



19



OFICINA ESPAÑOLA DE  
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

11 Número de publicación: **2 367 417**

51 Int. Cl.:  
**B62J 9/00** (2006.01)  
**B62J 1/12** (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Número de solicitud europea: **00113500 .3**  
96 Fecha de presentación : **26.06.2000**  
97 Número de publicación de la solicitud: **1063154**  
97 Fecha de publicación de la solicitud: **27.12.2000**

54 Título: **Vehículo con una estructura de asiento.**

30 Prioridad: **25.06.1999 JP 11-179529**

45 Fecha de publicación de la mención BOPI:  
**03.11.2011**

45 Fecha de la publicación del folleto de la patente:  
**03.11.2011**

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

72 Inventor/es: **Okada, Naoki y**  
**Suita, Yoshikazu**

74 Agente: **Ungría López, Javier**

ES 2 367 417 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

Vehículo con estructura de asiento

5 La presente invención se refiere a un vehículo de acuerdo con la parte del preámbulo de la reivindicación independiente 1. En particular, la presente invención se refiere a una estructura de asiento de un vehículo que tiene una caja contenedora y un asiento, sobre la caja contenedora, adaptado para abrir y cerrar una abertura de la caja contenedora.

10 Se conoce dicho vehículo tipo scooter, en el que se dispone, bajo el asiento, una caja contenedora para acomodar equipaje y la caja contenedora está provista de una abertura que se puede abrir y cerrar mediante el asiento.

15 Sin embargo, en dicho asiento convencional, si el asiento tiene que moverse en su conjunto en la dirección longitudinal para adaptarse al físico del conductor, podría producirse un problema de estanqueidad debido a que el asiento está adaptado para cerrar herméticamente la abertura del contenedor. Por lo tanto, se han usado algunos tipos de asientos en los que sólo el respaldo del asiento puede moverse con respecto a la sección de asiento, pero la placa inferior y la sección de asiento del asiento difieren en sus formas seccionales en la dirección longitudinal, de forma que el ajuste de la sección de asiento podría disminuir dependiendo de la posición del respaldo.

20 El documento JP 11011367 describe un vehículo que tiene un asiento principal que se dispone sobre una caja contenedora de acuerdo con la parte del preámbulo de la reivindicación independiente 1. Un asiento trasero está dispuesto más alto que el asiento principal, y es ajustable en su dirección longitudinal. Un extremo delantero del asiento trasero ajustable se superpone en parte al extremo trasero del asiento principal.

25 Es un objetivo de la presente invención proporcionar un vehículo que tenga una caja contenedora y una estructura de asiento adaptable al físico del conductor y capaz de cerrar herméticamente la caja contenedora.

De acuerdo con la presente invención, dicho objetivo se soluciona mediante un vehículo que tiene la combinación de características de la reivindicación independiente 1.

30 Las realizaciones preferidas de la presente invención se han establecido en las reivindicaciones dependientes.

A continuación, la presente invención se explica con mayor detalle mediante realizaciones de la misma, junto con los dibujos adjuntos, en los que:

35 La figura 1 es una vista lateral general de un vehículo tipo scooter de acuerdo con una realización;  
 La figura 2, es una vista lateral de un vehículo tipo scooter de acuerdo con la realización.  
 La figura 3 es una vista en sección tomada a lo largo de la línea C-C de la figura 1;  
 La figura 4 es una vista lateral de un cuerpo estructural del vehículo tipo scooter de acuerdo con la realización;  
 40 La figura 5 es una vista en planta del bastidor de la carrocería del vehículo tipo scooter de acuerdo con la realización;  
 La figura 6 es una vista trasera del bastidor de la carrocería del vehículo tipo scooter de acuerdo con la realización;  
 La figura 7 es una vista del lado derecho de la parte delantera del bastidor de la carrocería del vehículo tipo scooter de acuerdo con la realización;  
 45 La figura 8 es una vista en sección longitudinal de una pantalla, o similar, en la parte delantera del vehículo de acuerdo con la realización;  
 Las figuras 9 son vistas que muestran la pantalla de acuerdo con la realización: (a) es una vista frontal y (b) es una vista en sección tomada a lo largo de la línea A-A de (a);  
 50 La figura 10 es una vista en sección que muestra una variación de la figura 8;  
 La figura 11 es una vista lateral que muestra un radiador, un depósito de combustible, un chasis y una cubierta inferior, o similar, de acuerdo con la realización;  
 La figura 12 es una vista lateral que muestra el circuito de los tubos de agua de refrigeración, o similar, de acuerdo con la realización;  
 55 La figura 13 es una vista en sección tomada a lo largo de la línea B-B de la figura 12;  
 La figura 14 es una vista en sección que muestra una variación de la figura 13;  
 La figura 15, es una vista lateral que muestra una caja contenedora y asientos, o similares, de acuerdo con la realización;  
 La figura 16 es una vista despiezada en perspectiva del asiento principal y de la caja contenedora de acuerdo con la realización;  
 60 La figura 17 es una vista despiezada en perspectiva de la caja contenedora, del asiento principal y el asiento trasero de acuerdo con la realización;  
 La figura 18 es una vista lateral de la caja contenedora y el chasis de acuerdo con la realización;  
 La figura 19 es una vista en planta esquemática que muestra el cableado de un cable de bloqueo del asiento, o similar, de acuerdo con la realización;  
 65 La figura 20 es una vista lateral esquemática que muestra el cableado del cable de bloqueo del asiento, o

similar, de acuerdo con la realización;

La Figura 21 es una vista en sección de una conexión del cable de bloqueo del asiento, o similar, de acuerdo con la realización;

5 La figura 22, es una vista en sección de otro ejemplo de una conexión del cable de bloqueo del asiento, o similar, de acuerdo con la realización;

La figura 23 es una vista despiezada en perspectiva del asiento trasero, un asidero auxiliar y la caja contenedora, o similar, de acuerdo con la realización;

La figura 24 es una vista en sección lateral de la parte de montaje del asiento trasero y el asidero auxiliar, o similar, de acuerdo con la realización;

10 La figura 25 es una vista en sección longitudinal de la parte de montaje del asiento trasero y el asidero auxiliar de acuerdo con la realización;

La figura 26 es una vista en sección de una estructura de montaje de una luz trasera de acuerdo con la realización;

15 La figura 27 es una vista en sección que muestra una variación de la estructura de montaje del asidero auxiliar y el chasis de acuerdo con la realización,

Las figuras 28 son vistas en perspectiva que muestran variaciones del asidero auxiliar de acuerdo con la realización;

La figura 29 es una vista lateral que muestra una disposición de un soporte del asiento trasero y un soporte trasero, o similar, de acuerdo con la realización;

20 La figura 30 es una vista en planta que muestra la disposición del soporte del asiento trasero y el soporte trasero, o similar, de acuerdo con la realización; y

La figura 31 es una vista en perspectiva de un estribo de acuerdo con la realización.

#### 25 Explicación de las señales de referencia.

23; caja contenedora, 23d: abertura, 72: Asiento principal, 72b: cuerpo del asiento principal, 72c: parte inferior fija del asiento, 73: asiento trasero, 73c: extremo delantero.

30 A continuación se describirá una realización en detalle.

En las figuras 1-31 se muestra una realización en la que se describe, en conjunto, un vehículo tipo scooter que incluye las partes de la invención.

35 El vehículo tipo scooter de esta realización generalmente comprende un bastidor de la carrocería 1 (en adelante en este documento denominado "chasis" 1) que tiene un bloque-motor oscilante 2 conectado al mismo para un movimiento oscilante vertical, una rueda delantera 3, dispuesta delante del chasis 1, y una rueda trasera 4, sujeta a la parte trasera del bloque-motor oscilante 2, estando el chasis 1 etc., cubierto por múltiples cubiertas.

40 El chasis 1 como armazón, tal y como se muestra en las figuras 4 a 6, está equipado por delante con un tubo frontal 6; desde el tubo frontal 6 se extienden oblicuamente hacia abajo un par de tubos descendentes 7, derecho e izquierdo, y por encima de los tubos descendentes 7 están conectados un par de raíles de depósito 8 al tubo frontal 6 a través de un refuerzo del tubo frontal 9.

45 Estos tubos descendentes 7 y los raíles del depósito 8 se unen mediante tubos conectores 11, primeros elementos 12 y segundos elementos 13, en este orden de delante a atrás, en cualquiera de los laterales, derecho o izquierdo. Los tubos descendentes 7 y los raíles del depósito 8 se extienden hacia la parte trasera de una forma aproximadamente horizontal y se conectan a los extremos posteriores 7a, 8a respectivos y a los tubos del asiento 16 a través soportes 15.

50 El par de tubos 16, izquierdo y derecho, del asiento se unen en sus extremos traseros 16a mediante un tubo transversal 17 y un conducto transversal 18.

55 El soporte del motor 15, con forma conoideada hueca, tiene una sección de anclaje 15a para anclar un soporte de suspensión 42 del bloque-motor oscilante 2; el extremo inferior 15b del soporte 15, extendido desde la sección de anclaje 15a, se conecta al extremo trasero 7a del tubo descendente; y en los extremos inferiores 15b se conectan los extremos opuestos de un elemento transversal 21 para acoplar los soportes del motor 15 derecho e izquierdo.

60 Sobre la parte inferior interna de la caja contenedora 23 (descrita más adelante en detalle) se proporciona un elemento transversal laminar 24; los extremos opuestos 24a del elemento transversal laminar 24 se atornillan a los soportes de sujeción primarios 81 de los dos soportes del motor 15, derecho e izquierdo; de modo que la caja contenedora 23 se sujeta indirectamente al soporte.

65 De esta forma, comparado con un elemento transversal tubular que pase bajo la caja contenedora 23, como la caja contenedora 23 se sujeta indirectamente al soporte mediante el elemento transversal laminar 24 y sin necesidad de proporcionar ninguna holgura entre el elemento transversal y la parte inferior de la caja contenedora como en la técnica anterior, se puede aumentar la capacidad de la caja contenedora 23.

También, si la caja contenedora se moldea por inyección de aluminio a presión con la rigidez adecuada, el elemento transversal laminar 24 se puede eliminar o bien formar dentro de la caja contenedora 23 mediante moldeo por inserción.

5 Por otro lado, sobre el tubo frontal 6 formado en el extremo delantero del chasis 1 se soporta, para movimiento giratorio, un manillar 28, que se cubre con un cubre-manillar 29. Dentro del cubre-manillar 29 se introducen el cable de freno 31 del disco de freno de la rueda trasera, y varios tipos de colectores de cables.

10 El cable de freno 31, tal y como se muestra en la figura 5 y la figura 7, se lleva hacia abajo a lo largo del tubo frontal 6 y luego hacia atrás dentro del raíl del depósito 8, a través de un orificio guía 9a formado en un lateral del refuerzo del tubo frontal 9. Naturalmente se podrá equipar con un cable para bloquear el asiento, etc.

15 De esta forma, la zona de la parte delantera del chasis 1, cuyo espacio está severamente limitado, se puede organizar fácilmente; y el cable de freno 31, que pasa por el carril del depósito 8, se lleva a la parte trasera sin abrazaderas especiales, por lo que se puede reducir el número de piezas, logrando un mejor aprovechamiento del espacio y mayor maniobrabilidad en el montaje. Además, el orificio de guía 9a, con el que está equipado el refuerzo de chapa metálica estampada del tubo frontal 9, se puede reforzar alrededor de su periferia mediante estiraje, de forma que el cable se pueda llevar por dentro del refuerzo del tubo 9 en las inmediaciones del tubo frontal 6, donde el margen para fuerza estructural es pequeño.

20 El refuerzo del tubo frontal 9 se puede disponer entre los tubos descendentes 7 y el tubo frontal 6 y se puede fabricar con un orificio de guía 9a, por el que el cable de freno 31 se lleva por dentro del tubo descendente 7.

25 Delante del cuerpo del vehículo se dispone, tal y como se muestra en la figura 1, en la figura 8 y en la figura 9, una pantalla parabrisas 33, cuya sección inferior 33a se fija a un anclaje 34 con pernos 35. La sección inferior 33a de la pantalla 33 se forma con una entrada 33b, del ancho aproximado H de un casco, por donde se introduce la corriente de aire, y también una parte 33c con una placa deflectora de aire para guiar la corriente de aire que se introduce por la entrada 33b, hacia arriba y hacia atrás, es decir, hacia la cabeza del conductor (casco 36). El área de la placa deflectora de aire 33c forma un plano continuo con la superficie superior 37a del panel de control 37. La superficie superior 37a del panel de control 37 se fabrica con un orificio de drenaje 37b y un saliente 37c detrás del orificio de drenaje 37b, y el saliente 37c bloquea el agua de lluvia que el aire empuja a lo largo del área de la placa deflectora de aire 33c para que se descargue por el orificio de drenaje 37b.

30 El panel de control 37 también está formado, en su pared vertical, con una abertura 37d, en la que está instalado un velocímetro 35 (véase la figura 8).

35 De este modo, la entrada 33b, formada en la sección inferior 33a de la pantalla 33, guía la corriente de aire hacia el casco del conductor 36, lo que hace que el flujo de aire cerca del casco 36 se altere, logrando una reducción en la intensidad de los silbidos del aire. Además, parte de la corriente de aire fluye sin contratiempos a través de la entrada 33b y así la resistencia en marcha de la pantalla 33 disminuye, de forma que se puede aumentar el tamaño de la pantalla 33, mejorando sus efectos protectores del aire.

40 Es más, como resultado de la estructura simple de la entrada 33b formada en la sección inferior 33a de la pantalla 33, el diseño de la estructura de montaje de la pantalla 33 no está limitado, y el aire se puede introducir con eficacia debido a su reducido paso de aire.

45 Además, la entrada 33b está formada en la pantalla 33 y configurada tal y como se muestra en la figura 9(b), proporcionando de ese modo un ahorro de peso y una reducción de costes debido al coeficiente de área mejorado de la pantalla 33.

50 Y aún más, el panel de control 37 está formado con un orificio de drenaje 37b, y también con un saliente 37c detrás del orificio de drenaje 37b, de forma que el agua de lluvia se pueda descargar sin contratiempos por el orificio de drenaje 37b, evitando así que el agua de lluvia salpique al conductor.

55 Por añadidura, tal y como se muestra en la figura 10, el área de la placa deflectora de aire 33c de la pantalla 33 puede estar equipada, en el extremo trasero, con una visera de ángulo variable 39. La visera de ángulo variable 39 se instala en el área de la placa deflectora de aire de forma que rote sobre un eje 40 y está equipada con un mecanismo, no ilustrado, de forma que su ángulo se pueda ajustar a fin de fijar variablemente la dirección de la corriente de aire que se introduce por la entrada 33b.

60 Por lo tanto, el flujo de la corriente de aire que se introduce por la entrada 33b de la pantalla 33 se puede ajustar mediante la visera de ángulo variable 39 para adaptarse al físico del conductor, logrando una reducción de tamaño y peso, así como en la intensidad de los silbidos del aire, a un coste reducido.

65 Por otro lado, tal y como se muestra en la figura 2, el bloque-motor oscilante 2 se conecta a los soportes del motor

15 a través de los soportes de suspensión 42. En concreto, el soporte de suspensión 42 se ancla al soporte del motor 15 en dos secciones de anclaje 15a y se conecta al bloque-motor oscilante 2 a través de un eje de giro 43. En el extremo trasero del bloque-motor oscilante 2, se conecta, para un movimiento de giro, el extremo inferior 44a del amortiguador trasero 44, cuyo extremo superior 44b se soporta, para su movimiento de giro, sobre el soporte 45 fijado al chasis 1.

En el bloque-motor oscilante 2, tal y como se muestra en la figura 1, etc., se ha dispuesto un cilindro, en un bloque de cilindro 2a, en el lateral delantero del motor, con el eje del cilindro aproximadamente horizontal en la dirección longitudinal.

Tal y como se muestra en la figura 12, delante del bloque-motor oscilante 2 se ha dispuesto un depósito de combustible 48 en el chasis 1, delante del cual se ha dispuesto un radiador 49, también sobre el chasis 1.

El depósito de combustible 48 tiene un elemento superior 48a y un elemento inferior 48b unidos por una brida de soldadura 48c; la superficie superior 48d del elemento superior 48a está inclinada hacia abajo y hacia atrás; y "la parte más baja del extremo delantero del depósito de combustible 48", o la parte delantera del elemento inferior 48b forma una superficie inclinada 48e.

El radiador 49 está equipado con un depósito derecho e izquierdo. El radiador 49 está equipado con las secciones derecha e izquierda de un depósito 49a, 49b en el lateral del vehículo; entre las secciones del depósito 49a se forma una sección de aleta 49c; y detrás del radiador 49 se dispone el ventilador del radiador 50.

Una cubierta inferior 51 se dispone extendiéndose desde la parte delantera del radiador 49 a la parte inferior del tanque de combustible 48, y la cubierta inferior 51 se forma, en su parte delantera elevada, con una rejilla 51a para introducir la corriente de aire en el radiador 49 y en su parte inferior, y con un puerto de escape 51b para que escape el aire caliente que pasa a través del radiador 49.

Además, a fin de cubrir la superficie inclinada 48e del extremo inferior delantero del depósito de combustible 48, se incorpora una placa aislante del calor 51c, integrada con la cubierta inferior 51. La placa aislante de calor 51c actúa como una placa deflectora de aire para introducir el aire en el puerto de escape 51b.

El depósito de combustible 48 está equipado con un orificio de llenado 48f, alrededor del cual se dispone una cubierta de llenado 53. El extremo delantero superior del depósito de combustible 48 por encima de la superficie inclinada 48e, o la parte delantera del elemento superior 48a del depósito de combustible, se cubre con una sección aislante del calor 53a que se extiende hacia abajo desde la cubierta de llenado 53 del depósito de combustible 48.

En la realización descrita anteriormente, el aire caliente que pasa desde la parte delantera del vehículo, a través de la rejilla 51a de la cubierta inferior 51 y que intercambia su calor a través del radiador 49, se dirige hacia el depósito de combustible 48 detrás del radiador 49. Sin embargo, la parte delantera del depósito de combustible 48 está cubierta por la sección aislante del calor 53a de la cubierta de llenado 53, y por la placa aislante del calor 53c de la cubierta inferior 51, por lo tanto el aire caliente no sopla directamente contra el depósito de combustible 48 sino que es guiado por la placa aislante 51c para que se descargue hacia abajo por el puerto de escape 51b, evitando un aumento de temperatura del depósito de combustible 48.

También se forma una placa aislante del calor 51c similar o una sección aislante del calor 53a, en la cubierta inferior 51 existente o en la cubierta de llenado 53, de forma que ningún elemento aislante del calor sea necesario, evitando un aumento en el número de piezas y en las horas de trabajo en instalación.

También, desde la parte inferior de la sección izquierda del depósito 49b del radiador 49 se extiende hacia atrás un manguito de suministro de agua de refrigeración 55, y desde la parte superior de la sección derecha del depósito 49a se extiende hacia atrás un manguito de retorno de agua de refrigeración 56. Ambos manguitos de agua de refrigeración 55, 56 están fabricados de goma, circulan por el lado izquierdo del vehículo, y el manguito de suministro de agua de refrigeración 55 se conecta a una bomba de agua del bloque-motor oscilante 2, mientras que el manguito de retorno de agua de refrigeración 56 se conecta a un puerto de escape de agua de refrigeración donde se vierte la misma.

En el curso de la instalación de los manguitos de agua de refrigeración 55, 56, tal y como se muestra en la figura 12 y en la figura 13, un anclaje de soporte 58 con forma de caja abierta hacia fuera, se fija a la parte horizontal 7b del tubo descendente 7 y al anclaje de soporte 58 del lado horizontal 58a se sujetan, con una banda de fijación 60, los dos manguitos de agua de refrigeración 55, 56, que se extienden en la dirección longitudinal del vehículo. Dentro del anclaje de soporte 58 se dispone una bomba de combustible 61.

En los anclajes de soporte 58 también se soportan dos reposapiés 63a, derecho e izquierdo, de una plataforma 63 que forma parte del carenado. En concreto, el reposapiés 63a está equipado con un elemento para recibir carga 63b, que se extiende hacia abajo, cuyo extremo inferior linda con la cara horizontal 58a del anclaje de soporte 58 en las inmediaciones de los manguitos de agua de refrigeración 55, 56, donde la plataforma 63 se soporta en el anclaje

de soporte 58. También, delante o detrás del anclaje de soporte 58 se disponen los elementos de recepción de carga 65, 66, 67 fijados al chasis 1, la plataforma 63 también se soporta en estos elementos receptores de carga 65, 66, 67. Sobre el elemento receptor de carga 66 se tienden los manguitos refrigerantes, 55, 56 como en el caso del anclaje de soporte 58.

5 Por otro lado, en el lado derecho del vehículo se dispone una batería 68, y también se tiende el cableado eléctrico que sale de la batería, etc.

10 Como se ha descrito anteriormente, como resultado de que los manguitos de agua de refrigeración 55, 56 estén tendidos para su sujeción en el lado horizontal 58a del anclaje de soporte 58, se produce un espacio eficaz para el equipo eléctrico o una bomba de combustible 51 debajo de los manguitos de agua de refrigeración 55, 56. Además, el elemento receptor de carga 63b entra en contacto con el anclaje 58, de forma que la carga sobre el reposapiés 63a puede recibirse en las inmediaciones de los manguitos de agua de refrigeración 55,56 y por lo tanto se puede reducir la holgura L entre los manguitos de agua de refrigeración 55,56 y la plataforma 63, logrando una mayor reducción en el tamaño del vehículo. Además, no se ejerce ninguna carga sobre los manguitos de agua de refrigeración 55, 56 de forma que el espesor de la pared de los manguitos de agua de refrigeración 55, 56 puede ser más fino, proporcionando un ahorro de peso y una reducción de costes.

20 Por añadidura, no es necesario que los manguitos de agua de refrigeración 55, 56 tomen un camino tortuoso por debajo del tubo descendente 7, por lo que los manguitos de agua de refrigeración 55, 56 pueden ser más cortos. Es más, se pueden extender a la parte trasera a lo largo del reposapiés 63a de la plataforma y, por lo tanto, se pueden tender linealmente, proporcionando una menor resistencia de flujo.

25 Además, la bomba de combustible 61 se sitúa a un lado del depósito de combustible 48, resultando en una manguera de combustible más corta, las líneas eléctricas y de combustible se tienden en los respectivos lados del vehículo, garantizando más seguridad.

30 Aunque, en la realización descrita anteriormente, los manguitos de agua de refrigeración 55, 56 son de goma, se pueden fabricar de metal, tal y como se muestra en la figura 14. El reposapiés 63a de la plataforma 63 se sitúa sobre los manguitos de agua de refrigeración 55, 56, con un amortiguador de goma 70 entre medias.

35 El reposapiés 63a se soporta así sobre los rígidos manguitos de agua de refrigeración 55, 56, de forma que el anclaje de soporte 58 puede ser de menor tamaño, y por lo tanto, la plataforma 63 se puede soportar en un espacio más reducido.

40 Es más, los rígidos manguitos de agua de refrigeración 55, 56 se tienden a lo largo de la superficie inferior del reposapiés 63a de la plataforma y, por lo tanto, se extienden prácticamente sobre todo el área necesaria para soportar el reposapiés 63a, de forma que puede mejorar la rigidez de la plataforma 63.

40 La estructura de la plataforma 63 se describirá con detalle más adelante.

Por otro lado, encima del depósito de combustible 48 se dispone, tal y como se muestra en la figura 2 y la figura 15, una gran caja contenedora 23, sobre la que se disponen un asiento principal 72 y un asiento trasero 73.

45 Concretamente, el depósito de combustible 48 y la caja contenedora 23 se superponen verticalmente entre sí, y la caja contenedora 23 está dispuesta tal y como sigue:

50 La caja contenedora 23 comprende un contenedor del lado del asiento principal 23a, situado bajo el asiento principal 72, y un contenedor del lado del asiento trasero 23b, situado bajo el asiento trasero 73.

55 El contenedor del lado del asiento principal 23a, tal y como se muestra en la figura 16, está formado en el extremo delantero con los soportes del asiento principal 23c, a los que se conecta, para su movimiento de giro, el extremo delantero del asiento principal 72 a través de un pasador de bisagra 75. También, el contenedor del lado del asiento principal 23a está formado con una abertura 23d que se abre y se cierra con el asiento principal 72, y está configurada de forma que se eleva para ajustarse a la forma del respaldo 72a del asiento principal 72, abriéndose y cerrándose la sección elevada 23e de la abertura 23d por el respaldo 72a.

60 La caja contenedora 23 está formada con una parte ahusada 23f en la mitad longitudinal de la superficie inferior, es decir, en la sección limítrofe entre el contenedor del lado del asiento principal 23a y el contenedor del lado del asiento trasero 23b, y la parte ahusada 23f constituye un rebaje para alojar el bloque-motor oscilante 2. Delante de la parte ahusada 23f se forma un espacio contenedor delantero 23g capaz de acomodar un casco integral 76.

65 A ambos lados de esta porción ahusada 23f se disponen unos dispositivos de bloqueo 77 para el asiento principal 72.

El contenedor del lado del asiento trasero 23b, tal y como se muestra en la figura 15, tiene forma de cueva,

apropiada para meter y sacar artículos a través de la abertura 23d, y su sección transversal en 23h tiene aproximadamente la forma de la letra U, que se corresponde con la sección trasversal del asiento trasero 73.

5 En la parte de atrás de la parte ahusada 23f, tal y como se muestra en la figura 15, se forma el espacio del contenedor trasero 23i capaz de acomodar un casco integral 78. El espacio del contenedor delantero 23g se conecta con el espacio del contenedor trasero 23i a través de la parte ahusada 23f, de forma que los artículos largos que abarquen toda la longitud de la caja contenedora 23 se puedan alojar naturalmente dentro de la misma.

10 Una caja contenedora 23 como ésta, tal y como se muestra en la figura 15, etc., se soporta en un primer, un segundo y un tercer soportes de sujeción 81, 82, 83 fijados al chasis 1, y tal y como se muestra en la figura 18 etc., está formada en el extremo trasero con secciones de recepción de carga 23m, en los lados derecho e izquierdo, en cuyas inmediaciones se han formado secciones de montaje 23m que se proyectan hacia atrás. Las secciones receptoras de carga k se soportan sobre los soportes de la caja contenedora 85 que se proyectan desde el tubo transversal 17 del chasis 1, y el tubo transversal 17 se encaja en las secciones de montaje 23m de la caja contenedora 23.

15 En una caja contenedora 23 como ésta, el espacio del contenedor delantero 23g se conecta con el espacio del contenedor trasero 23i a través de la parte ahusada 23f, de esta forma se evitan interferencias de la caja contenedora 23 con el bloque-motor oscilante 2, se pueden alojar artículos largos y se pueden formar espacios relativamente grandes 23g y 23i delante y detrás de la parte ahusada 23f, proporcionando, en conjunto, un mayor espacio contenedor.

20 Por añadidura, el asiento principal y el asiento trasero 72a están formados en un solo cuerpo y la abertura 23d de la caja contenedora 23 está configurada de forma que se eleva para coincidir con la forma del respaldo 72a del asiento principal 72, por lo que se pueden meter y sacar artículos, fácilmente, desde el contenedor interior del lado del asiento trasero 23b.

25 Es más, de esta forma el depósito de combustible 48 queda dispuesto bajo el contenedor del lado del asiento principal 23a de la caja contenedora 23, de manera que se pueda producir un gran espacio libre delante del asiento principal 72, proporcionando un acceso fácil y sin interferencias.

30 El contenedor del lado del asiento principal 23a de la caja contenedora 23 y el depósito de combustible 48 se superponen verticalmente entre sí, de forma que el movimiento del centro de gravedad del vehículo en la dirección longitudinal es pequeño. Es decir, dado que tanto el contenedor del lado del asiento principal 23a como el depósito de combustible 48 pueden variar de peso, si longitudinalmente hay entre ellos una distancia de separación, el movimiento del centro de gravedad del vehículo en la dirección longitudinal aumenta en el momento en el que varíen sus pesos. Por el contrario, en el caso en el que el contenedor del lado del asiento principal 23a y el depósito de combustible 48 se superpongan verticalmente, aunque pueda variar el peso de cada uno de ellos y el peso total pueda cambiar, el movimiento del centro de gravedad del vehículo en la dirección longitudinal es pequeño, aún cuando el contenedor del lado del asiento principal 23a y el depósito de combustible 48 estén dispuestos lejos el uno del otro longitudinalmente.

35 Es más, la caja contenedora 23 está formada en el extremo trasero con unas secciones de recepción de carga 23k y unas secciones de acoplamiento, y el tubo transversal 17 se encaja dentro de estos acoplamientos, por lo que se puede reducir el número de secciones atornilladas de la caja contenedora 23, mejorando la eficacia del montaje, y se podría prescindir de los tornillos correspondientes y los soportes de montaje de la caja contenedora pertinentes, logrando una reducción de costes y un ahorro de peso.

40 En concreto, la caja contenedora 23 en esta realización es larga en la dirección longitudinal y la carga sobre el asiento principal 72 la recibe el contenedor del lado del asiento principal 23a, por lo tanto el contenedor del lado del asiento principal 23a se sujeta firmemente al primer, segundo y tercer soportes de sujeción 81, 82 y 83 con pernos. Sin embargo, dado que el asiento trasero 73 no se soporta sobre la caja contenedora 23, no se ejerce ninguna gran carga sobre la sección trasera de la caja contenedora 23 y de esta forma, no es necesario que se sujete con pernos como el contenedor del lado del asiento principal, garantizando su fuerza de soporte.

45 Por añadidura, en una caja contenedora 23 tan grande, aumenta la tolerancia de montaje en la dirección longitudinal, así como la desviación de la posición de montaje, pero como resultado de la sencilla estructura de ajuste de la sección trasera, se puede absorber dicha desviación.

50 Por otro lado, el asiento principal 72, tal y como se muestra en la figura 16, comprende el cuerpo del asiento principal 72b y la parte inferior fija del asiento 72c.

55 El cuerpo del asiento principal 72b, de aproximadamente la misma forma que la parte inferior fija del asiento 72c (se omite la descripción detallada) tiene una placa inferior 72m (elemento de núcleo rígido), sobre la que se proporciona un cojín, cubierto con un material de revestimiento. El cuerpo del asiento principal 72b está formado con una sección del asiento 72d para el asiento del conductor, y con un respaldo 72a detrás de la sección de asiento 72d.

- 5 La parte inferior fija del asiento 72c tiene la parte central elevada hacia arriba. En la parte periférica, está equipada con un sello estanco 72a, y está formada con cuatro orificios alargados 72f en la dirección longitudinal, en los que se insertan los tornillos 72g que se encajan en tuercas de soldadura (no se muestran) en la placa inferior 72m del asiento principal 72b. Con estos orificios alargados 72f, la posición de montaje del cuerpo del asiento principal 72b en la dirección longitudinal se puede ajustar con respecto a la parte inferior fija del asiento. Es más, la parte inferior fija del asiento 72c está formada en el extremo delantero con un soporte abisagrado 72h en un solo cuerpo, en cuya pared vertical está formado un orificio pasante 72i en el que se inserta el pasador de bisagra 75.
- 10 Como resultado de insertar el pasador de bisagra 75 en los orificios de soporte 23p de los soportes del asiento principal 23c formados en el extremo delantero de la caja contenedora 23, el asiento principal 72 se monta en el extremo delantero de forma que se articule con respecto a la caja contenedora 23.
- 15 Por otra parte, tal y como se muestra en la figura 2, un amortiguador de gas 89, que impulsa el asiento principal 72 en la dirección de apertura, se dispone delante del asiento principal 72 longitudinalmente dentro de una sección en túnel 63c de la plataforma 63. Es decir, tal y como se muestra en la figura 2 y en la figura 16, la pared vertical del soporte abisagrado 72h de la parte inferior fija del asiento 72c está equipada con un eje de giro 72k, al que se conecta el extremo trasero 87a del amortiguador de gas 87, para su rotación, tal y como se muestra en la figura 5, su extremo delantero 87b se conecta, para rotación, a un soporte 88 que se fija al tubo transversal 90 del chasis 1 a través de un eje 89.
- 20 Como resultado de que el amortiguador de gas 87 esté dispuesto delante del asiento principal 72, comparado con los casos en los que el amortiguador de gas esté colocado a un lado de la caja contenedora 23, la envergadura lateral de la caja contenedora 23 se puede ampliar, así como el área seccional de la apertura 23d.
- 25 Por añadidura, sin ningún amortiguador de gas 57 que cruce oblicuamente, se evitan interferencias con el amortiguador de gas cuando se meten y se sacan artículos de la caja contenedora 23, proporcionando una buena maniobrabilidad.
- 30 Es más, el amortiguador de gas 87 es invisible incluso cuando el asiento principal 72 está abierto, garantizando la calidad estética.
- Además, el soporte 72h también actúa como un medio para conectar el amortiguador de gas 87, por lo que se puede reducir el número de piezas.
- 35 Por otra parte, las posiciones del cuerpo del asiento principal 72b con la sección integrada del asiento 72d y del respaldo 72a, se pueden ajustar, en la dirección longitudinal, para adaptarse al físico del conductor, por lo tanto, comparado con los casos en los que sólo se puede ajustar la sección del respaldo, la sensación de ajuste del asiento a nalgas y caderas mejorará, así como el bienestar del conductor.
- 40 También, dado que sólo el asiento principal 72b se puede mover longitudinalmente y que a la parte inferior fija del asiento 72c, para cerrar la apertura 23d de la caja contenedora 23, no se le permite moverse en la dirección longitudinal, no se produce ningún desplazamiento con respecto al sellado, garantizando la capacidad de sellado.
- 45 Es más, la parte inferior fija del asiento 72c se puede fabricar más grande que el cuerpo del asiento principal 72b, de forma que el tamaño de la apertura 23d de la caja contenedora 23 se puede ampliar sin estar limitada por el tamaño del cuerpo del asiento principal 72b.
- 50 El par de dispositivos de bloqueo 77, izquierdo y derecho, para bloquear el asiento principal 72 se desbloquean pulsando un interruptor principal 90. Es decir, tal y como se muestra en la figura 19, se lleva el cable principal del bloqueo del asiento 92 desde el interruptor principal 90 hacia la parte trasera y se acopla mediante una conexión 93 a un par de cables secundarios 94 de bloqueo del asiento, que se conectan a los dispositivos de bloqueo 77. La conexión 93 se coloca, tal y como se muestra en la figura 21, de forma que dentro de una caja 93a, un extremo del cable principal de bloqueo del asiento 92 se acopla a un disco 93b, al cual se han acoplado el par de cables secundarios 94 de bloqueo del asiento, y cuando se tira del cable principal de bloqueo del asiento 92, el disco 93b se mueve al lado izquierdo, según la figura 21, para tirar de los cables secundarios 94 de bloqueo del asiento, con el resultado de que el par de dispositivos de bloqueo 77 se desbloquean y abren el asiento principal 72.
- 55 De esta forma, la manipulación del interruptor principal 91 permite el desbloqueo de múltiples dispositivos de bloqueo 77, de manera que el asiento principal 72 se puede abrir y cerrar sin necesidad de detener el bloque-motor oscilante 2.
- 60 Es más, el par de cables secundarios 94 de bloqueo del asiento se extiende desde los dispositivos de bloqueo 77 hacia delante para acoplarse a la conexión 93 por delante del asiento principal 72, de forma que el radio de curvatura de los cables secundarios de bloqueo del asiento puede ser mayor, lo cual disminuye la resistencia de deslizamiento, logrando de esta forma, una fuerza operativa menor de la llave sobre el interruptor principal 91.
- 65



Una disposición de tipo de fase diferencial se muestra como variación de la conexión 93 en la figura 22, en la que un extremo del cable principal de bloqueo del asiento 92 se acopla a una chapa cuadrada 93c y el par de cables secundarios 94 de bloqueo del asiento se acoplan por sus extremos a la chapa cuadrada 93c. Un extremo de uno de los dos cables secundarios 94 de bloqueo del asiento se encaja en un orificio alargado 93d de la chapa cuadrada 93 para su movimiento axial, y un extremo del otro cable secundario de bloqueo del asiento 94 se encaja en un orificio circular 93e de la chapa cuadrada 93c.

En esta disposición, cuando se tira del cable principal de bloqueo del asiento 92 para mover la chapa cuadrada 93c a fin de que tire del par de cables secundarios de bloqueo 94, se tirará del cable secundario de bloqueo del asiento 94 que se encaja en el orificio alargado 93 que arrastrará detrás al otro cable secundario de bloqueo del asiento 94, de forma que los dispositivos de bloqueo 99 se pueden desbloquear de uno en uno y, por lo tanto, la fuerza operativa de la llave se puede dispersar, proporcionando una buena calidad operativa.

Por otra parte, el asiento trasero 73, tal y como se muestra en la figura 23, es de un tipo fijo; tiene aproximadamente la forma de la letra U invertida, está formado en ambos lados con partes escalonadas 73b; y secciones delanteras 73c que se extienden hacia delante desde la sección escalonada y se insertan en el asiento trasero 72a del cuerpo del asiento principal 72. La longitud L2 de la sección delantera 73c desde la parte escalonada 73b hasta el extremo delantero es mayor que la longitud de deslizamiento del cuerpo del asiento principal 72b, y el cuerpo del asiento principal 72b y el asiento trasero 73 están todavía superpuestos incluso cuando el cuerpo del asiento principal 72b se mueve hasta su límite delantero más extremo.

De esta forma, cuando el cuerpo del asiento principal 72b se desliza para ajustarlo, no se genera ningún hueco entre el cuerpo del asiento principal y el asiento trasero 73, garantizando la calidad estética.

Es más, el asiento trasero 73 está equipado con partes escalonadas 73b que disminuyen el ancho de la sección delantera 73c, de forma que el cuerpo del asiento principal 72b no necesita aumentar el ancho de su extremo trasero, manteniendo asientos de buena calidad.

El asiento trasero 73 se monta y se fija al asidero auxiliar 96 que se sujeta a la parte trasera del chasis 1.

En concreto, tal y como se muestra en la figura 24, a los tubos del asiento 16 del chasis 1 se sujetan los soportes de sujeción 97 que se extienden hacia arriba, en cuyas partes superiores se monta el asidero auxiliar 96 con tornillos 98 y tuercas 99.

El asidero auxiliar 96, tal y como se muestra en la figura 23, está doblado con la forma aproximada de una letra U invertida, visto desde arriba; en la parte superior de la sección del reborde horizontal en forma de U 96a se forman un total de cuatro secciones de fijación 96b que se fijan al soporte con tornillos 98 y tuercas 99; desde las secciones de fijación 96b se extienden hacia adentro los soportes de asiento 95c; y sobre los soportes de asiento 96c se soporta la parte inferior del asiento 73d del asiento trasero 73. El asiento trasero 73 está formado con una sección de gancho 73e en la superficie inferior del extremo trasero de la parte inferior del asiento 73d, y la sección de gancho 73e se inserta bajo las secciones a acoplar 96d del asidero auxiliar 96 para su acoplamiento.

Además, en la superficie interior de la sección del extremo delantero 73c del asiento trasero 73, tal y como se muestra en la figura 23, se forman secciones de rosca macho 73f que se proyectan hacia dentro, y que se pasan a través de orificios pasantes 23q en la pared vertical de la caja contenedora 23 donde se sujetan con tuercas 100.

Es más, el asidero auxiliar 96 está formado con una pared 96e que se eleva desde el borde exterior de la sección del reborde horizontal 96a, y desde el extremo superior de la pared elevada 96e se extiende hacia fuera una sección de asidero 96f. El conductor es capaz de levantar su vehículo cuando se caiga agarrándolo por la sección del asidero 96f desde la parte inferior.

De esta manera, como resultado de que el asiento trasero 73 se soporta sobre el asidero auxiliar 96, no es necesario disponer tubos trasversales para recibir carga debajo del asiento trasero 73, como en la técnica anterior, por lo tanto, la altura del asiento trasero 73 se puede reducir. Los soportes de montaje del asiento trasero, etc., también se pueden eliminar, logrando una reducción de peso y tamaño.

Además, si el asiento trasero se debe soportar sobre los soportes de montaje del asiento trasero que se extienden desde el chasis, estos soportes tienen que sobresalir considerablemente más hacia el centro del vehículo que los soportes de sujeción 97, que se muestran en la figura 24, a fin de evitar interferencias con el asidero auxiliar. En este caso, cuando la caja contenedora 23 se retira, se retira primero de antemano el asiento trasero 73 y, al mismo tiempo, se debe garantizar que la caja contenedora 23 no interfiere con los soportes de montaje del asiento trasero. Por lo tanto, el ancho de la caja contenedora 23 no se puede ampliar de forma significativa. Por otra parte, como resultado de que los asientos traseros 73 estén sujetos al asidero auxiliar 96, dichos soportes de montaje del asiento trasero se pueden eliminar y no hace falta tener en cuenta las interferencias con estos soportes, de forma que se puede ampliar el ancho de la caja contenedora 23.

Además, tal y como se muestra en la figura 26, sobre el asidero auxiliar 96 se soporta una luz trasera 101. La luz trasera 101 está formada con un acoplamiento 101 que se proyecta hacia atrás, mientras que en la sección del reborde 96a del extremo trasero del asidero auxiliar 96 hay formado un orificio de acoplamiento, dentro del cual se ajusta una arandela de goma 102; se inserta un tornillo 103 en la arandela 102 y el acoplamiento 96i, y una tuerca 104 se ajusta sobre el tornillo 103; por donde la luz trasera 101 se soporta en el asidero auxiliar 96.

De esta manera, la luz trasera 101 se soporta en el asidero auxiliar 96 en relación flotante, por lo que se previene la ruptura de bombillas debido a las vibraciones. Además, la luz trasera 101 se encuentra dentro del asidero auxiliar 96, de forma que cuando el vehículo se golpee en una plaza de aparcamiento, el asidero auxiliar 96 protege la luz trasera 101, evitando que la bombilla se dañe.

Naturalmente se puede proporcionar un intermitente trasero en lugar de la luz trasera 101.

Tal y como se muestra en la figura 27, el tornillo 98 se puede colocar de forma que el eje 01 esté inclinado en un ángulo con respecto a la línea vertical, y que con el asiento trasero montado, la cabeza del tornillo esté situada más hacia adentro que el borde lateral del asiento trasero. De esta forma, la cabeza es invisible desde el exterior, manteniendo una buena estética. También, el tornillo inclinado 98 permite que su extremo inferior se encuentre más hacia fuera desde el centro del vehículo, logrando una mayor capacidad en la caja contenedora 23.

También, como una variación del asidero auxiliar 96, se muestra en la figura 28 una disposición en la que se forma en el extremo trasero una muesca 96g, y la muesca 96g está formado con un par de rebordes de soporte, derecho y izquierdo, 96h, a los que se une una tapa 106 móvil o un portaequipajes 107.

La tapa 106, que se soporta y se sujeta sobre los rebordes 96h, se dispone de forma que cubra la muesca 96g, con la parte superior de la tapa 106 enrasada con la parte superior del asidero auxiliar 96 (véase la figura 28(a)).

Cuando se usa el portaequipajes trasero, se quita la tapa 106 y el portaequipajes trasero 107 se encaja en la muesca 96g. La muesca 96g se dispone de forma que con el portaequipajes trasero encajado en él, las superficies superiores del portaequipajes trasero y el asidero auxiliar estén enrasadas (véase la figura 28 (c)).

De esta manera, incluso cuando el portaequipajes 107 se monta al asidero auxiliar 96, se puede mantener la integridad del carenado del vehículo, proporcionando una buena estética, así como comodidad para cargarlo.

En lugar del portaequipajes trasero 107, se pueden colocar un respaldo en tándem, una luz de freno alta o un baúl trasero en sustitución.

Además, tal y como se muestra en la figura 23 y en la figura 30, se dispone un portaequipajes del asiento trasero 109 sobre el asiento trasero 73, y hacia la parte trasera del portaequipajes del asiento trasero 109 se dispone un portaequipajes trasero 110. El portaequipajes del asiento trasero 109 está fabricado con barras, patas, 109a que se sujetan a la sección del reborde 96a del asidero auxiliar 96 con pernos 111. El portaequipajes del asiento trasero 109 está formado con una superficie de carga 109b para equipaje.

El portaequipajes trasero 110 se coloca de forma que tiene múltiples brazos 110a que se extienden hacia delante, cuyos extremos de delanteros 110c, se sujetan a las secciones de montaje 96j del asidero auxiliar 96 con pernos, y su superficie de carga 110b está enrasada con la superficie de carga 110a del portaequipajes del asiento trasero 109.

En los casos en los que no se usa el asiento trasero 73, si se coloca el portaequipajes del asiento trasero 109 sobre el asiento trasero 73 y se carga equipaje sobre el portaequipajes 109, comparado con el caso en el que el portaequipajes trasero 110 lleve equipaje, su carga de seguridad se puede aumentar, así como la estabilidad de conducción.

Por añadidura, las superficies de carga 109b y 110b de los portaequipajes 109 y 110 al estar dispuestas a la misma altura, permiten cargar artículos grandes que abarquen la longitud de ambas superficies 109a, 110b.

Por otra parte, tal y como se muestra en la figura 31, la plataforma 63 tiene un par de reposapiés 63a, derecho e izquierdo, que se extienden longitudinalmente al vehículo, cuyas partes delanteras se conectan por la sección en túnel 63c y cuyas partes traseras se conectan mediante un conector 63d.

Bajo la sección en túnel 63c, tal y como se muestra en la figura 2 etc., se dispone el depósito de combustible 46, y la sección en túnel 63c está formada con una abertura 63e que está equipada con un tapón de combustible 113. Se puede repostar combustible desde el puerto de llenado 48f del depósito de combustible abriendo dicho tapón de combustible 113.

El conector 63d se extiende lateralmente pasando bajo la sección ahusada 23f de la caja contenedora 23.

De este modo, los extremos posteriores de los reposapiés 63a, derecho e izquierdo, se conectan mediante el conector 63d, de forma que se refuerza la rigidez de la plataforma 63 en conjunto, logrando una mejor maniobrabilidad en el montaje.

5 Es más, los reposapiés 63a, derecho e izquierdo, la sección delantera en túnel 63c y el conector trasero 63d tienen forma de bucle, de forma que la resina fluirá sin tropezos en el moldeo por inyección, mejorando su maleabilidad.

10 Además, la caja contenedora 23 está equipada con una sección ahusada 23f que forma un rebaje para el motor 2 y asegura espacios contenedores delante y detrás de la sección ahusada 23f, proporcionando un mayor espacio contenedor. También, el conector 63d de la plataforma 63 hace uso de la sección ahusada 23f de la caja contenedora 23 para conectarse lateralmente, de forma que el conector 63d se puede poner sin necesidad de disminuir la capacidad de la caja contenedora 23, proporcionando una disposición muy eficaz.

15 Aunque en la realización anterior el asiento se compone de un asiento principal 72 y un asiento trasero 73, la enseñanza técnica no se limita a la realización, y se entenderá que el asiento puede estar comprendido sólo por un asiento principal.

20 Como se ha descrito anteriormente, la descripción revela una realización de la estructura del asiento de un vehículo, en la que, sobre una caja contenedora, se dispone un asiento adaptado para abrir y cerrar la abertura de dicha caja contenedora, y dicho asiento tiene un cuerpo de asiento y una parte inferior fija del asiento colocados de tal manera que dicha abertura de dicha caja contenedora se abra y se cierre por dicha parte inferior fija del asiento y dicha abertura esté sellada cuando esté cerrada, mientras que dicho cuerpo de asiento se dispone de forma que el movimiento longitudinal del mismo es ajustable con respecto a dicha parte inferior fija del asiento.

25 Por lo tanto, aun cuando el cuerpo del asiento se mueva en la dirección longitudinal para adaptarse al físico del conductor, la abertura de la caja contenedora queda sellada por la parte inferior fija del asiento, asegurando la capacidad de sellado.

30 En el caso de que el cuerpo del asiento esté formado con un respaldo, el cuerpo del asiento se mueve en la dirección longitudinal para adaptarse al físico del conductor y, de esta forma, la sección del asiento y el respaldo se pueden mover como un sólo cuerpo para ajustar la posición, por lo que comparado con los casos donde sólo se mueve el asiento trasero, la sensación de ajuste del asiento a nalgas, caderas y espalda mejora, así como el bienestar del conductor.

35 Es más, la parte inferior fija del asiento se puede hacer más grande que el cuerpo del asiento principal, de forma que el tamaño de la abertura de la caja contenedora se puede aumentar sin estar limitada por el tamaño del cuerpo del asiento principal.

40 Además, la descripción describe una realización de la estructura de un asiento para un vehículo, caracteriza por que sobre una caja contenedora se dispone un asiento principal, adaptado para abrir y cerrar la abertura de dicha caja contenedora, y dicho asiento principal tiene un cuerpo del asiento principal y una parte inferior fija del asiento y se colocan de forma que dicha abertura de dicha caja contenedora se abra y se cierre por dicha parte inferior fija del asiento, y dicha abertura esté sellada cuando esté cerrada, mientras que dicho cuerpo del asiento principal se dispone de forma que el movimiento longitudinal del mismo sea ajustable con respecto a dicha parte inferior fija del asiento; y que en la parte trasera del cuerpo del asiento principal se dispone un asiento trasero, y dicho cuerpo del asiento principal y dicho asiento trasero se colocan de forma que el extremo delantero de dicho asiento trasero se inserta en el extremo trasero de dicho cuerpo del asiento principal y cuando dicho cuerpo del asiento principal se mueva hasta su límite delantero, el extremo delantero de dicho asiento trasero quede situado por delante del extremo trasero de dicho cuerpo del asiento principal en relación de superposición.

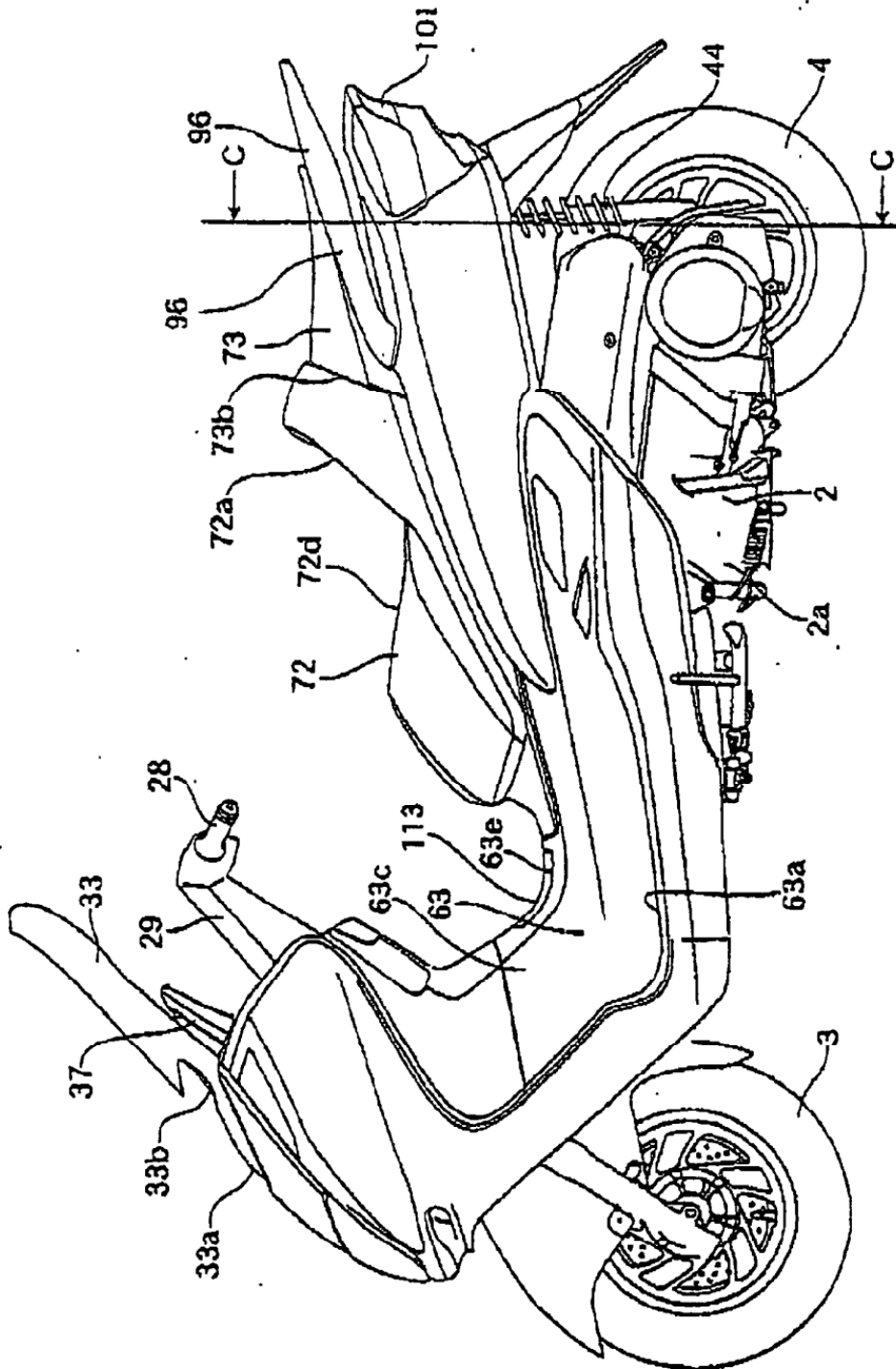
50 Por lo tanto, en el vehículo con un asiento principal y un asiento trasero, incluso si sólo se mueve el cuerpo del asiento del asiento principal, no se produce ningún hueco entre el asiento principal y el asiento trasero, mejorando la calidad estética.

55

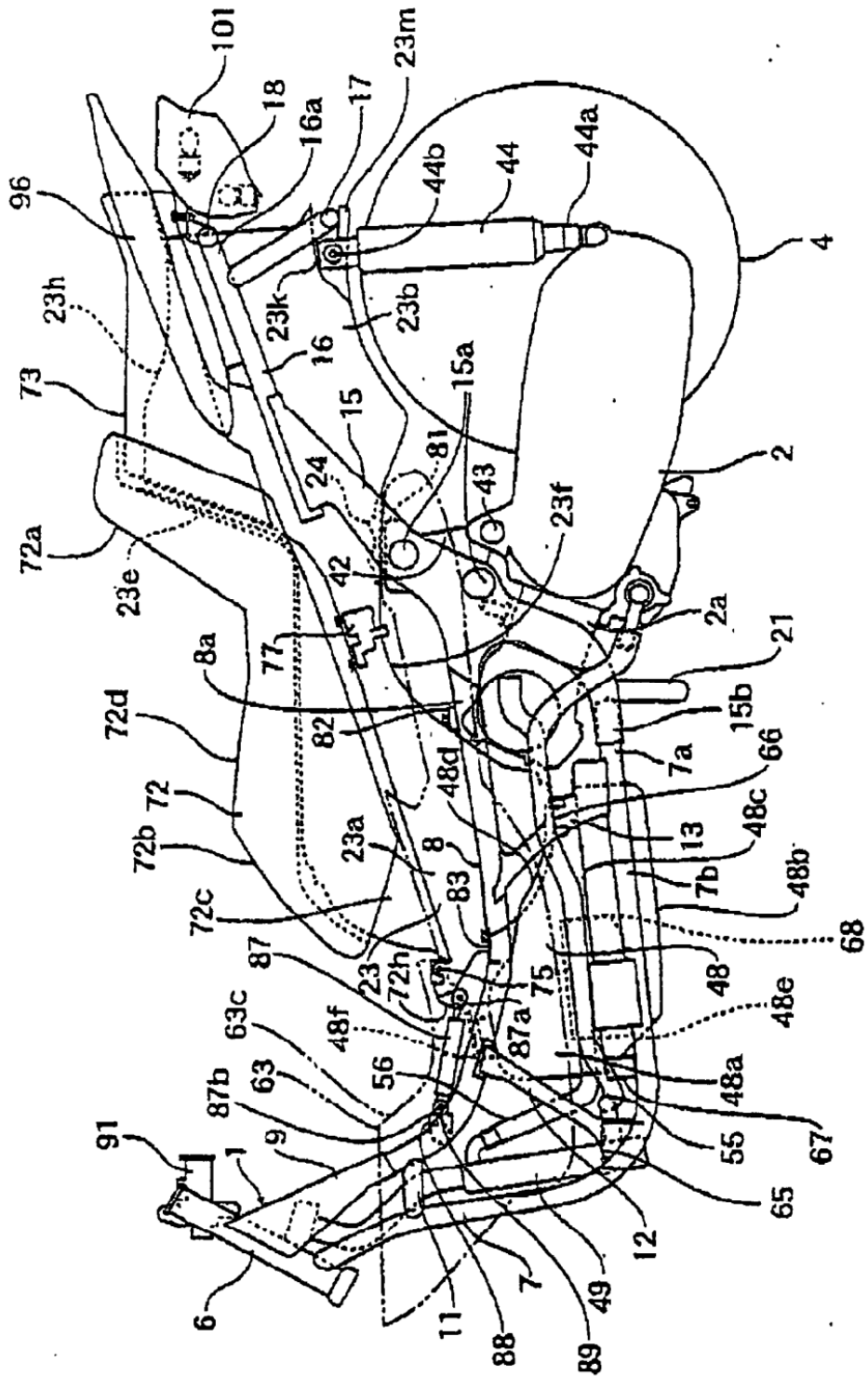
## REIVINDICACIONES

- 5 1. Un vehículo que tiene una caja contenedora (23) y una estructura para el asiento, estando dispuesto un asiento principal (72) sobre dicha caja contenedora (23) y adaptado para abrir y cerrar una abertura (23d) de dicha caja contenedora (23), teniendo dicho asiento principal (72) un cuerpo de asiento principal (72b), **caracterizado por que** dicho asiento principal (72) tiene una parte inferior fija del asiento (72c) y se coloca de tal forma que la abertura (23d) de dicha caja contenedora (23) se abre y se cierra por dicha parte inferior fija del asiento (72c), y estando dicha abertura (23d) cerrada herméticamente cuando está cerrada y siendo el cuerpo del asiento principal (72b), que puede moverse en la dirección longitudinal con respecto a la parte inferior fija del asiento (72c), de forma que la posición longitudinal del cuerpo del asiento principal (72b) es ajustable.
- 10
- 15 2. Un vehículo de acuerdo con la reivindicación 1, **caracterizado por que** el cuerpo del asiento principal (72b) está formado con una sección del asiento (72d) para el asiento del conductor y con un respaldo (72a) colocado en la dirección longitudinal detrás de la sección del asiento (72d).
- 20 3. Un vehículo de acuerdo con la reivindicación 1 o 2, **caracterizado por que** la parte inferior fija del asiento (72c) comprende orificios alargados (72f) que se extienden en la dirección longitudinal de la parte inferior fija del asiento (72c), y pernos (72g) que, insertados en dichos orificios alargados (72f), se conectan al cuerpo del asiento principal (72b).
- 25 4. Un vehículo de acuerdo con una de las reivindicaciones del 1 al 3, **caracterizado por que** un asiento trasero (73) se dispone detrás del cuerpo del asiento principal (72b), estando dicho cuerpo del asiento principal (72b) y dicho asiento trasero (73) colocados de forma que el extremo delantero de dicho asiento trasero (73) se inserta en el extremo trasero de dicho cuerpo del asiento principal (72b), y cuando dicho cuerpo del asiento principal (72b) se mueve hasta el límite delantero, el extremo delantero de dicho asiento trasero (73) queda situado por delante del extremo posterior de dicho cuerpo del asiento principal (72b) en una relación de superposición.
- 30 5. Un vehículo de acuerdo con la reivindicación 4, **caracterizado por que** el asiento trasero (73) se monta sobre un asidero auxiliar (96) que se sujeta al chasis (1) del vehículo.

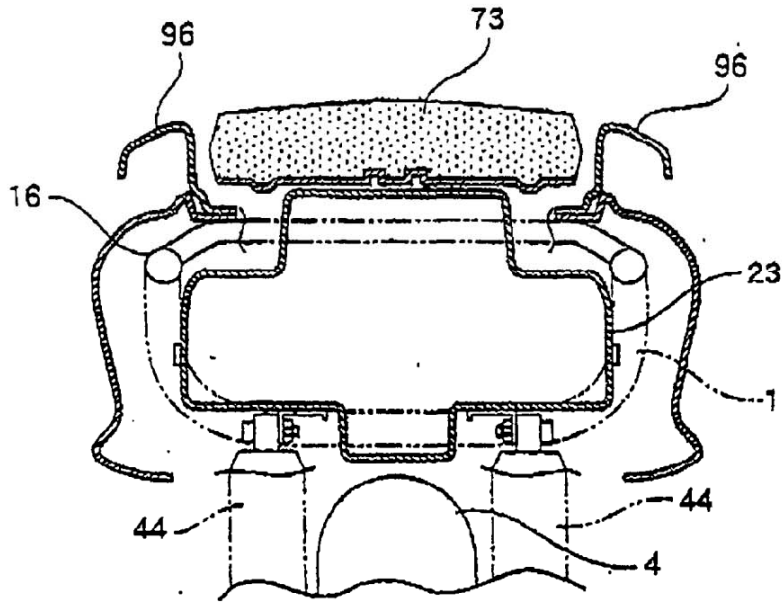
[FIG. 1]



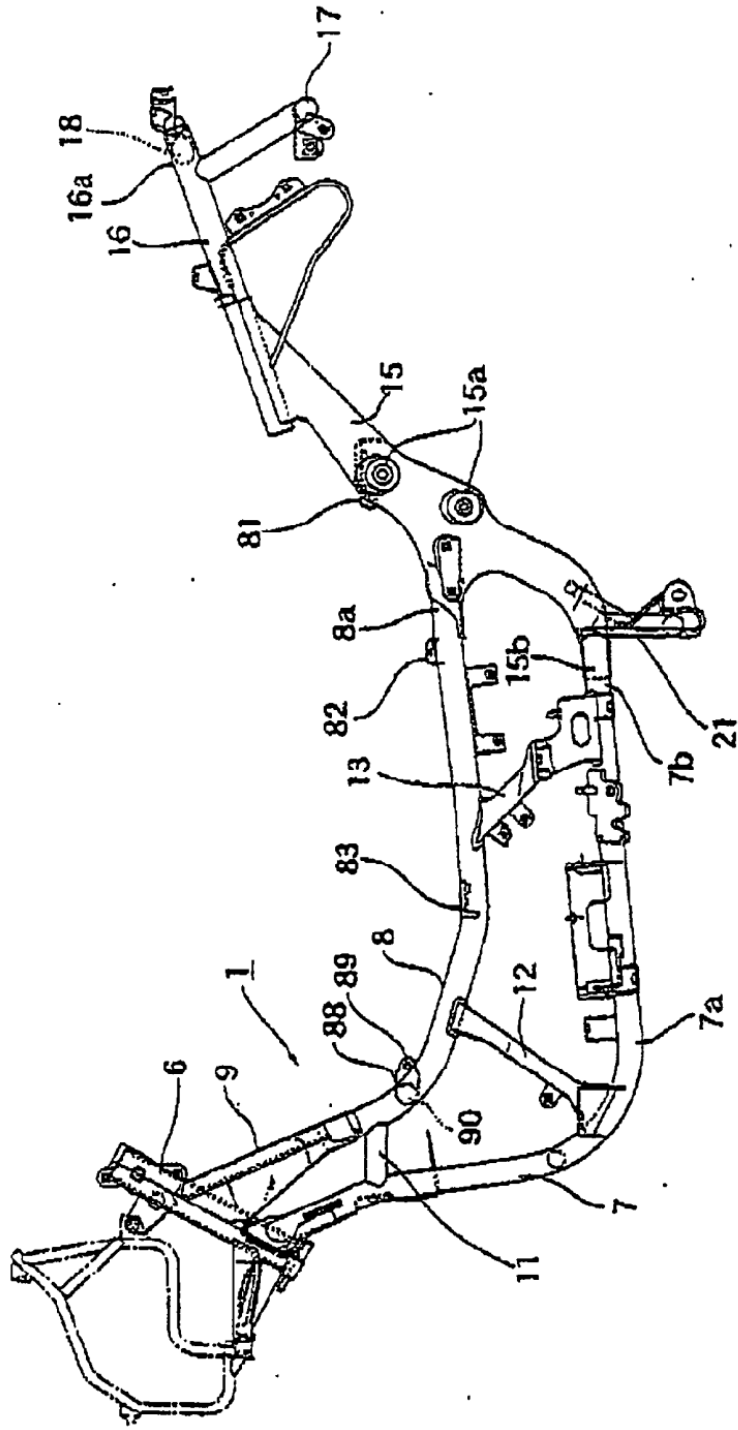
[FIG. 2]



[FIG. 3]

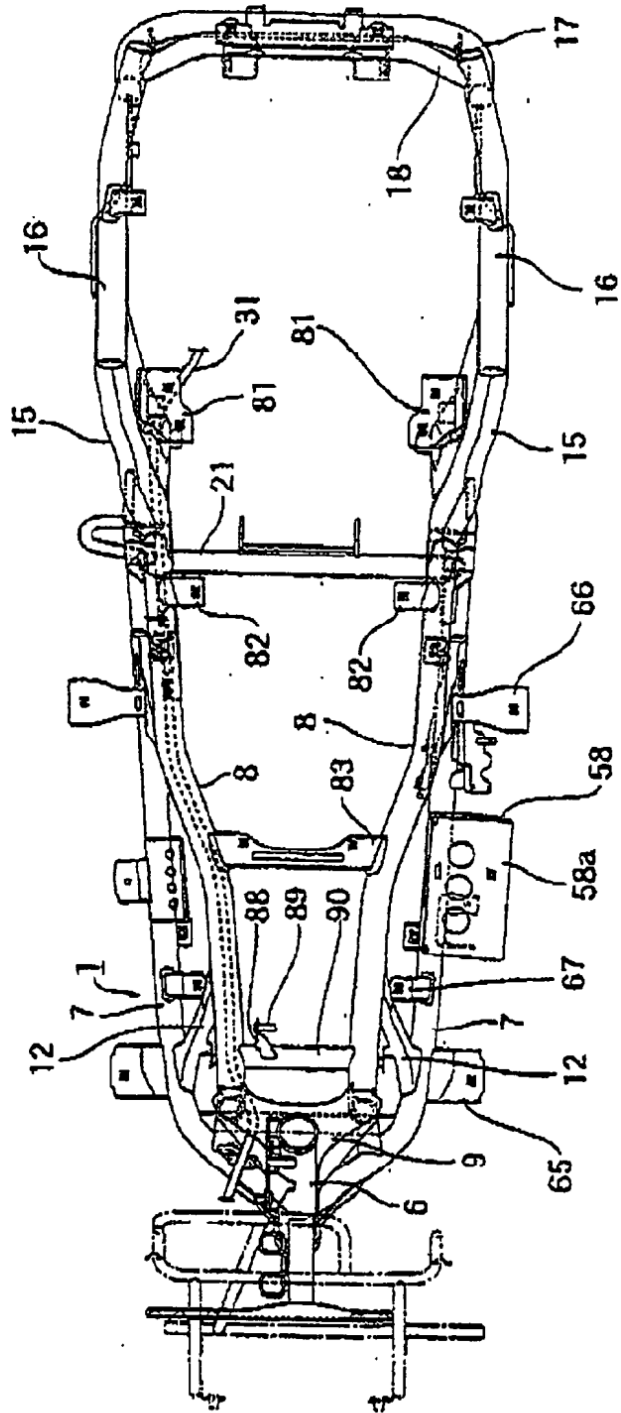


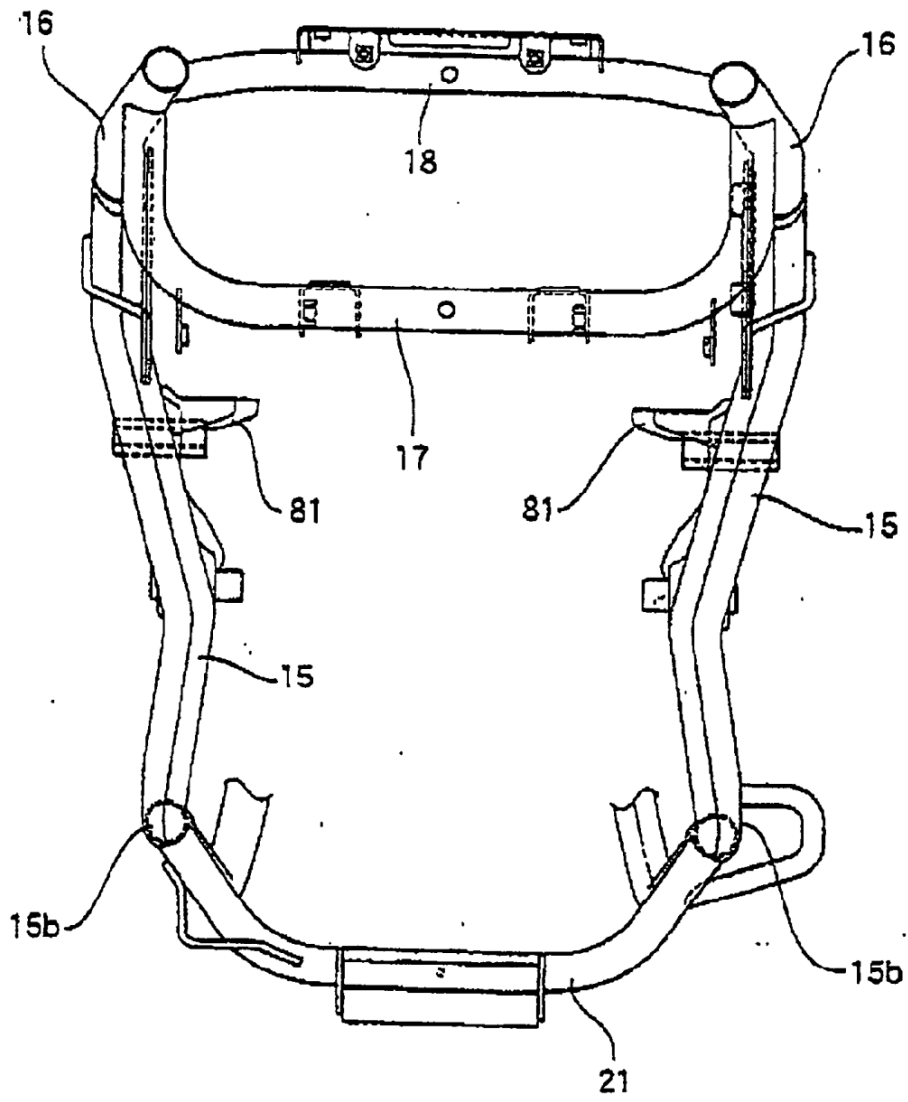
[FIG. 4]





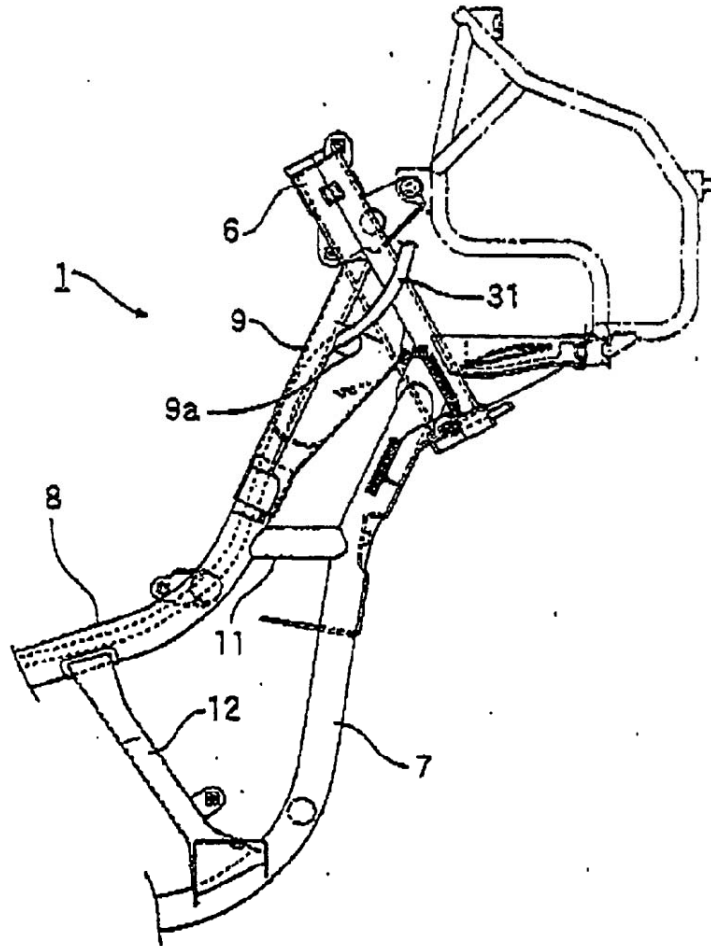
[FIG. 5]



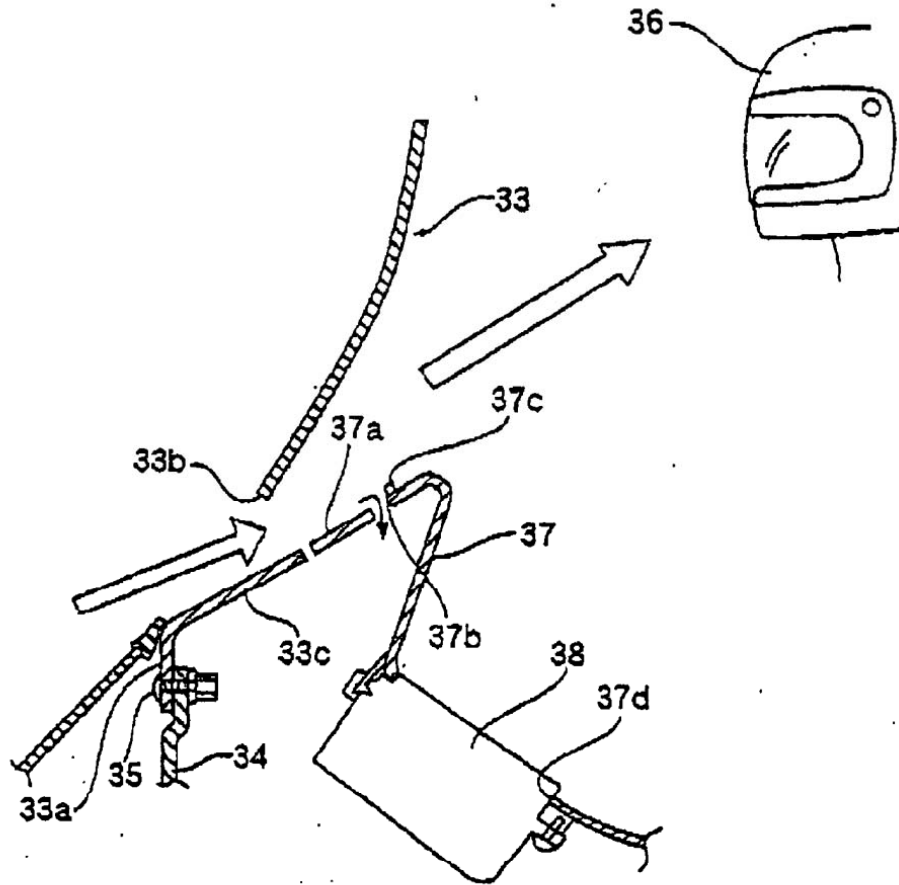


[FIG. 6]

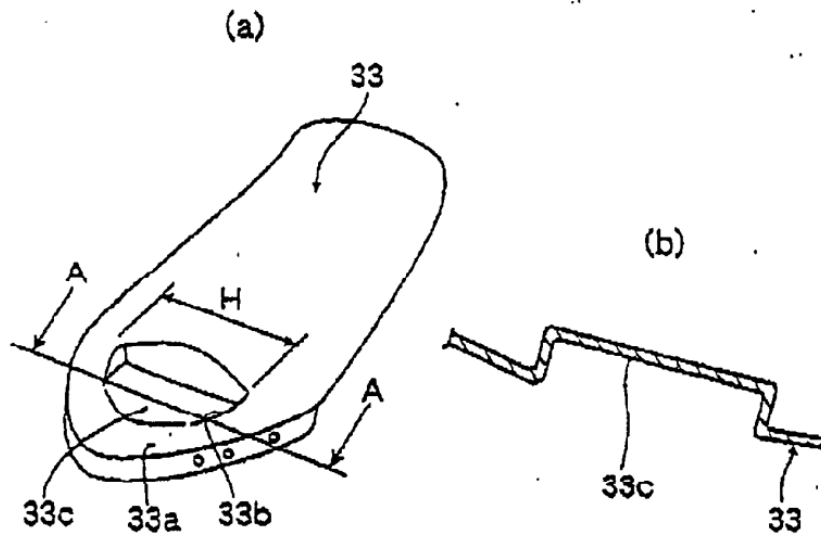
[FIG. 7]



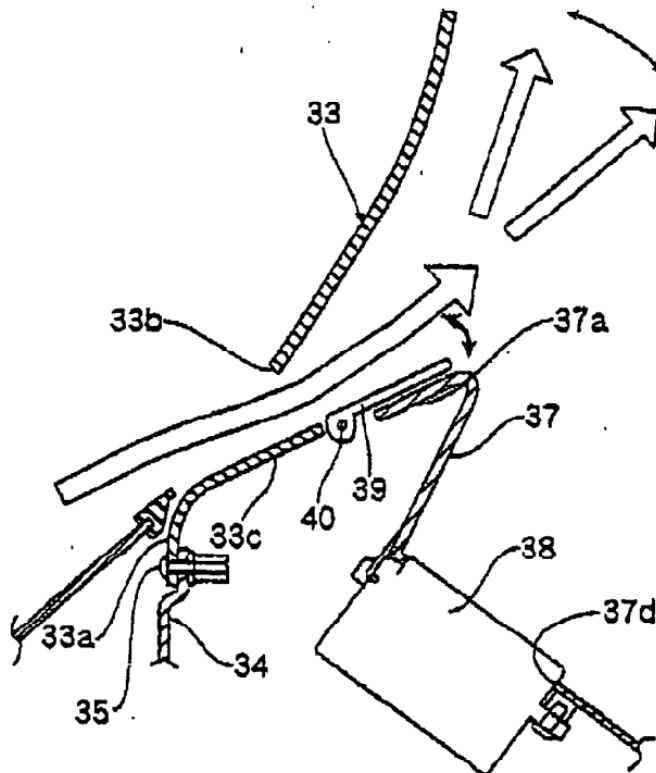
[FIG. 8]



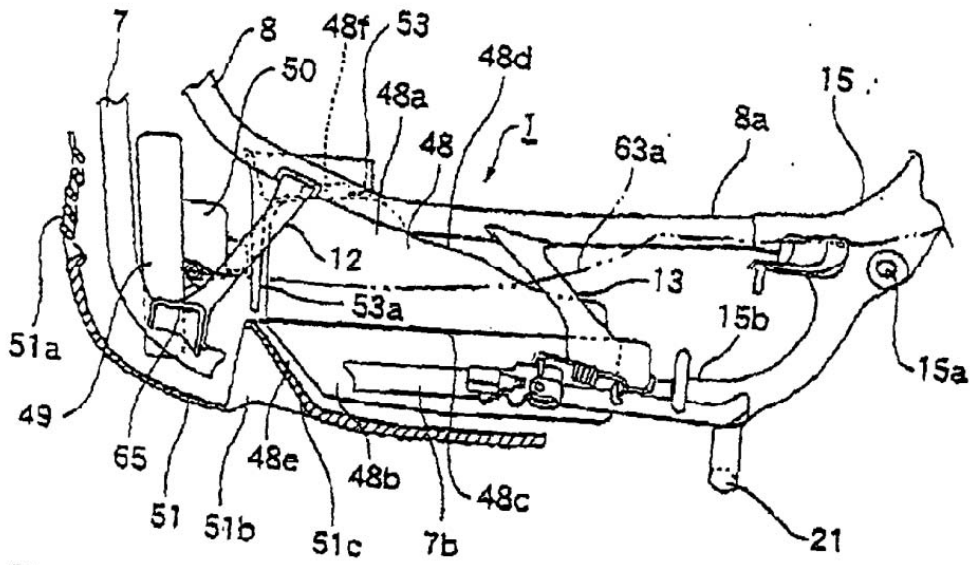
[FIG. 9]



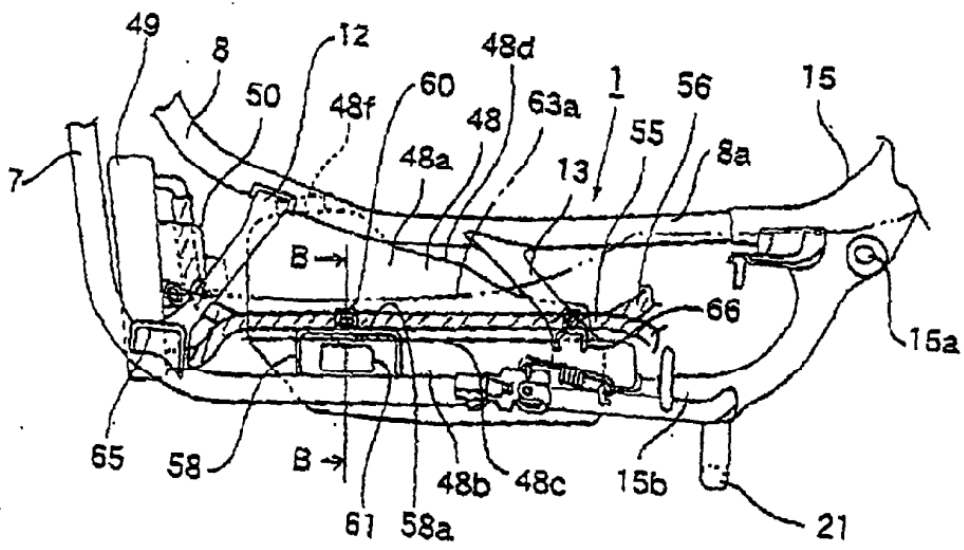
[FIG. 10]



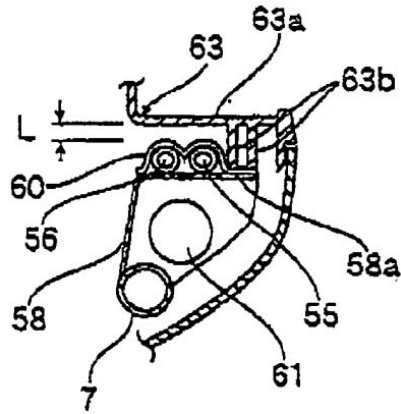
[FIG. 11]



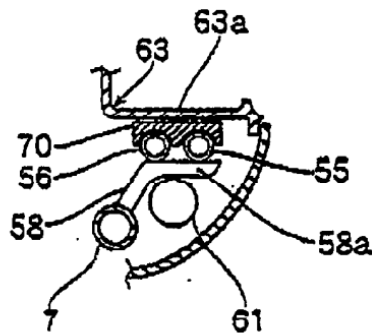
[FIG. 12]



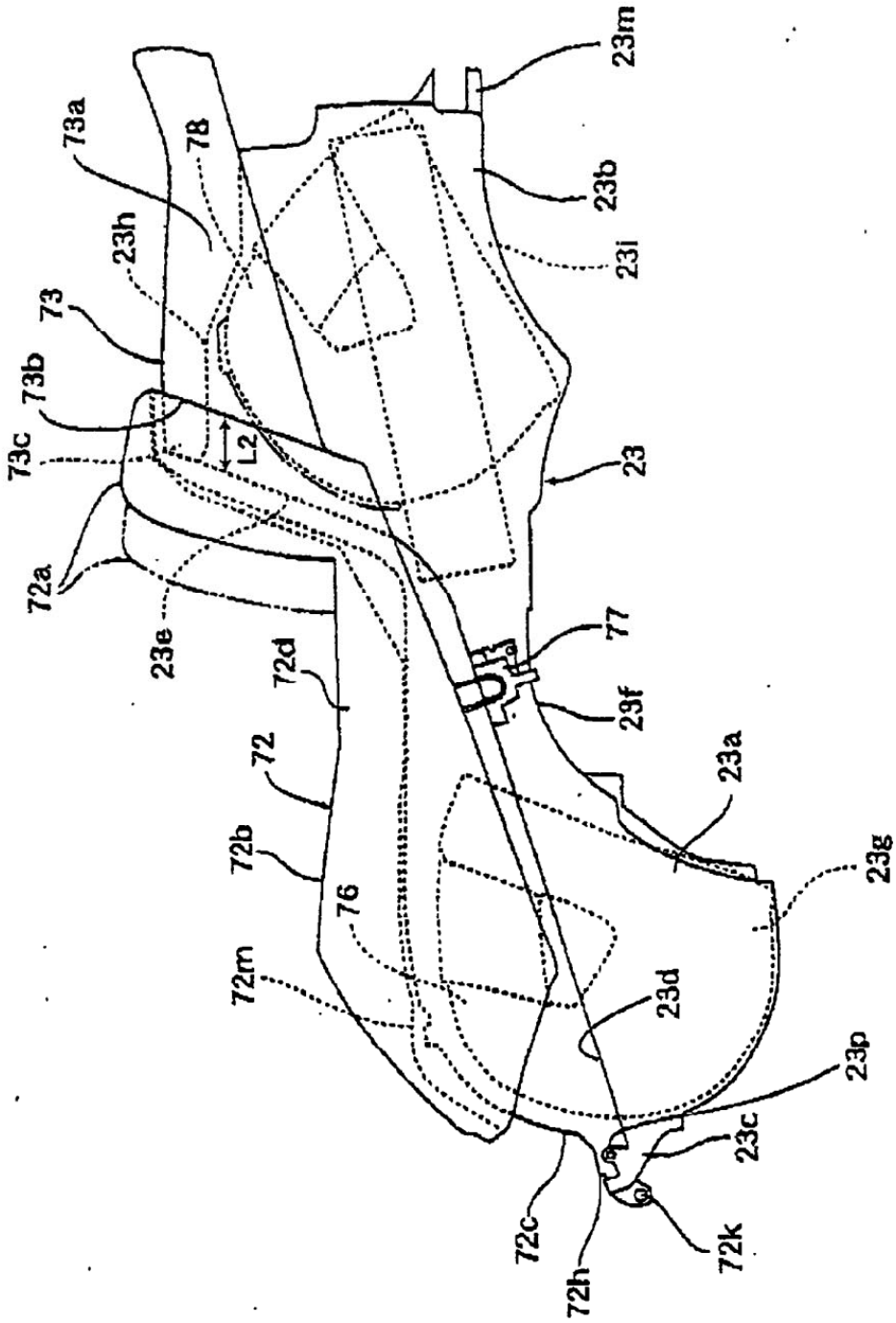
[FIG. 13]



[FIG. 14]

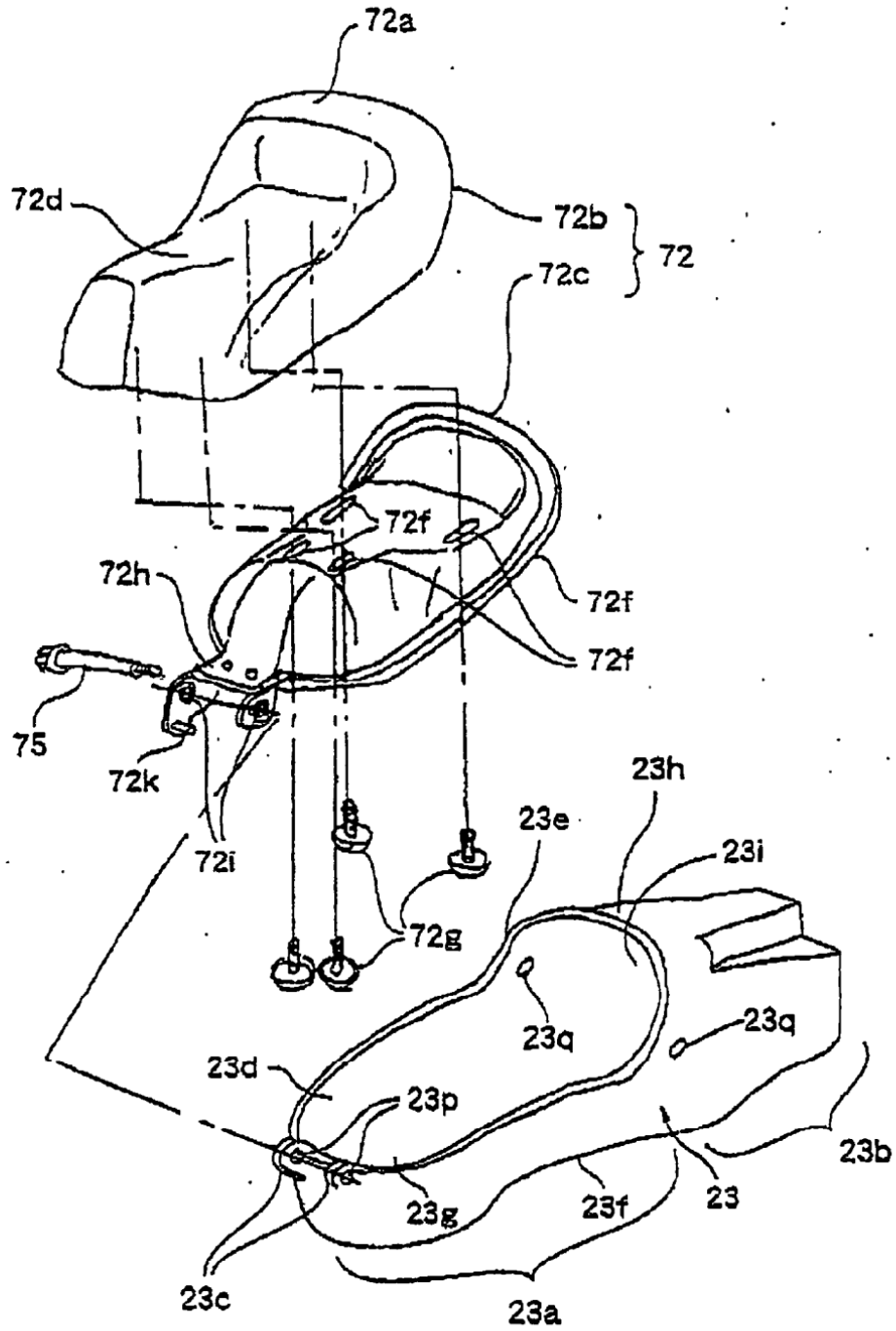


[FIG. 15]

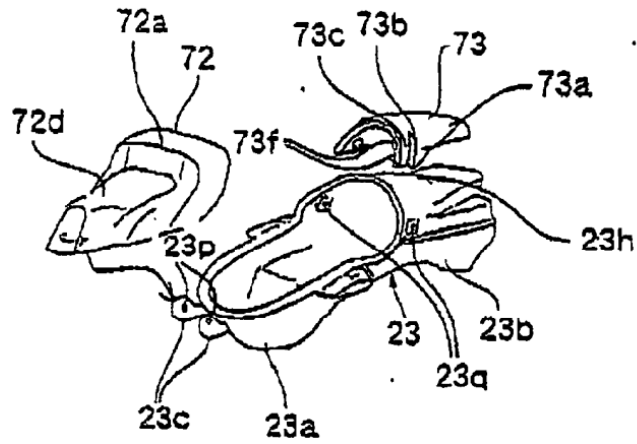




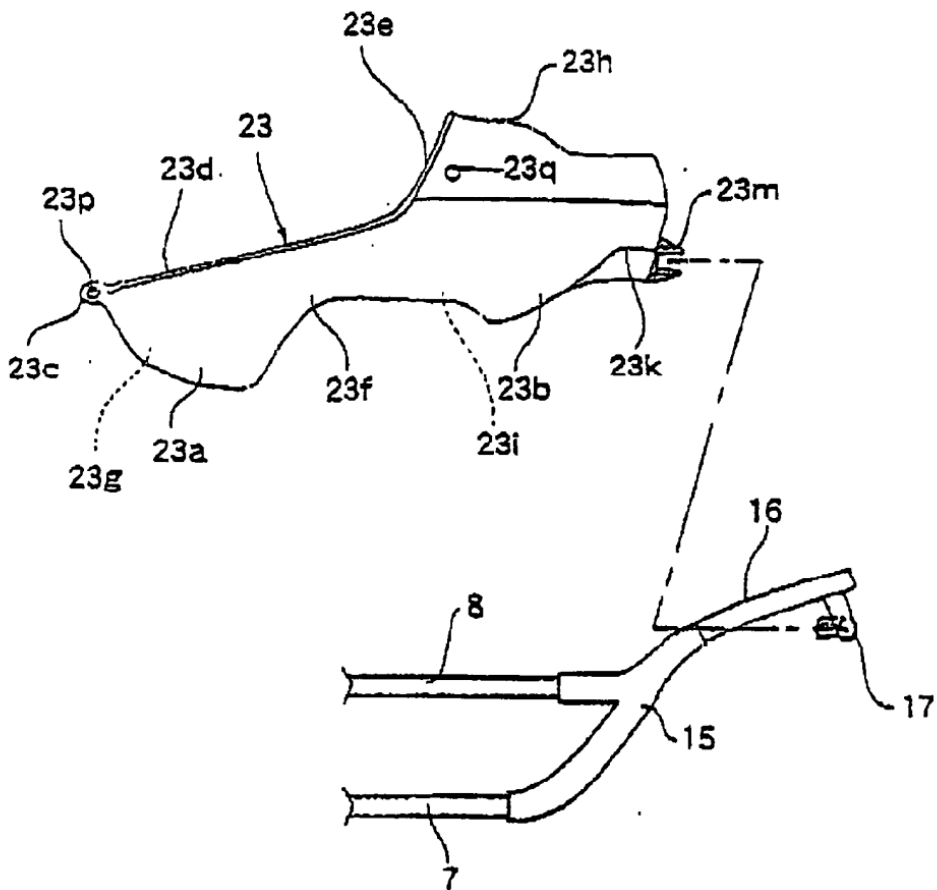
[FIG. 16]



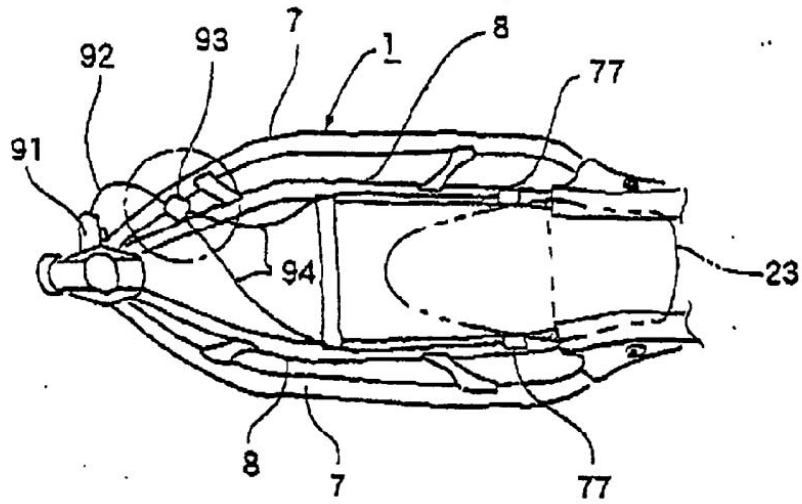
[FIG. 17]



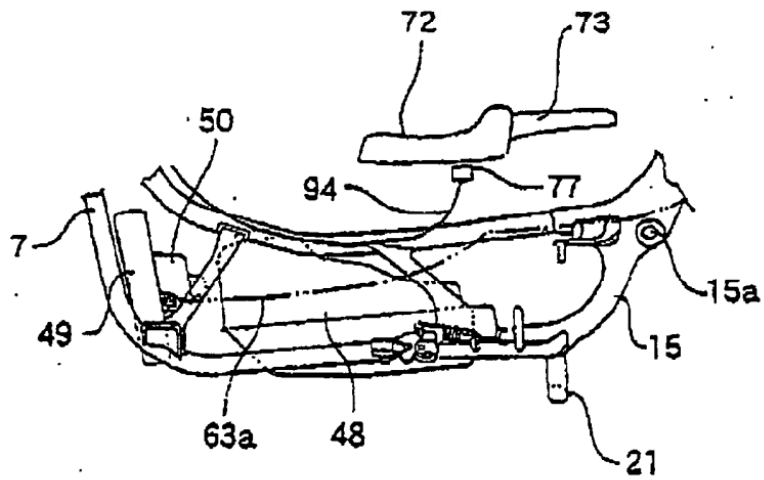
[FIG. 18]



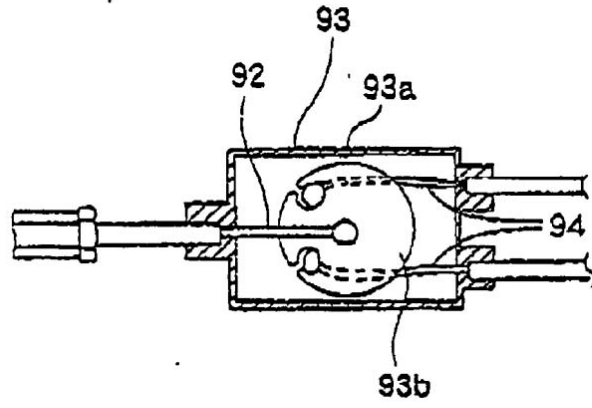
[FIG. 19]



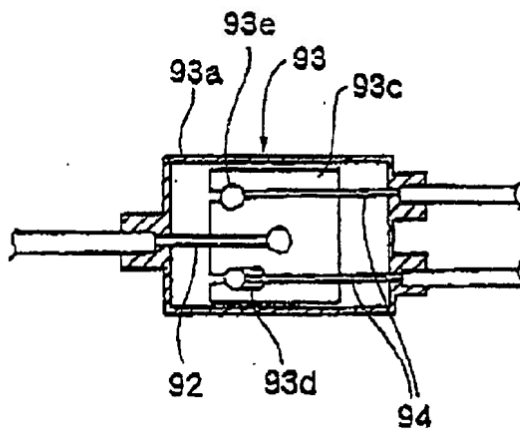
[FIG. 20]



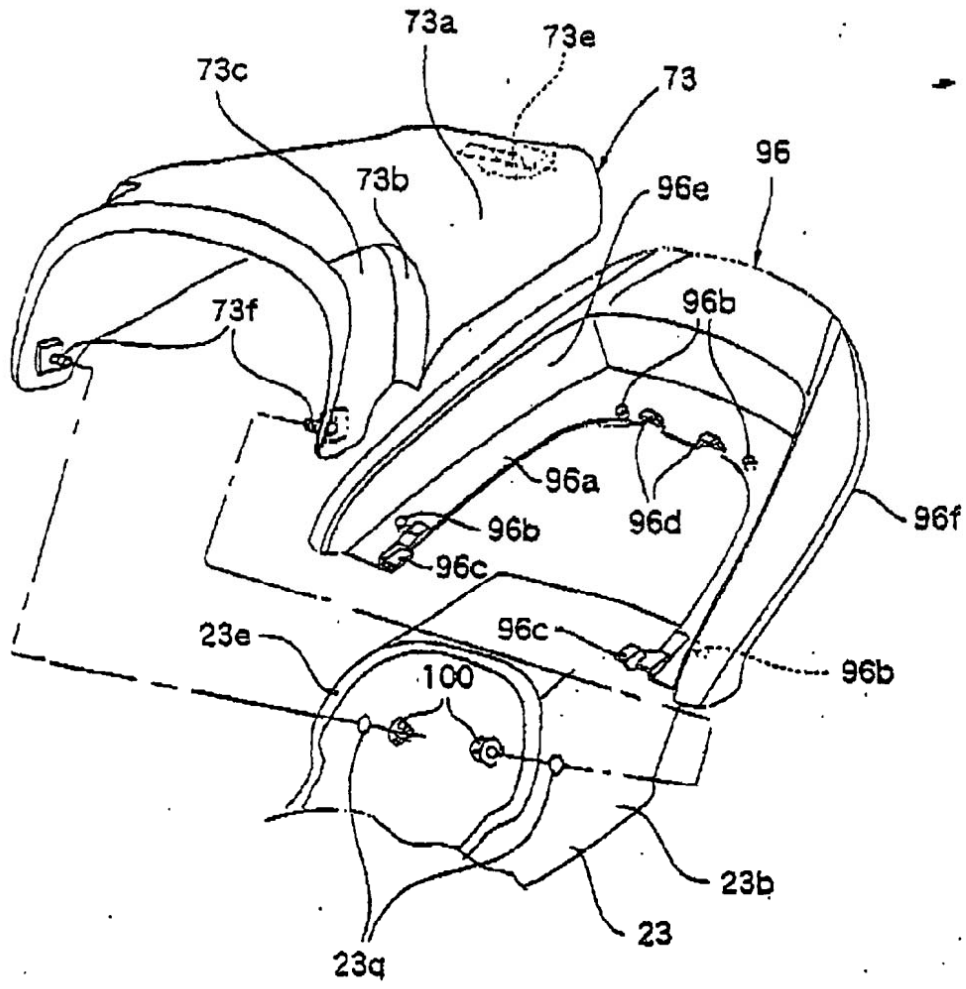
[FIG. 21]



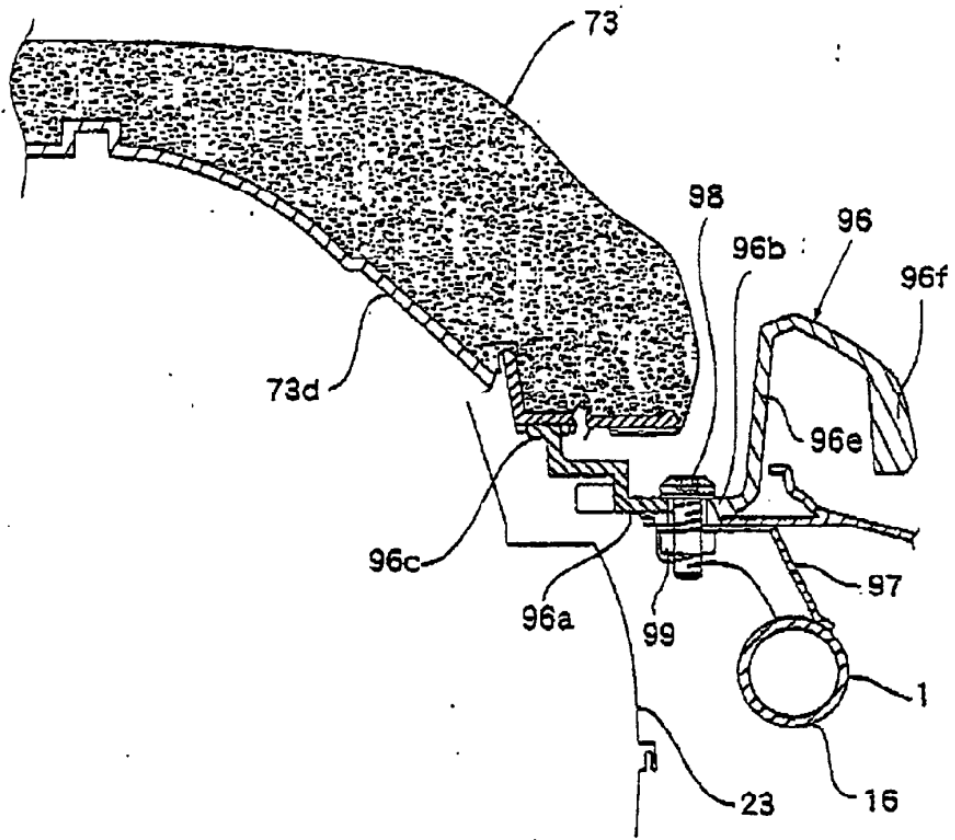
[FIG. 22]



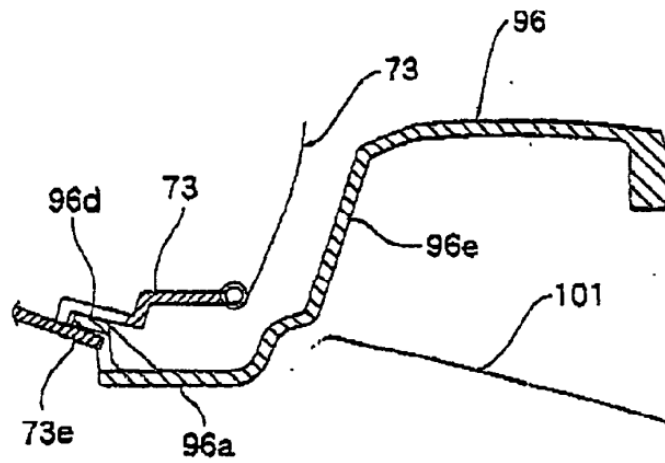
[FIG. 28]



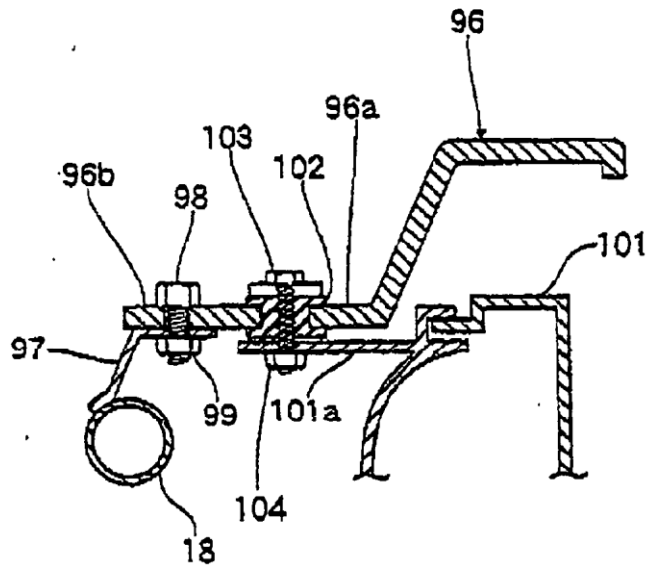
[FIG. 24]



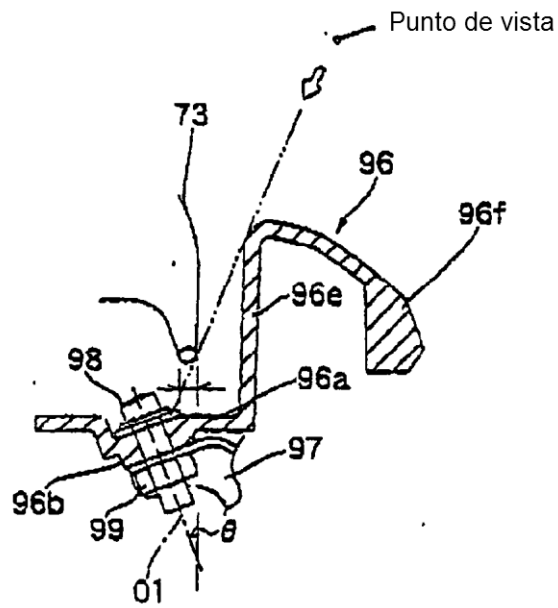
[FIG. 25]



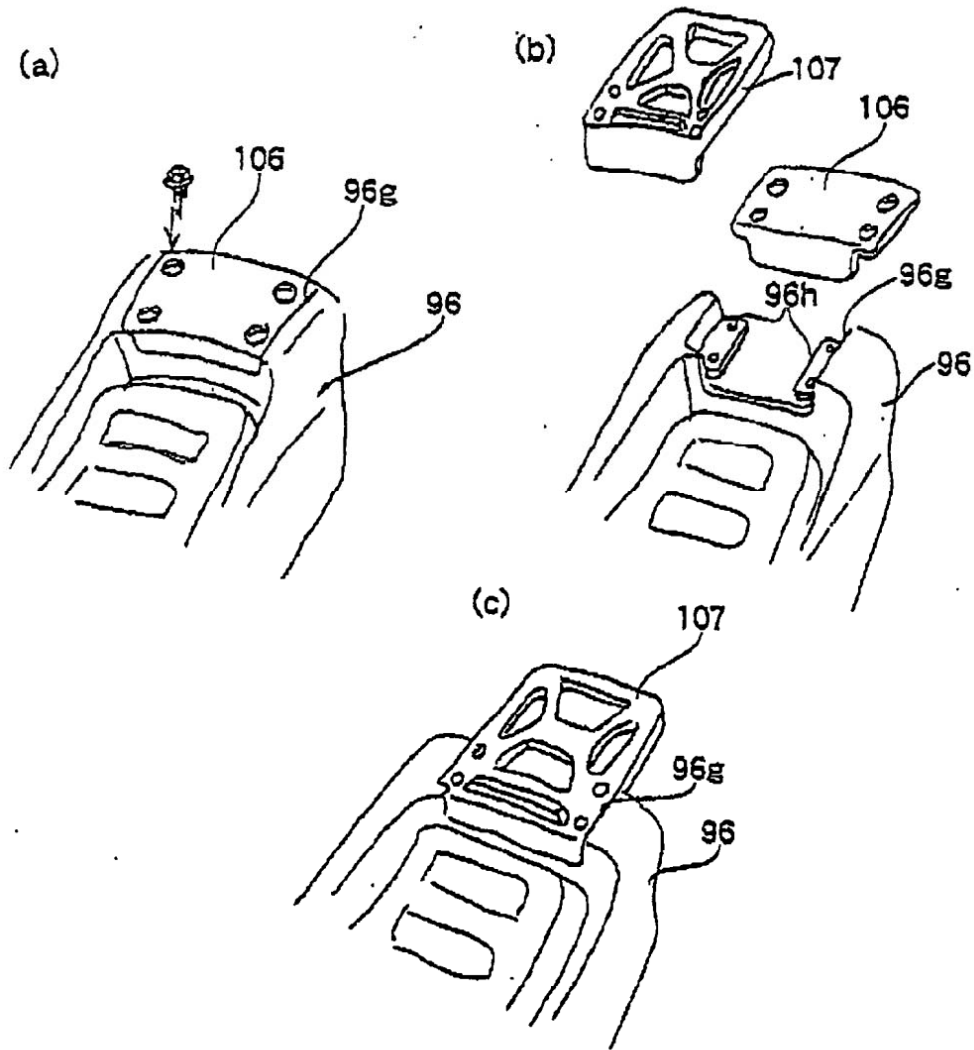
[FIG. 26]



[FIG. 27]

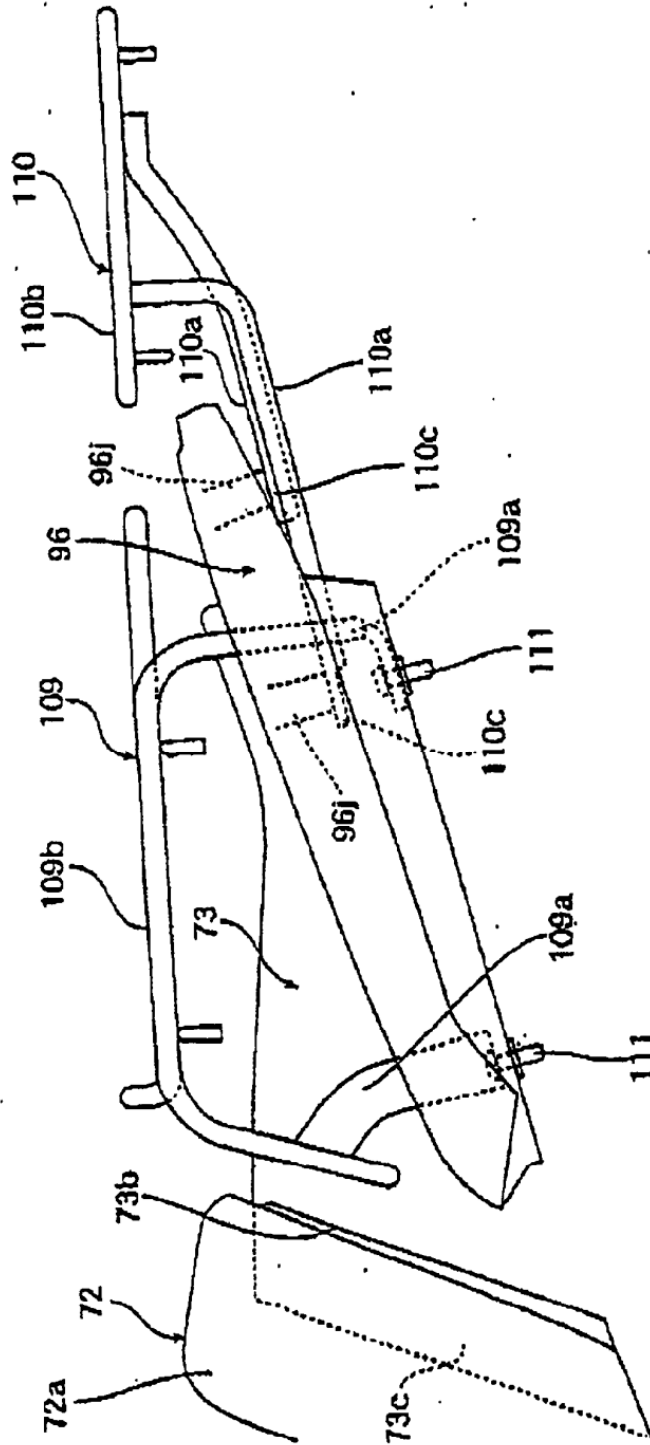


[FIG. 28]

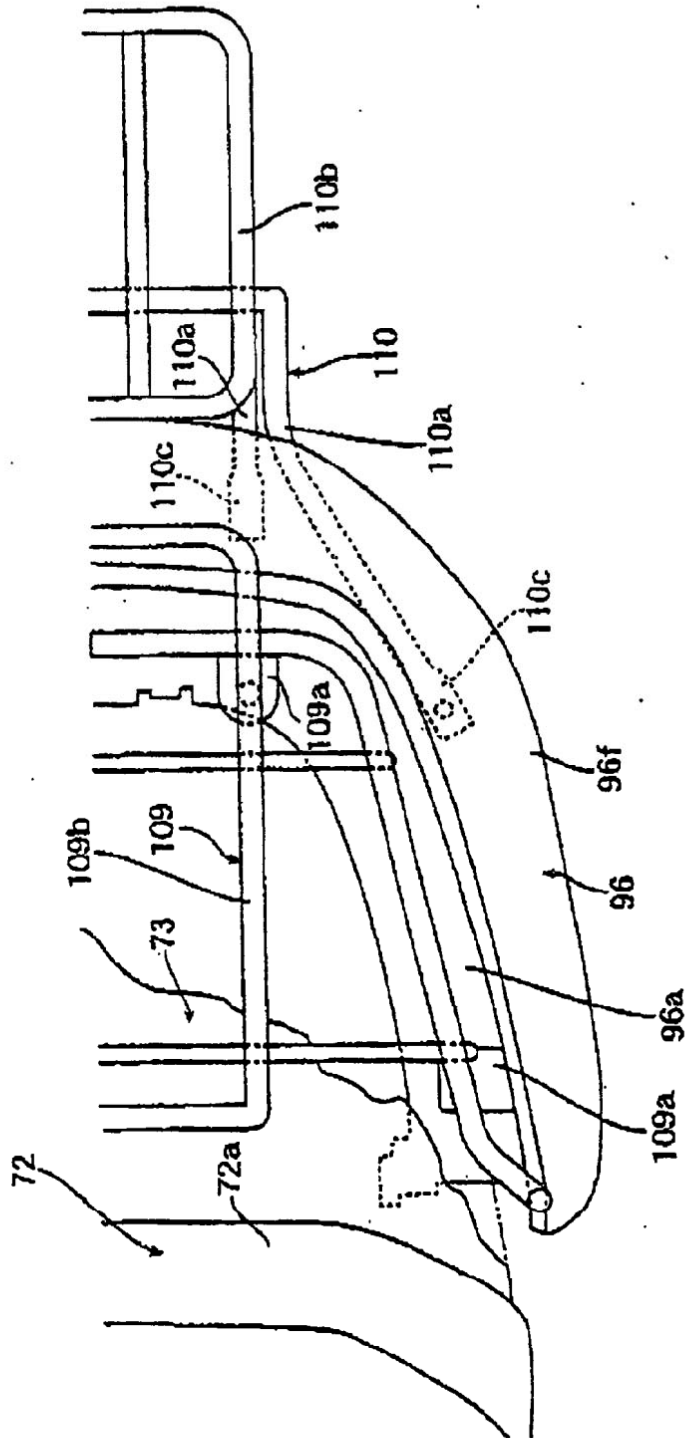




[FIG. 29]



[FIG. 30]



[FIG. 31]

