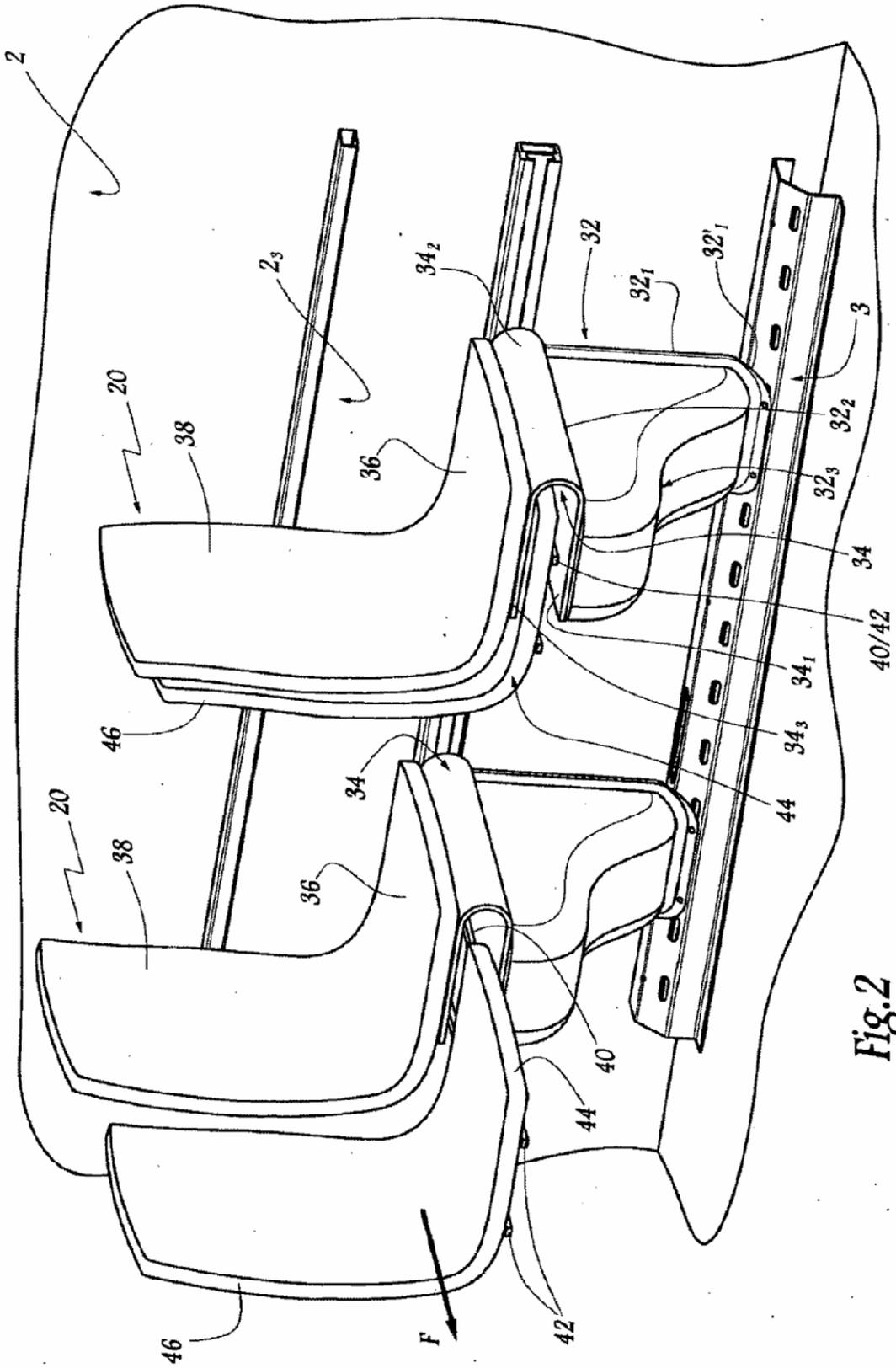


Fig. 2

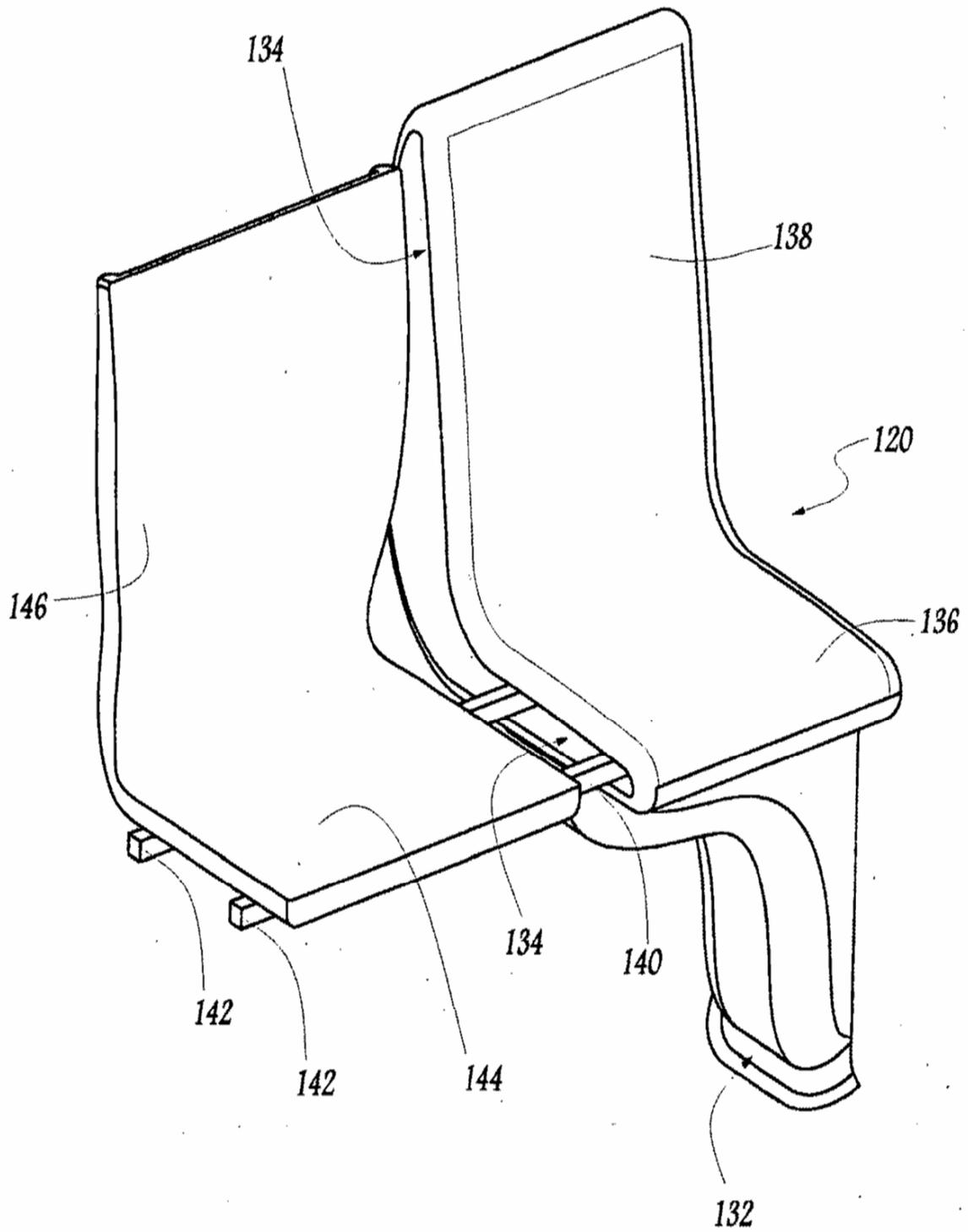


Fig.3

REFERENCIAS CITADAS EN LA DESCRIPCIÓN

5 Esta lista de referencias citadas por el solicitante es sólo para la comodidad del lector. No forma parte del documento de patente europea. Aunque se ha tomado especial cuidado en la compilación de las referencias, no se pueden excluir errores u omisiones y la OEP rechaza toda responsabilidad a este respecto.

Documentos de patentes citados en la descripción

- FR 2811620 A1 [0004]