

19



OFICINA ESPAÑOLA DE  
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 623 355**

51 Int. Cl.:

**B62K 5/00** (2013.01)

**B62J 1/12** (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

86 Fecha de presentación y número de la solicitud internacional: **05.10.2009 PCT/US2009/059535**

87 Fecha y número de publicación internacional: **15.04.2010 WO10042438**

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **05.10.2009 E 09737267 (6)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **15.03.2017 EP 2342122**

54 Título: **Vehículo todoterreno con disposición para pasajero**

30 Prioridad:

**07.10.2008 US 246948**

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:

**11.07.2017**

73 Titular/es:

**POLARIS INDUSTRIES INC. (100.0%)  
2100 Highway 55  
Medina, Minnesota 55340, US**

72 Inventor/es:

**SMITH, JEREMY, C.;  
RIPLEY, RICHARD, D. y  
TAYLOR, SCOTT, D.**

74 Agente/Representante:

**LÓPEZ CAMBA, María Emilia**

ES 2 623 355 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 todoterreno con disposición para pasajero

5 La presente divulgación se refiere a vehículos todoterreno y más en particular a sus disposiciones de asiento para pasajero.

10 En general, los vehículos todoterreno y los vehículos utilitarios se utilizan para transportar uno o más pasajeros y una cierta cantidad de carga por una pluralidad de terrenos. Debido al interés recreativo creciente en los vehículos todoterreno, los vehículos todoterreno para varios usuarios han ganado popularidad en el mercado. La mayoría de vehículos todoterreno tiene un motor que incluye entre uno y tres cilindros. La mayoría de vehículos todoterreno incluye un asiento para montar a horcajadas situado sobre el motor. Los conjuntos de asiento para que las personas viajen sentadas en dichos vehículos, por ejemplo, en vehículos todoterreno, son bien conocidos. La mayoría de los sistemas mecánicos, en general integran un asiento para montar a horcajadas fijado al bastidor.

15 Los asientos para montar a horcajadas en vehículos recreativos y utilitarios en general son para varias personas, y más habitualmente, los asientos son para una o dos personas. En un ejemplo, un conjunto de asiento para dos personas tiene un diseño con una zona tipo banco alargada para montar a horcajadas estando sentadas las personas una detrás de otra. En otro ejemplo, el diseño incluye bases de asientos separadas para cada persona estando sentadas una detrás de otra con los pasajeros en una posición más alta que el piloto. En la solicitud de patente internacional WO2008/100398 se describe un ejemplo conocido de un vehículo todoterreno que permite ajustar los asientos de los usuarios para acomodar ergonómicamente tanto a un usuario como a varios.

20 La solicitud de patente internacional WO2008/100398 se considera el estado de la técnica más próximo; la solicitud divulga las siguientes características de la reivindicación 1: un vehículo que comprende un bastidor, un asiento para montar a horcajadas fijado al bastidor del vehículo para un piloto, un conjunto de apoyo para un pasajero situado por detrás del piloto, en el que el conjunto de apoyo para el pasajero comprende un conjunto de asiento para pasajero y en el que opcionalmente el conjunto de asiento se puede quitar del vehículo mediante un mecanismo de liberación, estando unido el conjunto de asiento a un elemento de fuerza lineal, estando ambos fijados a la parte trasera del bastidor del vehículo, en el que la zona trasera del bastidor tiene tubos principales con abrazaderas en tubos opuestos y en el que la zona trasera tiene además un apoyo una plataforma de apoyo trasera que soporta la abrazadera de montaje, que soporta el elemento de fuerza lineal, en el que el conjunto de asiento de pasajero tiene una base con un chasis y un acolchamiento incluyendo el mecanismo de liberación incluye un conjunto de bloqueo pudiendo pivotar el conjunto de asiento de pasajero con respecto al bastidor del vehículo con un movimiento amortiguado al menos parcialmente según la dirección vertical por efecto de al menos un elemento de fuerza lineal.

25 En los vehículos todoterreno resulta deseable proporcionar un recorrido lo más confortable y ergonómico tanto para uno como para dos usuarios. Las realizaciones de la invención se pueden utilizar en general para corregir tanto las deficiencias mencionadas como otras. Los objetivos de la invención se consiguen con el vehículo todoterreno de la reivindicación 1.

30 De acuerdo con una realización ilustrativa de la presente divulgación un vehículo todoterreno incluye un bastidor, un asiento para montar a horcajadas fijado al bastidor para un piloto y un asiento de pasajero colocado por detrás del asiento para montar a horcajadas y que se puede mover amortiguadamente al menos parcialmente según la dirección vertical.

35 En otra realización, el vehículo comprende un bastidor, un asiento para montar a horcajadas fijado al bastidor para un piloto y un conjunto de apoyo de pasajero situado detrás del asiento para montar a horcajadas, en el que el conjunto de apoyo de pasajero tiene un chasis pudiendo pivotar el chasis con respecto al bastidor del vehículo y pudiendo quitarse el conjunto de asiento del chasis del asiento.

40 En otra realización el vehículo comprende un bastidor, un asiento para montar a horcajadas fijado al bastidor para un piloto y un conjunto de apoyo de pasajero situado detrás del asiento para montar a horcajadas en el que el conjunto de apoyo de pasajero comprende una base de asiento y un respaldo, pudiendo ajustarse el respaldo en una pluralidad de posiciones para conseguir un confort ergonómico del pasajero.

A continuación se describirá un ejemplo de la presente divulgación haciendo referencia a las figuras.

45 La figura 1 es una vista en perspectiva delantera de un vehículo descrito.  
 50 La figura 2 es una vista del perfil izquierdo del vehículo de la figura 1.  
 La figura 3 es una vista en perspectiva trasera de un corte parcial que muestra el asiento de pasajero fijado al bastidor del vehículo.  
 La figura 4 es una vista parecida a la de la figura 3 que muestra el conjunto de asiento de pasajero quitado.  
 La figura 5 es una vista en perspectiva de la pieza de unión de apoyo de pivote mostrada en la figura 3.  
 55 La figura 6 muestra una vista en perspectiva de la cara inferior del conjunto de asiento de pasajero.  
 La figura 7 muestra una vista en perspectiva del chasis del asiento observado por arriba.

La figura 8 es una vista en perspectiva del chasis del asiento de la figura 7 observado por abajo.

La figura 9 muestra una vista en perspectiva trasera del respaldo del asiento y del conjunto de fijación del asiento.

La figura 10 muestra una vista parcialmente explosionada del respaldo del asiento y del conjunto de fijación del asiento de la figura 9.

5 La figura 11 muestra una vista en perspectiva trasera del conjunto de la figura 10.

La figuras 12 y 13 muestran vistas en perspectiva delantera y trasera del chasis inferior del respaldo del asiento.

Las figuras 14 y 15 muestran vistas en perspectiva interna y externa del chasis superior del respaldo del asiento.

La figura 16 muestra una vista explosionada de una cara inferior de una zona del conjunto de asiento de pasajero, en particular el conjunto de bloqueo.

10 La figura 17 muestra la pieza de unión de apoyo de pivote y el asiento de pasajero preparados para su inserción en la parte trasera del bastidor asiento del piloto.

La figura 18 muestra una vista en perspectiva del conjunto de asiento de pasajero, observado desde abajo, preparado para colocarlo utilizando el pasador complementario de la pieza de unión de apoyo de pivote.

La figura 19 es una vista de sección transversal longitudinal del amortiguador según una vista en perspectiva.

15 La figura 20 es una vista de sección transversal longitudinal amortiguador.

La figura 21 muestra una vista de perfil del conjunto de asiento de pasajero que indica las posiciones límite del asiento del pasajero durante el amortiguamiento.

La figura 22 muestra las posiciones límite de la placa de respaldo del asiento del pasajero.

20 Las realizaciones divulgadas a continuación no pretenden ser exhaustivas o limitar la invención a realizaciones concretas divulgadas en la siguiente descripción detallada. Por el contrario, las realizaciones se han elegido y se van a describir para que los expertos en la materia puedan utilizar sus conceptos. Por ejemplo, si bien la siguiente descripción hace referencia fundamentalmente a un vehículo todoterreno la invención se puede aplicar a otros tipos de vehículos como vehículos de nieve, motocicletas, vehículos acuáticos, vehículos utilitarios, scooter, carritos de golf y ciclomotores.

Haciendo referencia en primer lugar a las figuras 1-3 se describirá una realización ilustrativa de vehículo todoterreno 10. El vehículo 10 incluye un bastidor 12, un chasis 14 montado en el bastidor 12, en el que el bastidor 12 está soportado por los neumáticos delantero y trasero 16, 18 respectivamente. El vehículo 10 también incluye un extremo delantero 20 y un extremo trasero 22. El extremo delantero 20 y el extremo trasero 22 están separados por un manillar 24, el asiento para montar a horcajadas 26, un tren de transmisión 28 y reposapiés 30. Los reposapiés 30 están situados en ambos lados del vehículo 10 flanqueando el asiento para montar a horcajadas 26 proporcionando una superficie para colocar los pies del piloto y del pasajero.

30 El extremo delantero 20 también incluye un panel de accesorios delantero 32 que puede incluir un compartimento para herramientas. El manillar 24 está unido funcionalmente a la rueda delantera 16 para permitir que el piloto controle la dirección del vehículo 10 cuando vaya sentado en el asiento para montar a horcajadas 26. El extremo trasero 22 también incluye un panel de accesorios trasero 34 que también puede incluir un compartimento de para herramientas. El panel delantero 32 y el panel trasero 34 también pueden incluir un sistema de acoplamiento de accesorios como el divulgado en el documento de patente de Estados Unidos US7055454.

35 Por detrás del asiento para montar a horcajadas 26 hay un conjunto de apoyo de pasajero 36 que comprende un conjunto de asiento de pasajero 38 y un chasis de asiento 40 (figura 3). El conjunto de asiento de pasajero 38 se puede quitar opcionalmente del vehículo 10 utilizando el mecanismo de liberación 42. Después de esta descripción general del vehículo se describirá a continuación con más detalle el conjunto de apoyo de pasajero.

Haciendo referencia a las figuras 3-4 el chasis de asiento 40 comprende una pieza de unión de apoyo de pivote 44 y un acoplamiento con suspensión 46 estando ambas fijados a la zona trasera 48 del bastidor del vehículo 12. Como se aprecia mejor en la figura 4 la zona trasera del bastidor 48 comprende unos tubos principales 50 con unas abrazaderas de montaje 52 colocadas en tubos principales opuestos 50. La zona trasera 48 también comprende una plataforma de apoyo trasera 54 que soporta una abrazadera de montaje 56 que soporta el acoplamiento con suspensión 46 (figura 3).

50 En la figura 5 la pieza de unión de apoyo de pivote 44 se muestra con mayor detalle. La pieza de unión de apoyo de pivote 44 tiene unos segmentos de chasis 60 con una zona prácticamente horizontal 62 y zonas verticales 64. Un eje de montaje 66 conecta los segmentos de chasis 60 por un extremo incluyendo una abertura pasante 68 para montaje. Paralelamente, las partes del eje 70 están montadas en los extremos libres de las zonas de chasis verticales 64 estando separadas las zonas del eje 70 para colocar el acoplamiento con suspensión 46. Cada una de las zonas de eje 70 incluye una abertura 72 que se describe más adelante en detalle. La pieza de unión de apoyo de pivote 44 incluye además una abrazadera 74 que interconecta los segmentos de chasis 60 y tiene un sistema de bloqueo de pasador 76 fijado a ellos teniendo el pasador un segmento de guía 78 y una zona rebajada de bloqueo 80. Finalmente la pieza de unión de apoyo de pivote 44 incluye una abrazadera 82 que se extiende entre los segmentos de chasis 60 adyacentes a las zonas del eje 70 conformando una superficie de tope, tal y como se describe en la presente memoria

65 Haciendo ahora referencia a la figura 6 el conjunto de asiento de pasajero 38 tiene una base 90 y un respaldo 92

estando fijado el respaldo 92 a la base 90 mediante un soporte del respaldo del asiento 94. La base de asiento 90 tiene un chasis 96 con un acolchamiento adecuado indicado globalmente con el número de referencia 100. El soporte del respaldo del asiento 94 incluye un chasis inferior 102 y un chasis superior 104. El mecanismo de liberación 42 incluye un conjunto de bloqueo 106 que está fijado al chasis inferior del asiento 96 mediante una unión al chasis trasero del respaldo 102.

En las figuras 7 y 8 el chasis inferior de la base 96 se muestra con mayor detalle. La zona del chasis de la base del asiento 96 incluye una pared inferior 110 con una zona central 112 separada por nervios de alineación 114. Los nervios de alineación se utilizan para alinearla con la pieza de unión de apoyo de pivote 44. La zona central de la pared 112 además incluye aberturas 116 y agujeros pasantes 118. Los ganchos de bloqueo 120 están moldeados integralmente en la zona central 112 mientras que la ranura 122 está moldeada a través de una zona de pared 124 para tener acceso a la parte interior de la zona central de la pared 112 como se aprecia mejor en la figura 7. El chasis de la base del asiento 96 además incluye una pared de transición 128 que llega hasta una superficie 130 que tiene unas aberturas 132 y unas aberturas de montaje 134.

En referencia ahora a las figuras 9-13 el soporte del respaldo del asiento 94 se muestra con su chasis inferior 102 y su chasis superior 104 fijados a la plataforma del respaldo de asiento 140 mediante una abrazadera 142. Como se muestra en las figuras 12 y 13, el chasis inferior del respaldo 102 incluye una zona de base 150 con unas aberturas internas 152 y unas aberturas externas 154. La zona de la placa de montaje 156 está en un plano diferente al de la zona de la base 150 separados por un segmento de transición 158. La zona de la placa de montaje 156 incluye aberturas de montaje 160. Una pared de transición 162 se extiende verticalmente desde la base 150 y tiene una abertura 164. Por último hay una zona vertical 166 con una abertura 168.

El chasis superior del respaldo del asiento 104 se muestra en las figuras 14 y 15 e incluye una pared oblicua 170 para cubrir la pared 162 y tiene paredes marginales 172 para solaparse con la pared 162, El chasis superior del respaldo 104 además incluye una zona de pared vertical 174 para cubrir la zona de pared 166 e incluye zonas de pared marginales 176 para solaparse con la zona de pared 166. Un recorte inferior 180 y un recorte superior 182 están alineados prácticamente con las aberturas 164 y 168 (figuras 12 y 13) como se describirá más adelante. Hay una zona de pared superior 190 que tiene zonas de pared marginales 192 con zonas de pestaña de montaje 194 adyacentes a las zonas superiores de pared marginales 192. Hay Están provistas aberturas circulares 196 en las zonas de pestaña 194 que definen aberturas poco separadas. Por último, como muestra la figura 15, la pared oblicua 170 incluye una abertura 198, tal y como se describe en la presente memoria.

Haciendo referencia a las figuras 10 y 11 la abrazadera de montaje 142 incluye unas orejetas de montaje 200 que tienen un perfil que permite introducirlas entre las zonas de pared marginales 176 y fijarlas mediante elementos de fijación 202, 204. Por su parte, la abrazadera 142 Incluye orejetas superiores 208 que pueden colocarse por dentro de las pestañas 194 de modo que la abertura de la orejeta puede quedar alineada con una de las aberturas circulares 196 y bloqueada en múltiples posiciones mediante elementos de fijación 210, 212. La placa de respaldo 140 por su parte puede fijarse a la abrazadera 142 mediante elementos de fijación 220, 222.

Haciendo referencia a la figura 16, el conjunto de bloqueo 106 incluye un conjunto acollador 248, una placa de inserción de 290, un muelle de bloqueo 292, un bloque de muelles 294 y una placa de soporte 296. La placa de inserción 290 incluye una abertura de inserción de pasador 300, un muelle 292 incluye una zona de muelle 302 que se solapa con la abertura 300. El bloque 294 y la placa de soporte 296 incluyen agujeros pasantes 312, 314 respectivamente que se alinean con la abertura 300, tal y como se describe en la presente memoria. El conjunto acollador 248 incluye una correa 320 que tiene un bucle para tirar 322 (figura 6) en un extremo y una pieza de unión 324 en el extremo opuesto. La pieza de unión 324 está conectada al elemento de liberación 326 que tiene unos elementos de enganche 328 tal y como se describirá en la presente memoria. La pieza de unión 324 y el elemento de liberación 326 están unidos entre sí mediante remaches 330.

Siguiendo con la figura 16, el bloque 294 incluye protuberancias 388 con un perfil para introducir elementos de fijación 310 a través del mismo. El bloque 294 incluye además unos canales en forma de U 390, postes 392 y un poste central 394 que conforma una abertura 312, teniendo el poste 394 un vaciado 395. También se muestra en la figura 16 que el elemento de liberación 326 incluye muñones 396 en ambos lados del mismo y tiene un perfil para introducirlo entre los canales en forma de U 390. Los elementos de enganche 328 incluyen canales de aprisionamiento 397. Por último, el muelle 292 incluye extremos de aprisionamiento 398. El acollador 248, la placa de inserción 290, muelle 292, bloque 294 y una placa de soporte 296 se apilan y se pueden fijar a la zona de la base 150 mediante elementos de fijación 310 enroscándose en las aberturas roscadas 152 (figura 12).

El conjunto de bloqueo con muelle 106 se monta como sigue: la correa 320 y la pieza de unión 324 se fijan primero al elemento de liberación 326 mediante remaches 330. Los muñones 396 se colocan después en los canales en forma de U 390. El muelle 292 se coloca con su zona de muelle 302 en el vaciado 395 y en los canales de aprisionamiento 397, con los extremos de aprisionamiento 398 colocados entre los postes 392. La placa de inserción 290 y la placa de soporte 296 se colocan luego sobre los muñones 388 y los elementos de fijación 310 pueden introducirse y enroscarse en las aberturas roscadas 152 (figura 12), para retener el conjunto en su posición fijado a la zona de la base 150. El soporte del respaldo del asiento 94 se completa colocando el chasis superior 104 en el

chasis inferior 102 y fijando la plataforma del respaldo del asiento 140 al chasis superior 104 mediante una abrazadera 142 tal y como se describe en la presente memoria.

5 Siguiendo con la figura 16, los elementos de fijación 310 se introducen en la placa de inserción 290 y con el muelle 292 colocado sobre la placa 290 los elementos de fijación pueden pasar a través del bloque 294 y la placa de soporte 296 fijándose a la zona de la base 150. El elemento de liberación 326 resulta móvil pero está enganchado entre la placa 290 y el bloque 294. La correa 320 se pasa a través de la abertura 164 saliendo por la abertura 168 para posicionar el bucle 322 en la parte trasera del asiento 138 como se muestra en la figura 6.

10 El conjunto de asiento de pasajero se completa colocando la placa de montaje 156 (figura 12) del chasis inferior del respaldo del asiento 102 a través de la ranura 122 (figuras 7-9) alineando las aberturas 160 y 118. Como las aberturas 160 tienen rosca los tornillos 440 (figura 6) pueden introducirse a través de las aberturas 118 quedando enroscados en la placa de montaje 156. Como muestra la figura 6 esto sitúa la pared de transición 162 (figura 12) adyacente a la pared de transición 128 (figura 8) con la zona vertical 166 y la zona superior de la pared 190 extendiéndose hacia arriba a partir de la base del asiento 190. En la figura 6 el casquillo 450 está colocado en la  
15 abertura 198 (figura 15) y los casquillos de goma 452 están colocados dentro de las aberturas 116 (figura 7).

Haciendo ahora referencia a la figura 17 la pieza de unión de apoyo de pivote 44 y el acoplamiento con suspensión 46 se pueden fijar ahora a la zona trasera 48 del bastidor 12. El eje de montaje 66 se coloca entre las abrazaderas de montaje 52 y un elemento de fijación alargado, un tornillo o una espiga roscada 460, se coloca entre las abrazaderas 52 insertándose en el eje de montaje 66 fijándose así con un elemento de fijación como una tuerca 462. El acoplamiento con suspensión 46 tiene una pieza de unión superior 464 que puede meterse entre las zonas del eje 70 para alojar un elemento de fijación como un tornillo o una espiga roscada 466 quedando retenido/a por una tuerca 468. Por su parte el acoplamiento con suspensión 46 incluye un acoplamiento inferior 470 que queda  
20 colocado en la abrazadera 56, fijado a ella mediante elementos de fijación 472, 474. Así, la pieza de unión de apoyo de pivote 44 se puede mover con respecto a la zona trasera 48 del bastidor 12 con un movimiento amortiguado gracias al amortiguamiento del acoplamiento con suspensión 46.

30 Como se ha descrito, y haciendo referencia a las figuras 18-20, el conjunto de asiento 38 se fija al vehículo 10 apoyando el chasis de asiento 96 contra la pieza de unión de apoyo de pivote 44 de modo que los ganchos de montaje 120 envuelvan el eje 66 y de modo que los nervios de alineación 114 flanqueen los segmentos del chasis 60. La posición de fijación se muestra en las figuras 19 y 20. Esto alinea el pasador 76 con la abertura 300 (figura 18) en la placa de inserción 290 como muestra la figura 20. Cuando el pasador 76 queda alineado con la abertura 300, la zona de muelle 302 se contrae entrando en la ranura del pasador 386 (figura 16) reteniendo el conjunto de  
35 asiento de pasajero 38 en su posición. Cuando hace falta quitar el asiento se tira del bucle 322 de la correa 320 lo que hace que la placa de liberación 326 gire alrededor de los muñones 396 (figura 16). Los canales de aprisionamiento 397, aprisionan la zona de muelle 302 y desenganchan el muelle 292 del pasador 382 lo que permite que el asiento se saque del pasador 76 tirando de él, según movimiento rectilíneo y luego se gire hasta separarlo del todo.

40 La zona móvil del conjunto de bloqueo 42, es decir, el elemento de liberación 326 y el muelle 292 están fijados al asiento pero son móviles. De la correa 320 normalmente se tira prácticamente en vertical para soltar el conjunto de bloqueo 42 del pasador 76. Por lo tanto, la componente direccional de la fuerza actuante en la correa 320 ayuda a quitar el conjunto de asiento 38. Como se ha mencionado, los soportes de aislamiento 450, 452 se apoyan en la  
45 abrazadera 82 y en las zonas del chasis 62 respectivamente, lo que proporciona un amortiguamiento de vibraciones entre el bastidor del vehículo y el chasis del asiento del pasajero.

Simultáneamente la pieza de unión de apoyo de pivote 44 está fijada al chasis con amortiguamiento gracias al acoplamiento con suspensión 46. El acoplamiento con suspensión 46 tiene al menos un elemento que actúa según  
50 una trayectoria rectilínea como un absorbedor de choques, un amortiguador, un muelle neumático, una combinación de muelle neumático y muelle mecánico u otros elementos de fuerza lineal. Por tanto, cualquier vibración o rebote que sufra el vehículo 10 queda amortiguado por el acoplamiento con suspensión 46 evitando que se transfiera al conjunto de asiento de pasajero 38. La figura 21 muestra las posiciones límite posibles teniendo cuenta la carrera del acoplamiento con suspensión 46. Como también se muestra en la figura 21 la proyección hacia arriba de las  
55 zonas del chasis 64 proporciona una mayor holgura vertical al acoplamiento con suspensión 46 permitiendo una carrera vertical máxima.

Como también muestra la figura 22 la plataforma de respaldo de asiento 140 se puede mover con los elementos de fijación 202, 210 entre las posiciones mostradas. Por lo tanto, todo el respaldo del asiento 92 se puede mover entre  
60 estas posiciones para ajustar la mejor posición ergonómica para el pasajero. Si bien no se muestran, varios medios de acceso como una cremallera u otras aberturas podrían estar hechos en el acolchamiento o el forro del respaldo del asiento 92, adyacentes a los elementos de fijación 202, 210 para acceso y ajuste de la plataforma del respaldo del asiento 140.

**REIVINDICACIONES**

1. Vehículo (10) que comprende un bastidor (12), un asiento para montar a horcajadas (26) fijado al bastidor del vehículo (12) para un piloto, un conjunto de apoyo para un pasajero (36) detrás del piloto en el que el conjunto de apoyo de pasajero (36) comprende un conjunto de asiento de pasajero (38) y un conjunto de chasis de asiento (40), en el que el conjunto de asiento de pasajero (38) se puede quitar opcionalmente del vehículo (10) mediante un mecanismo de liberación (42), en el que el conjunto de chasis de asiento (40) se comprende de una pieza de unión de apoyo de pivote (44) y un elemento de fuerza lineal (46) ambos fijados a la zona trasera (48) del bastidor del vehículo (12), en el que la zona trasera del bastidor (48) comprende unos tubos principales (50) con unas abrazaderas de montaje (52) situadas en tubos principales opuestos (50), en el que la zona trasera (48) además comprende una plataforma de apoyo trasera (54) que soporta una abrazadera de montaje (56) que soporta el elemento de fuerza lineal (46), en el que el conjunto de asiento de pasajero (38) comprende una base (90) y un respaldo (92) donde el respaldo (92) está fijado a la base (90) mediante un soporte del respaldo (94) y donde la base de asiento (90) comprende un chasis (96) y un acolchamiento (100) y en el que el soporte del respaldo del asiento (94) incluye un chasis inferior (102) y un chasis superior (104) y en el que el mecanismo de liberación (42) incluye un conjunto de bloqueo (106) que está fijado al chasis de la base del asiento (96) a través de su unión al chasis inferior del respaldo del asiento (102) y en el que el conjunto de chasis de asiento (40) puede pivotar con respecto al bastidor del vehículo (10) con un movimiento amortiguado en al menos parcialmente según la dirección vertical gracias a al menos un elemento de fuerza lineal (46).
2. Vehículo la reivindicación 1 caracterizado por que el elemento de fuerza lineal es un amortiguador.
3. Vehículo de la reivindicación 1 caracterizado por que el conjunto de chasis del asiento puede pivotar alrededor de una posición adyacente al asiento para montar a horcajadas.
4. Vehículo de la reivindicación 1 caracterizado por que, el/los, al menos uno, segmento/s del chasis es/son oblicuo/s hacia arriba y hacia atrás por detrás del conjunto asiento del pasajero.

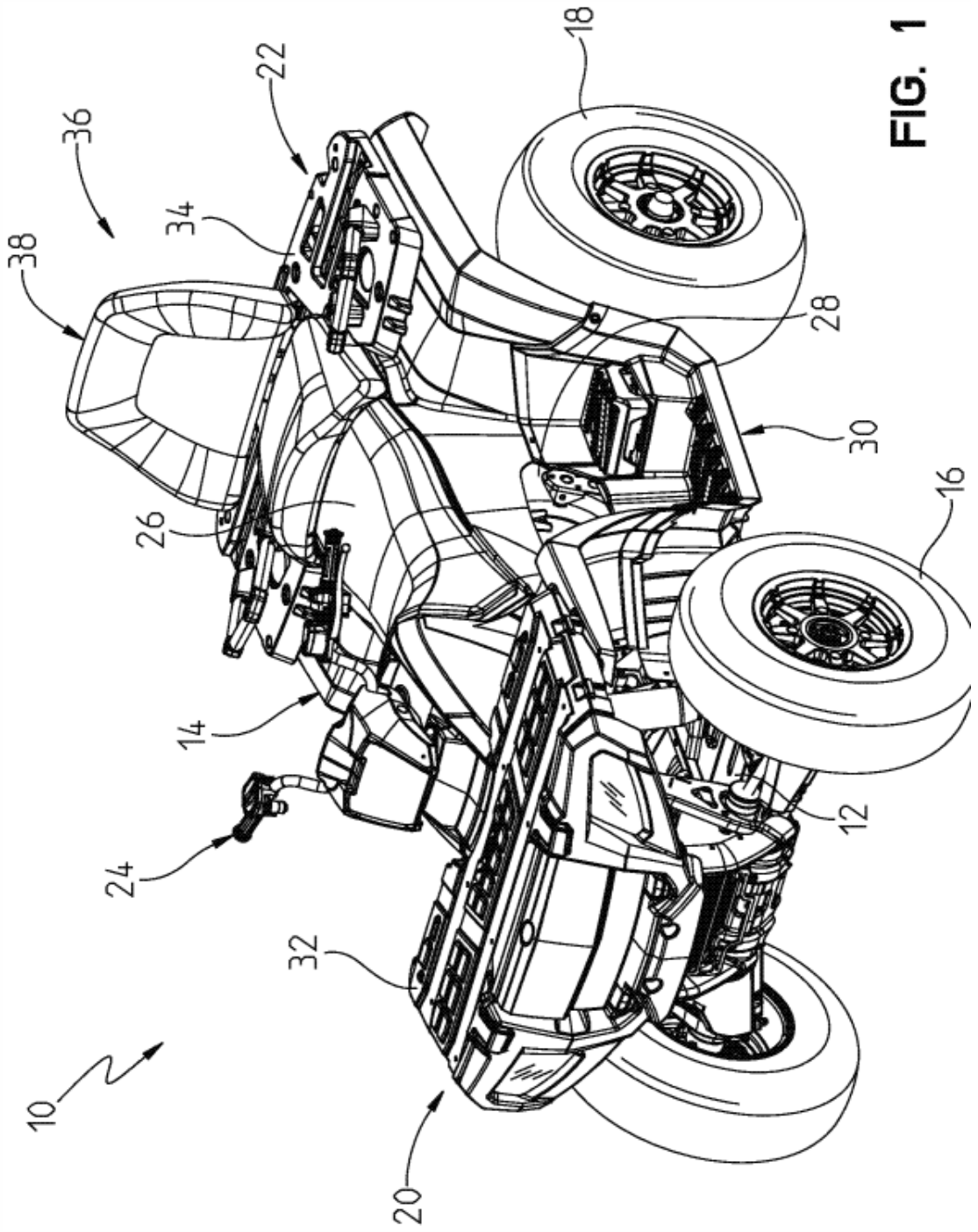


FIG. 1

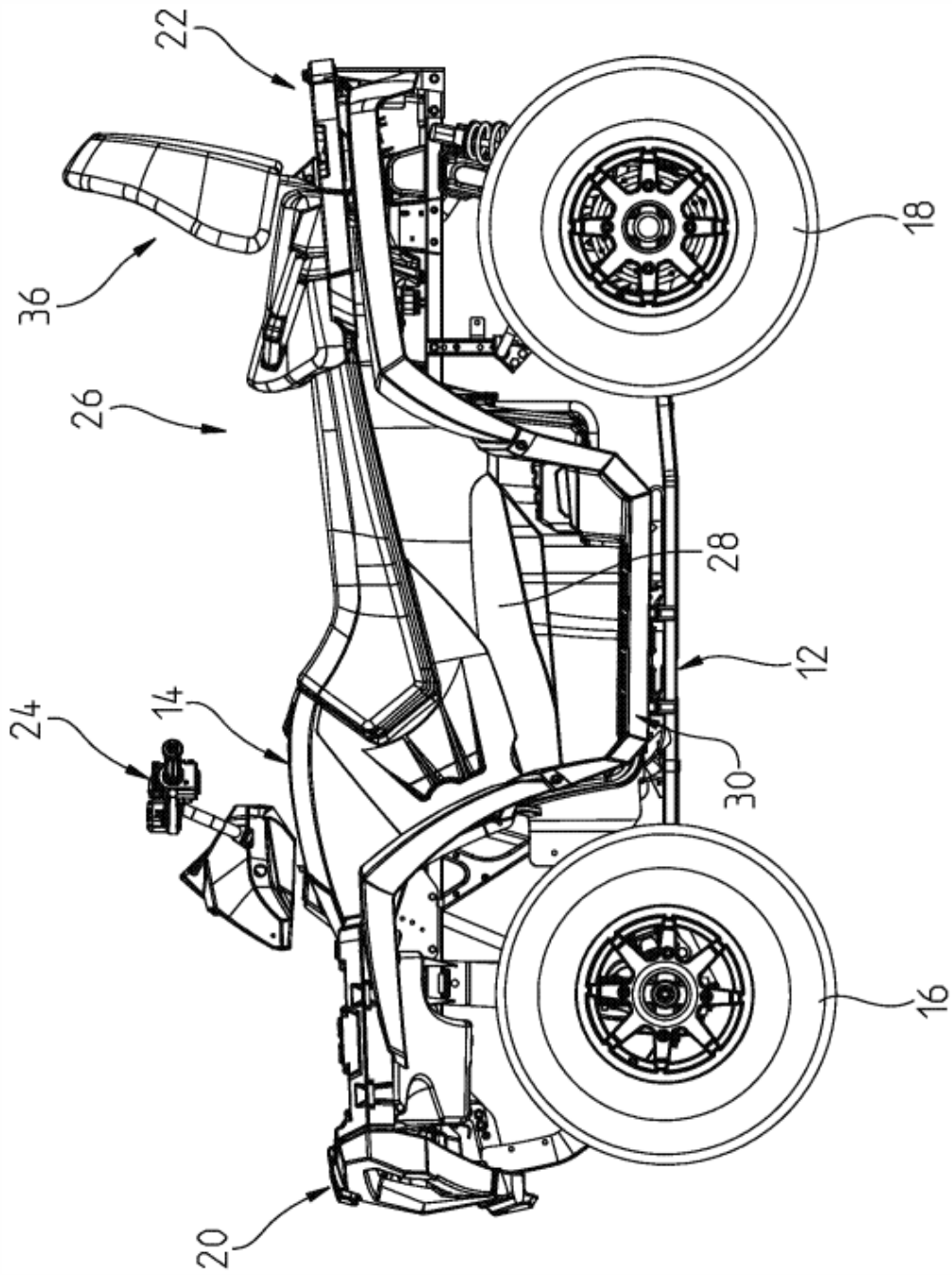


FIG. 2



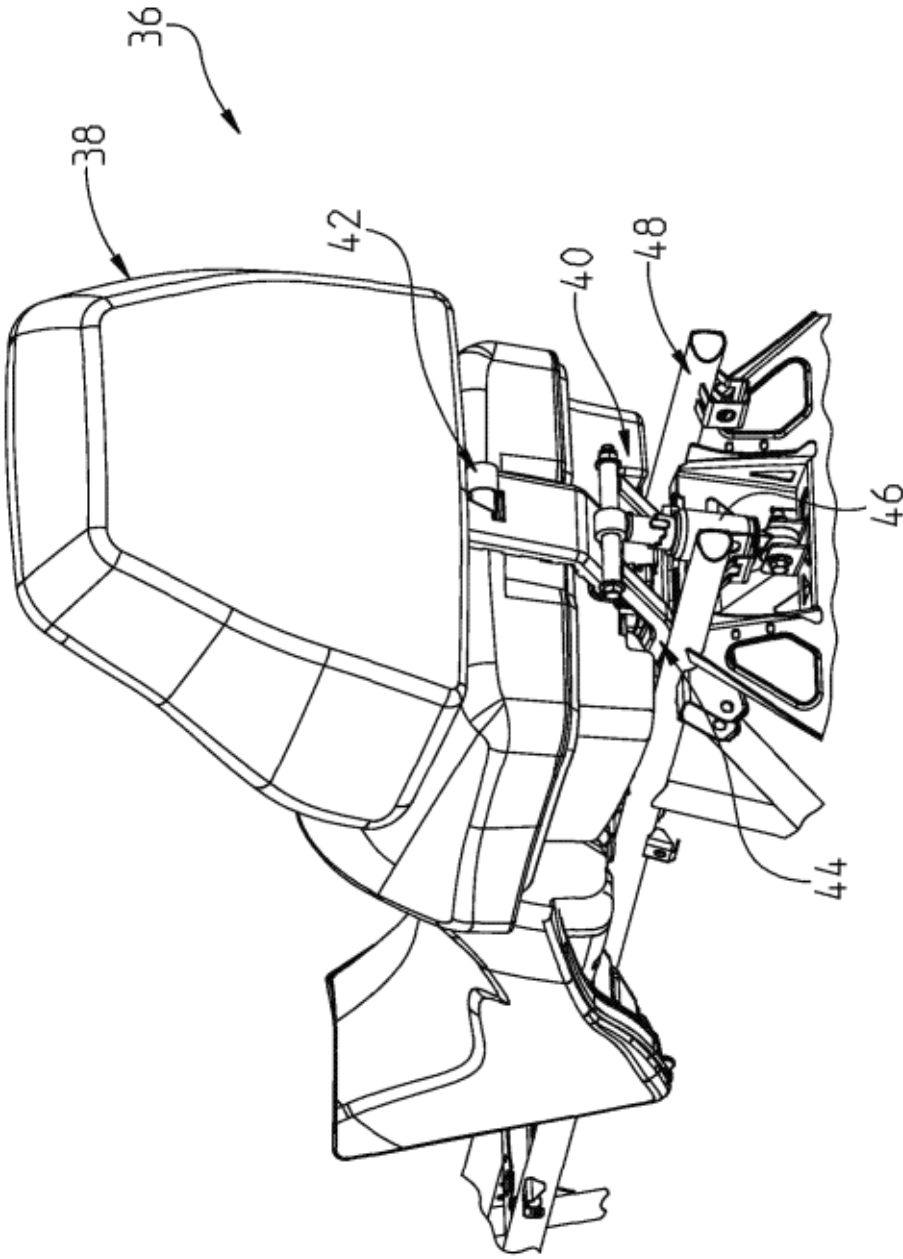


FIG. 3

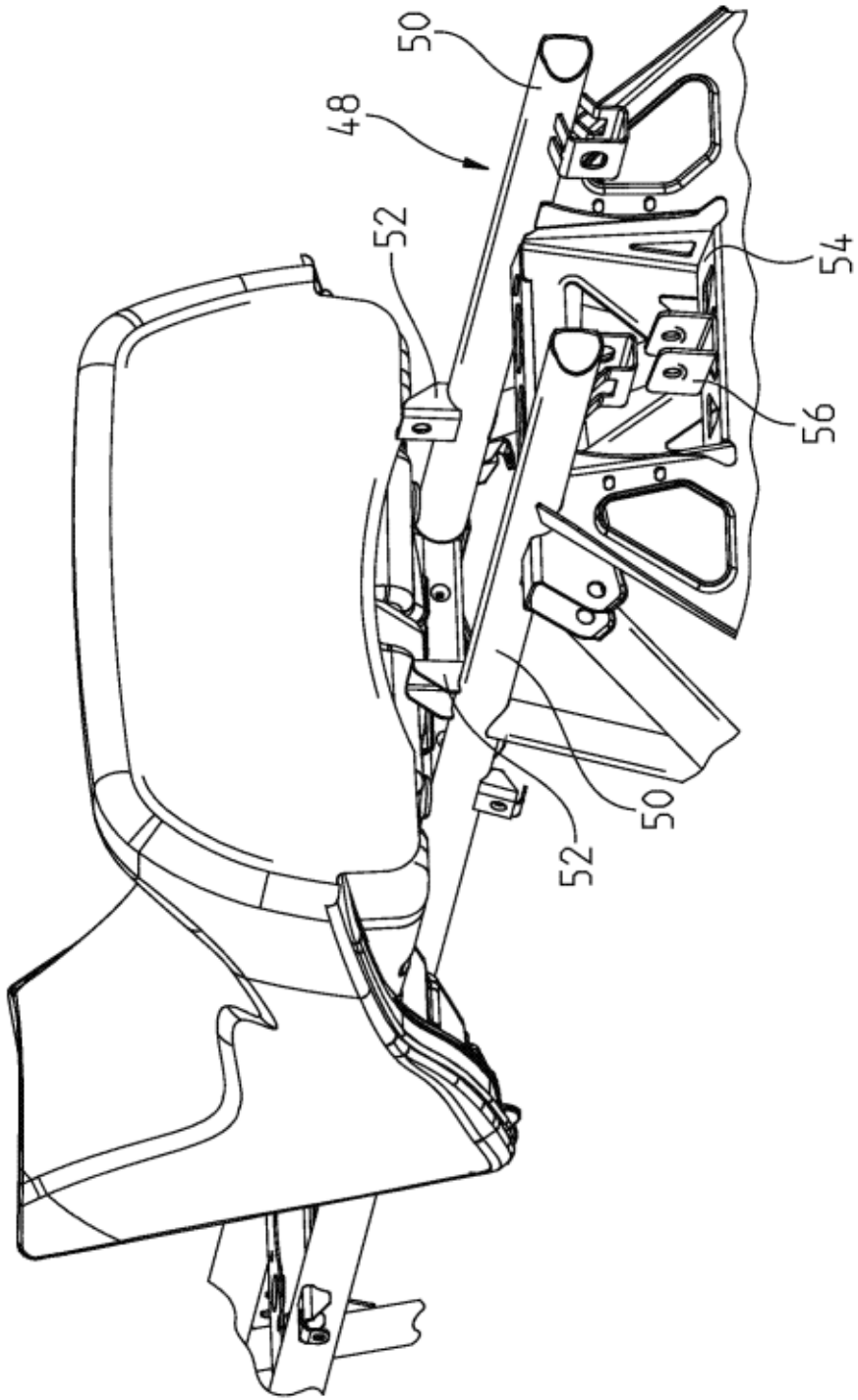


FIG. 4

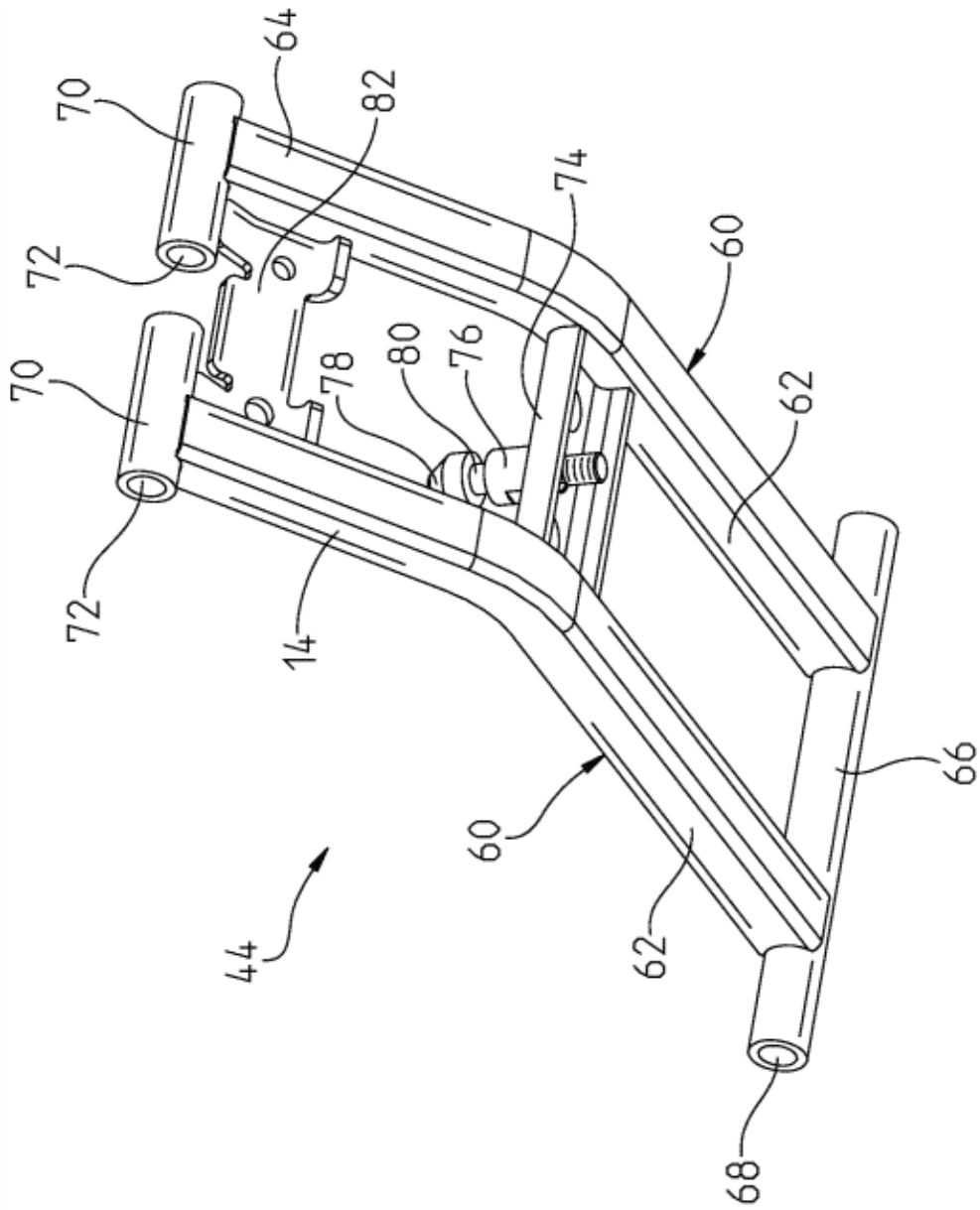


FIG. 5

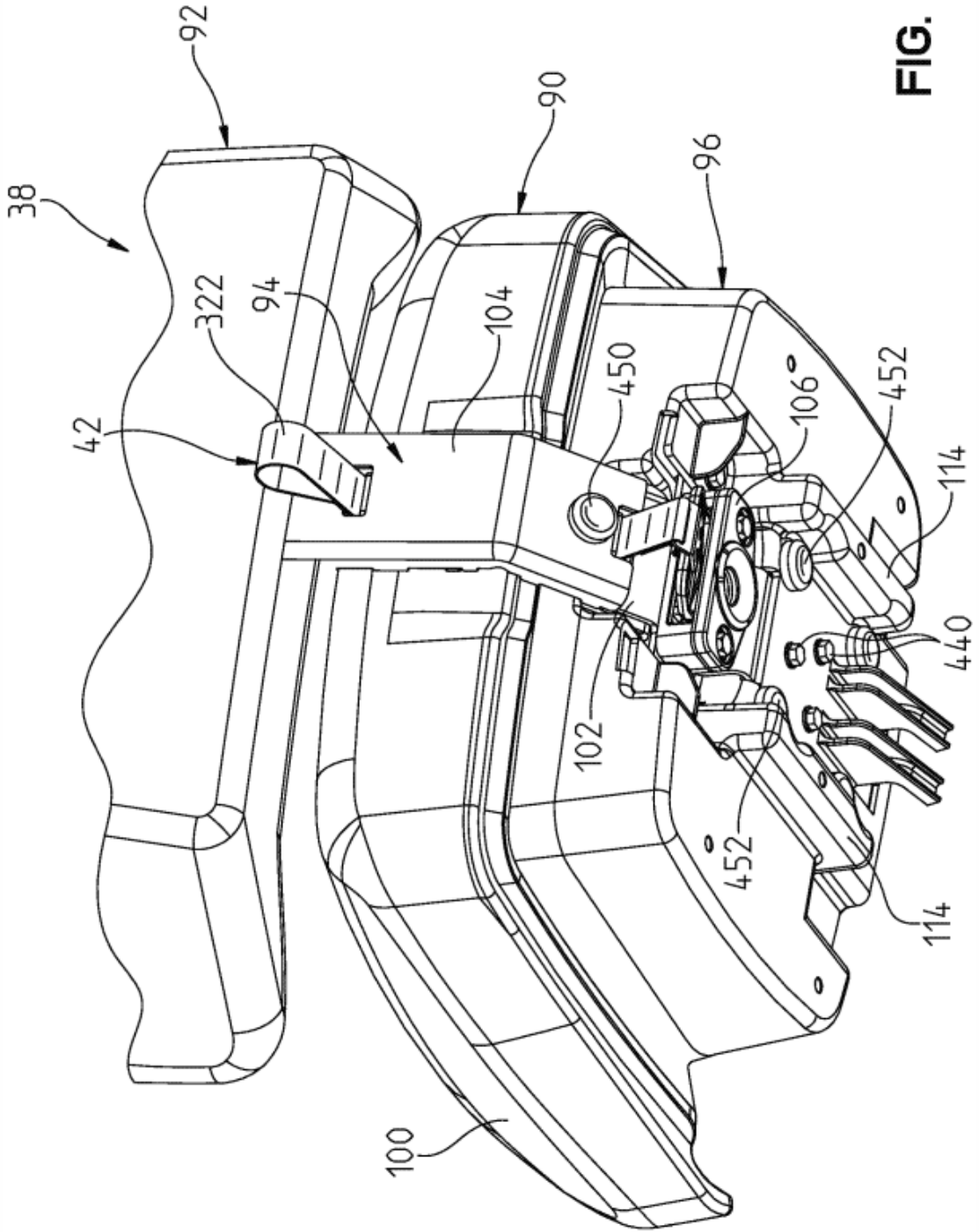
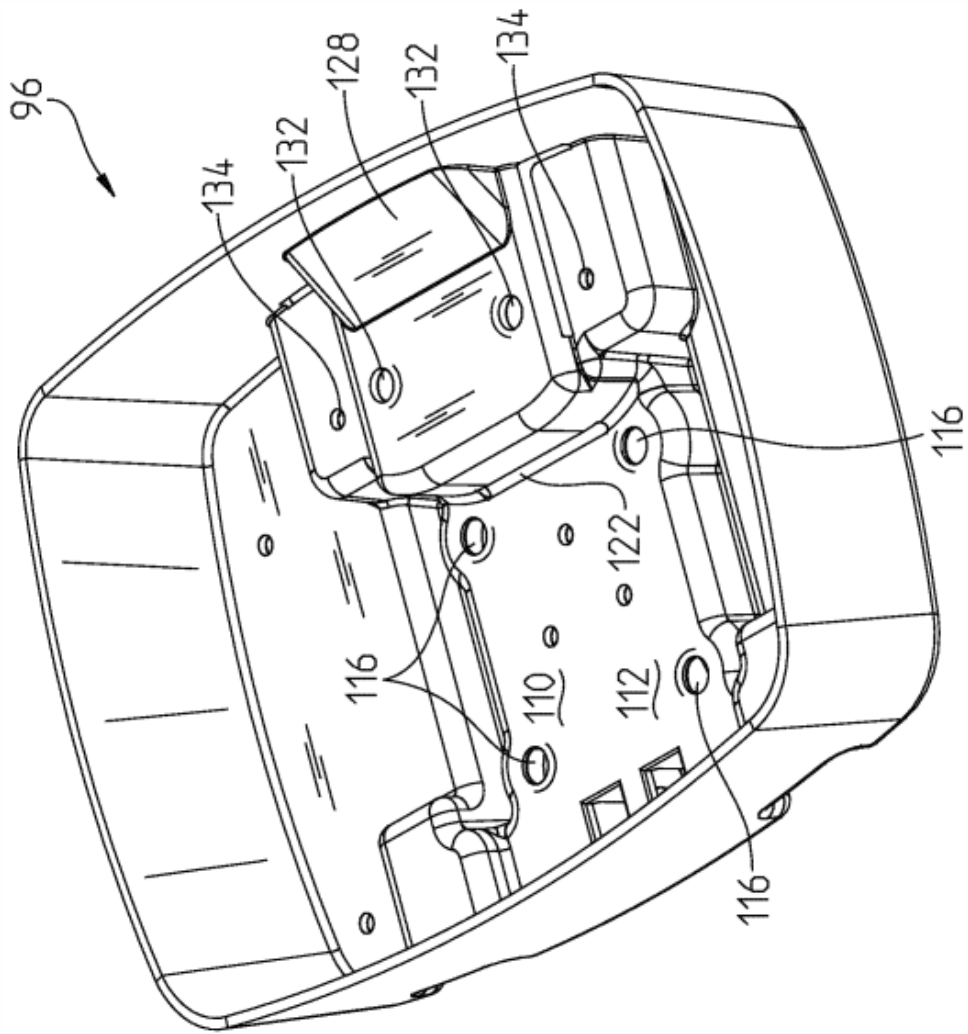
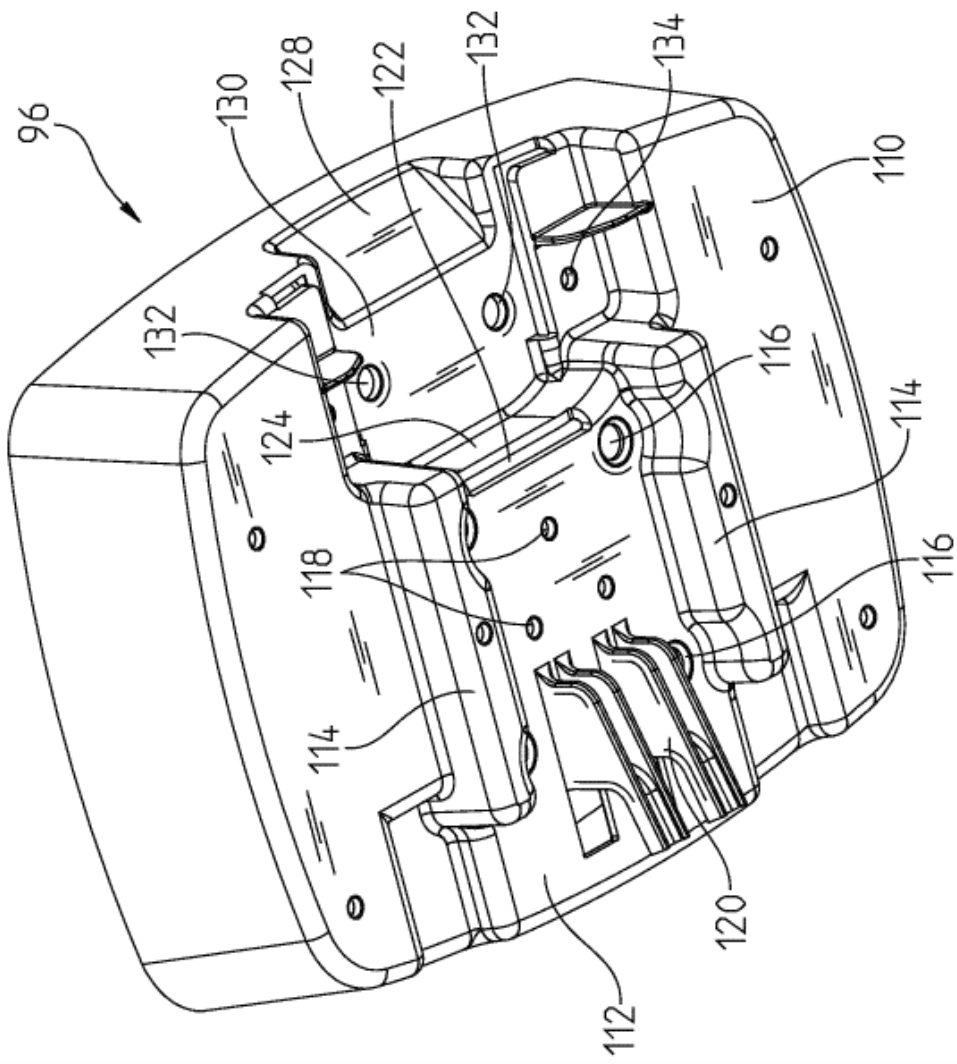


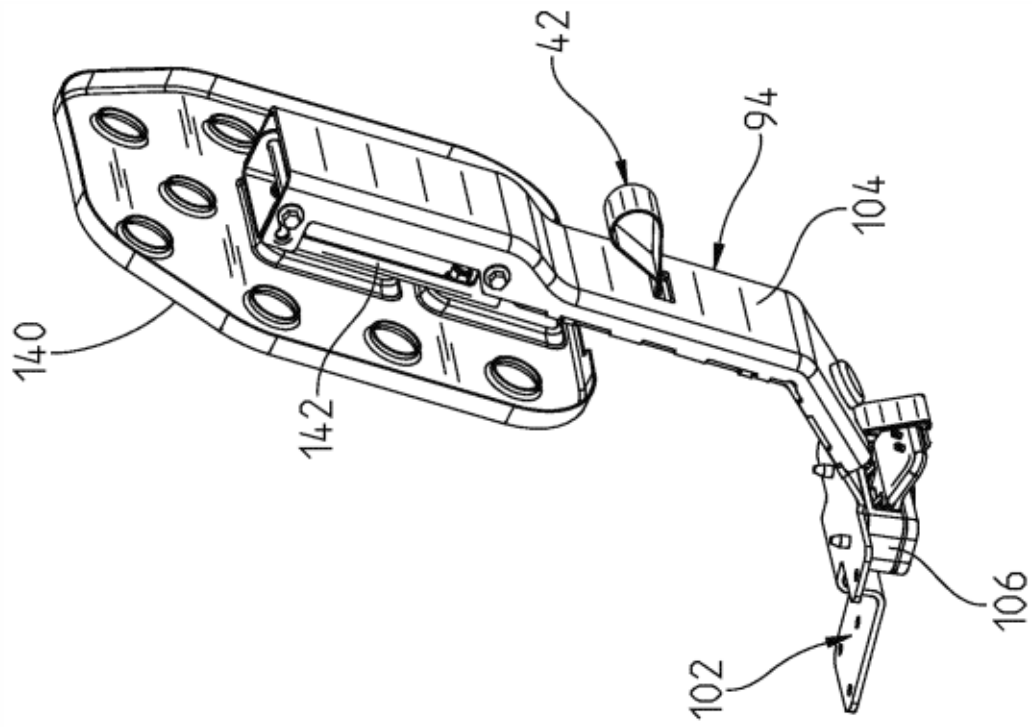
FIG. 6



**FIG. 7**



**FIG. 8**



**FIG. 9**

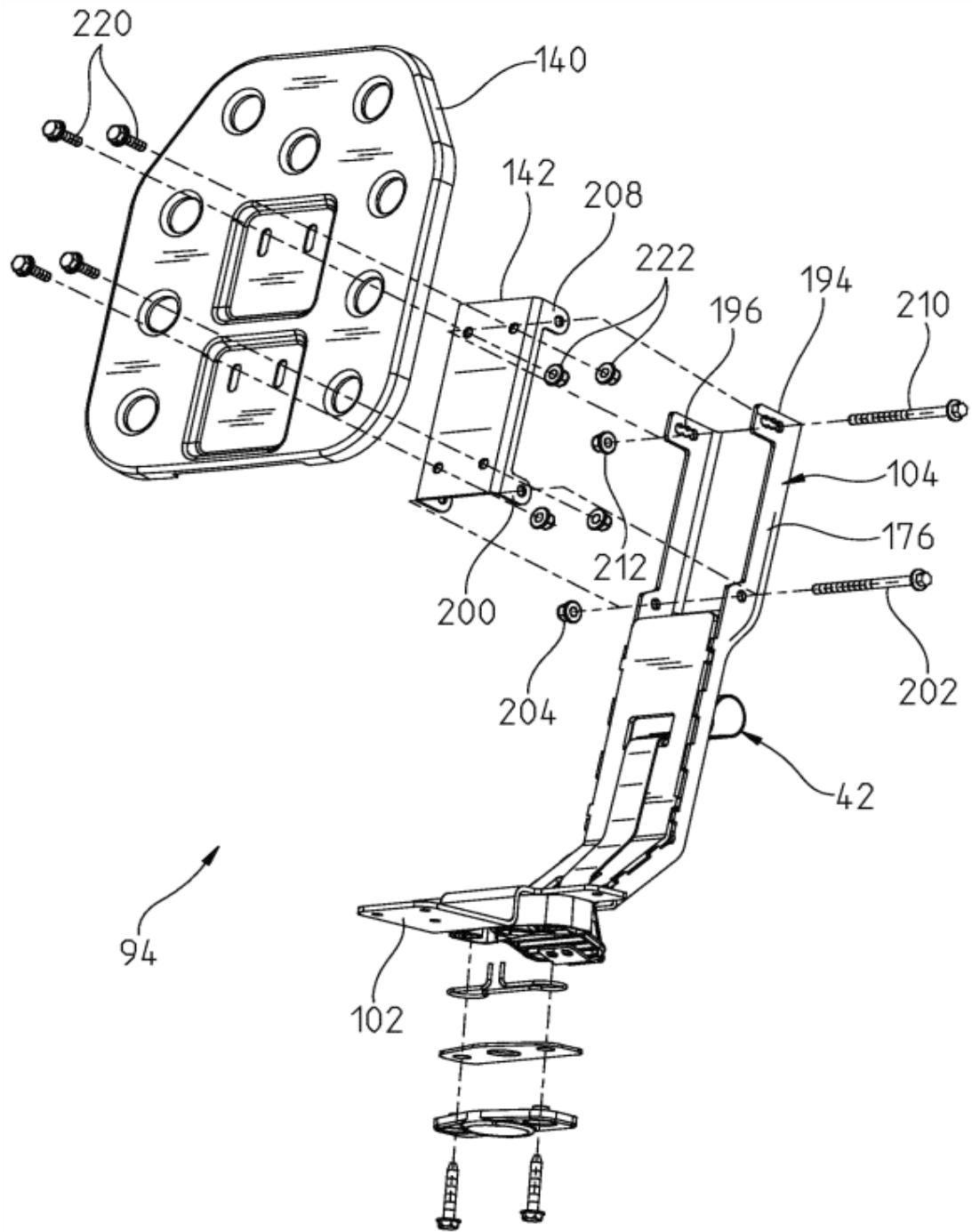
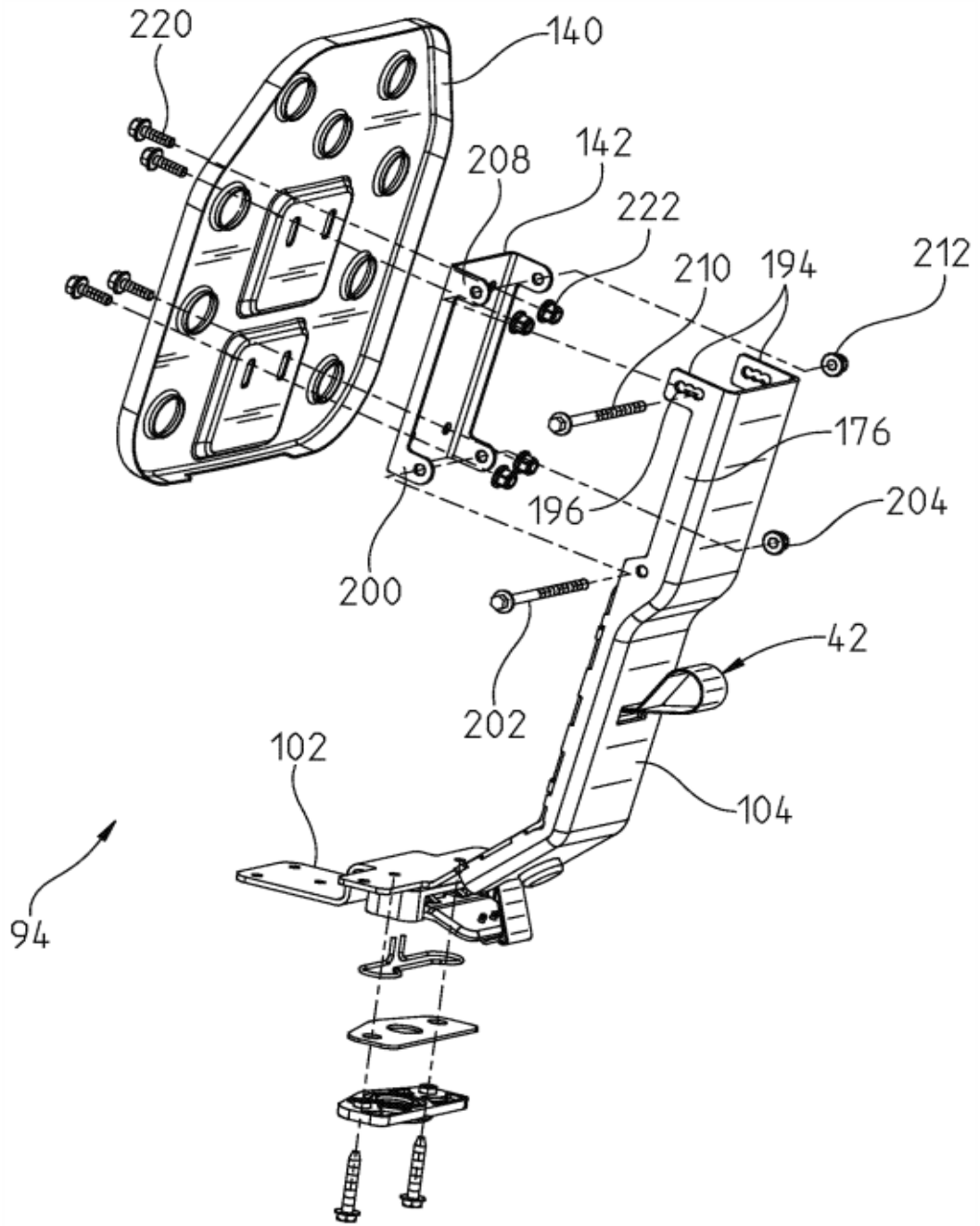


FIG. 10





**FIG. 11**

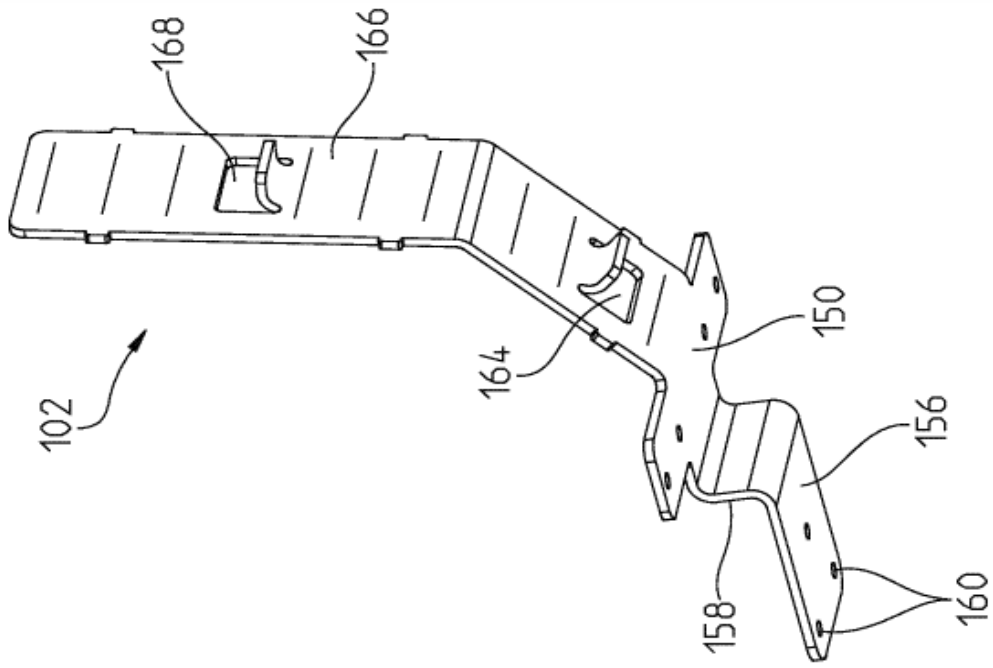


FIG. 13

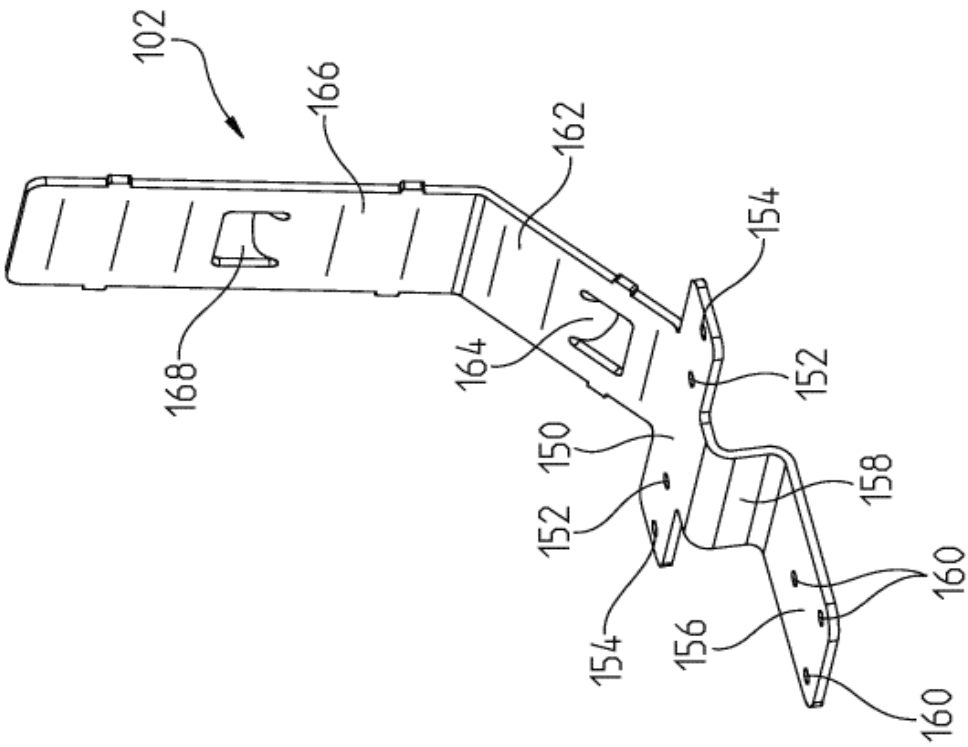


FIG. 12

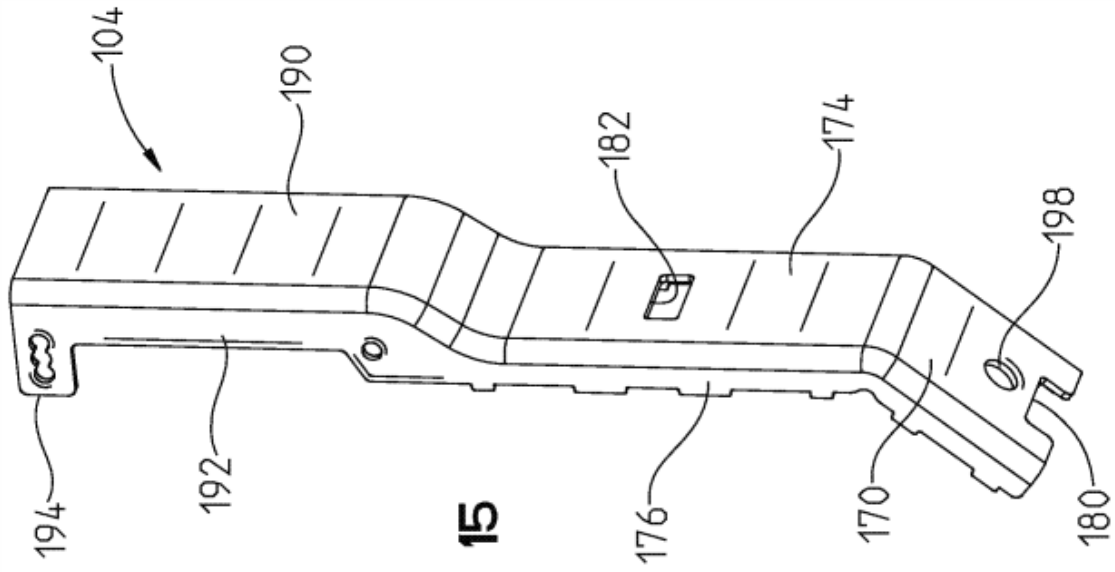


FIG. 15

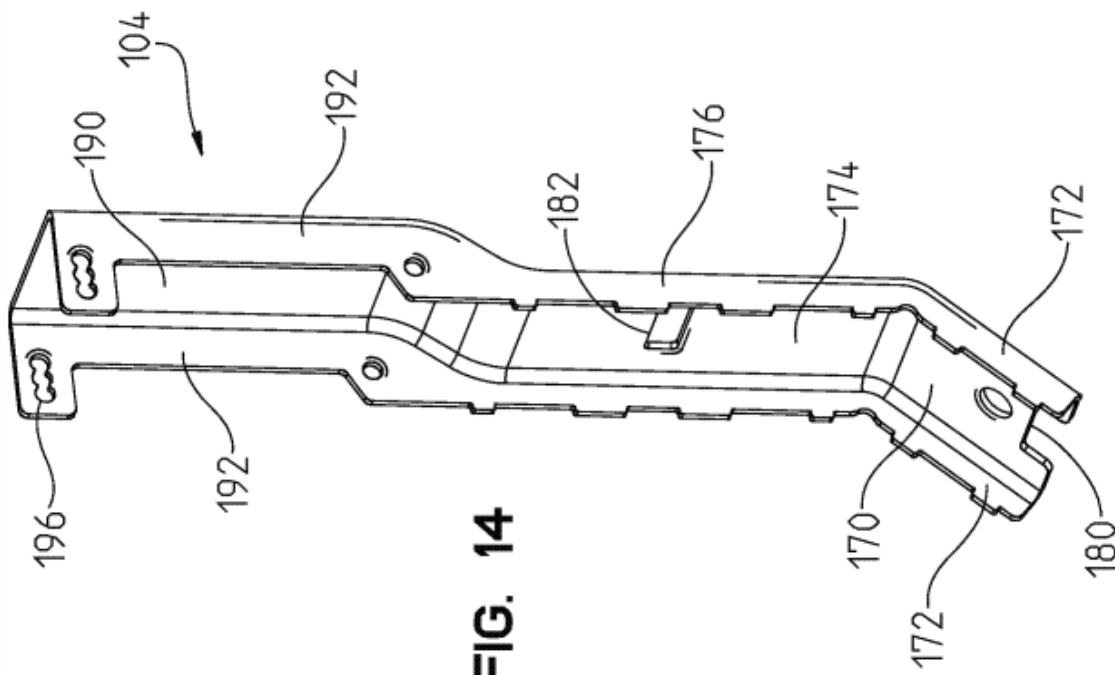


FIG. 14

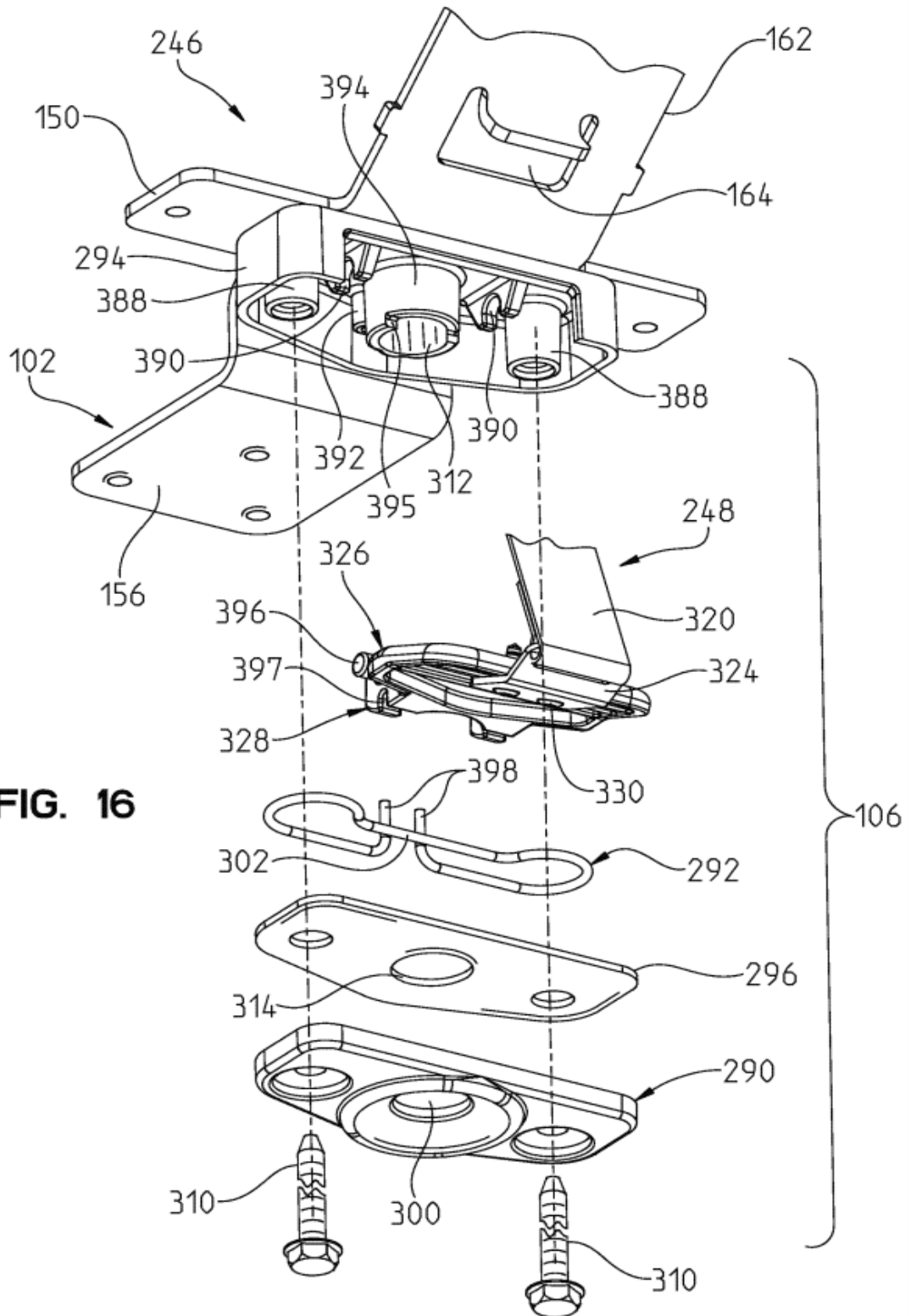


FIG. 16

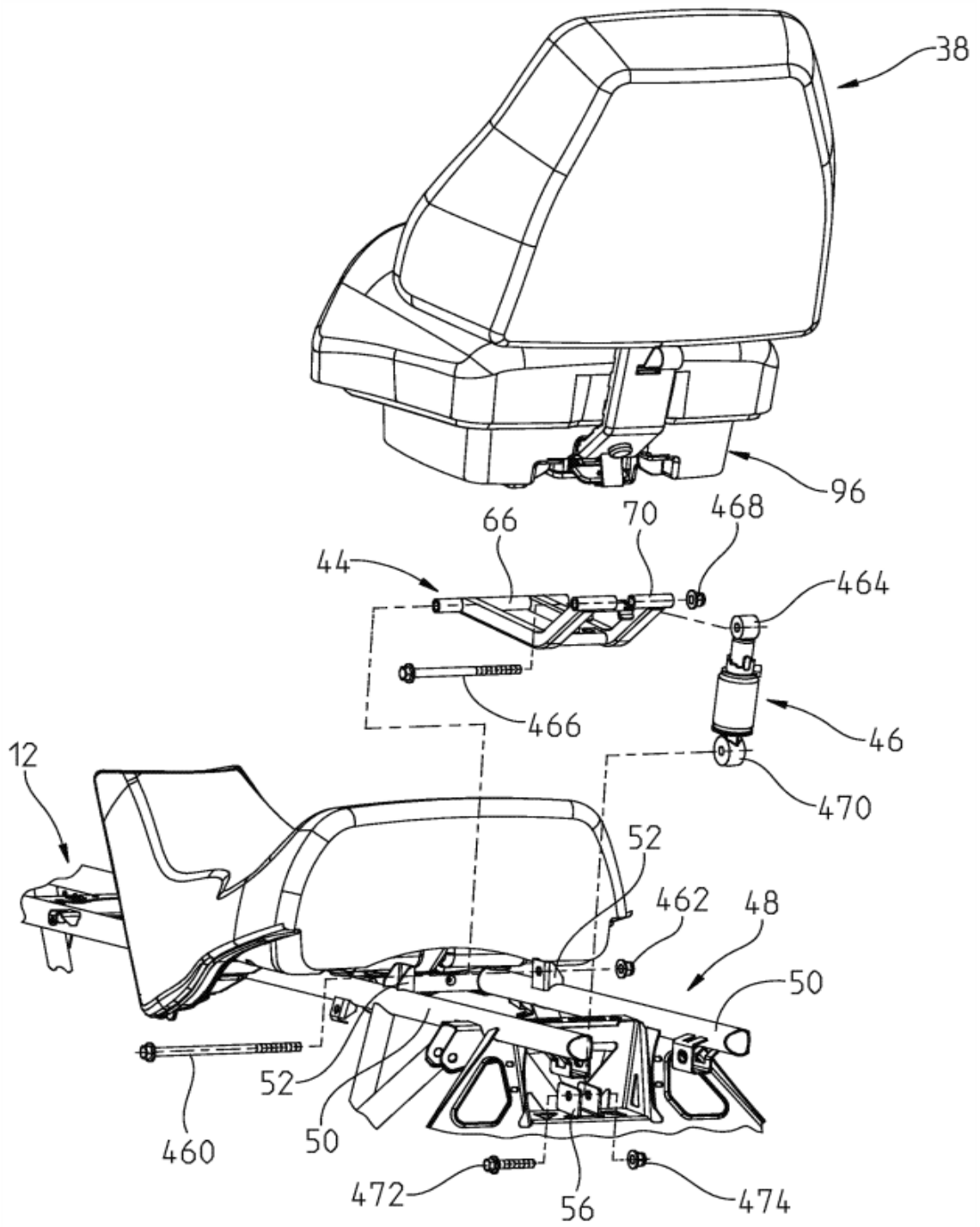
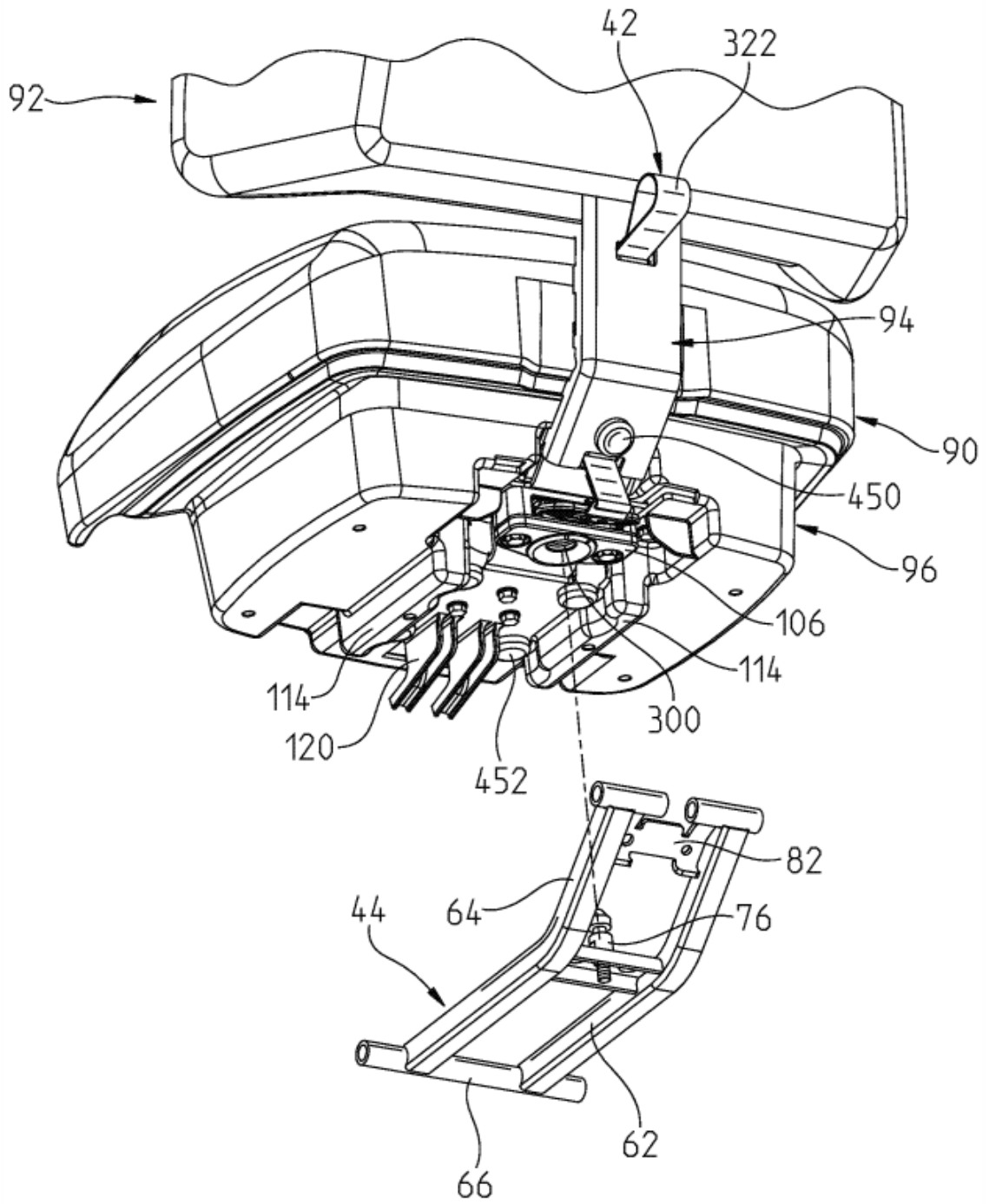
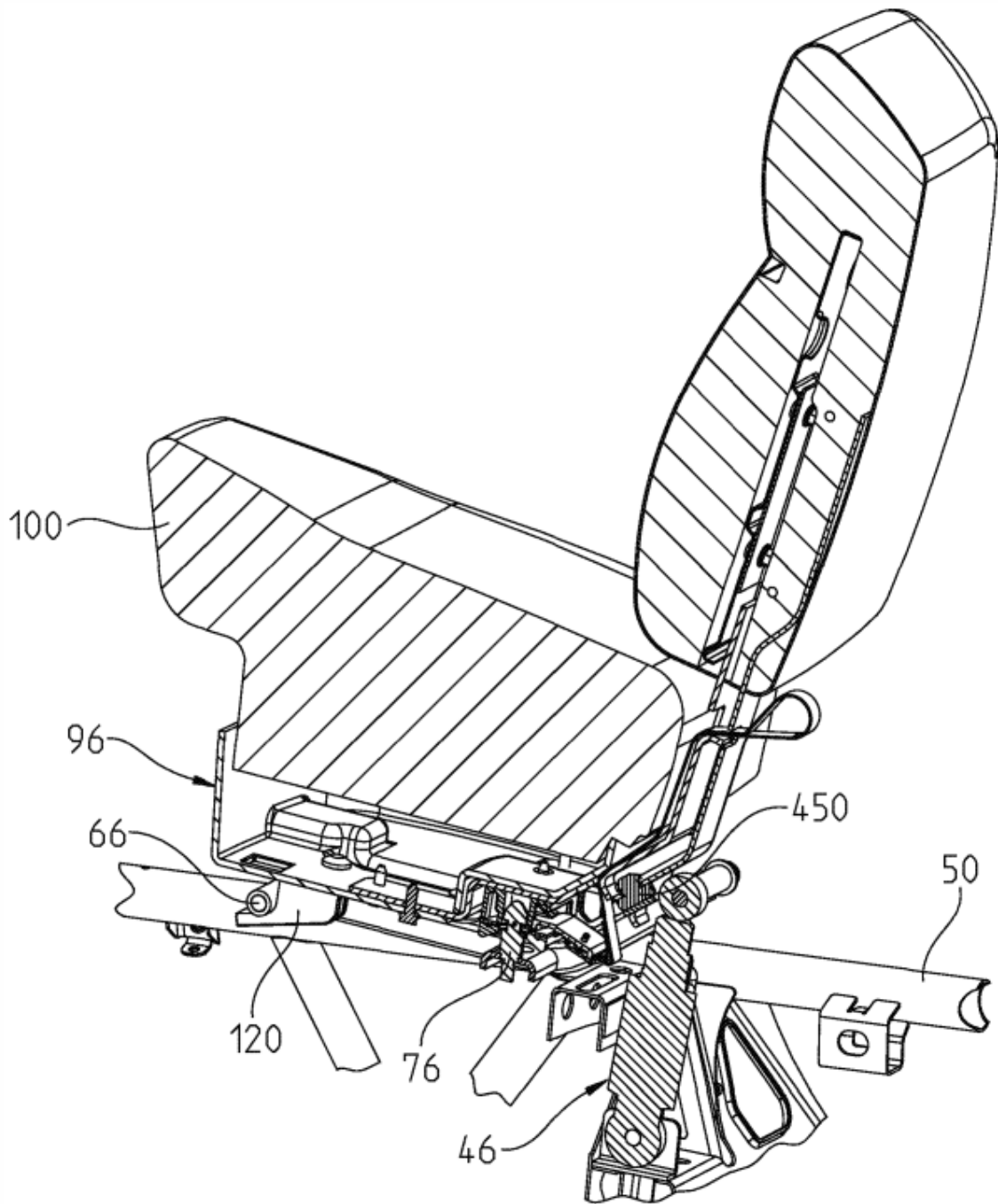


FIG. 17



**FIG. 18**



**FIG. 19**

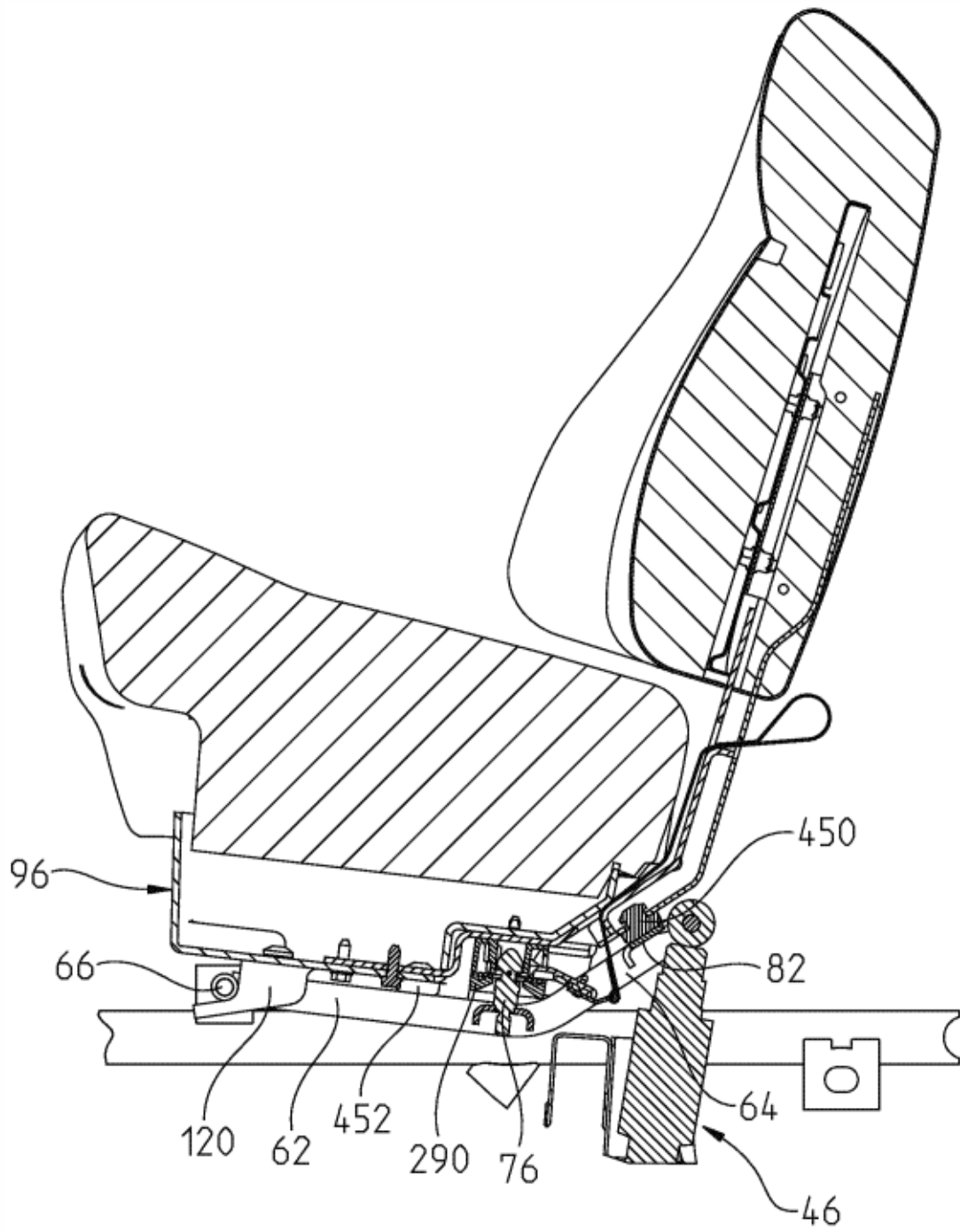


FIG. 20



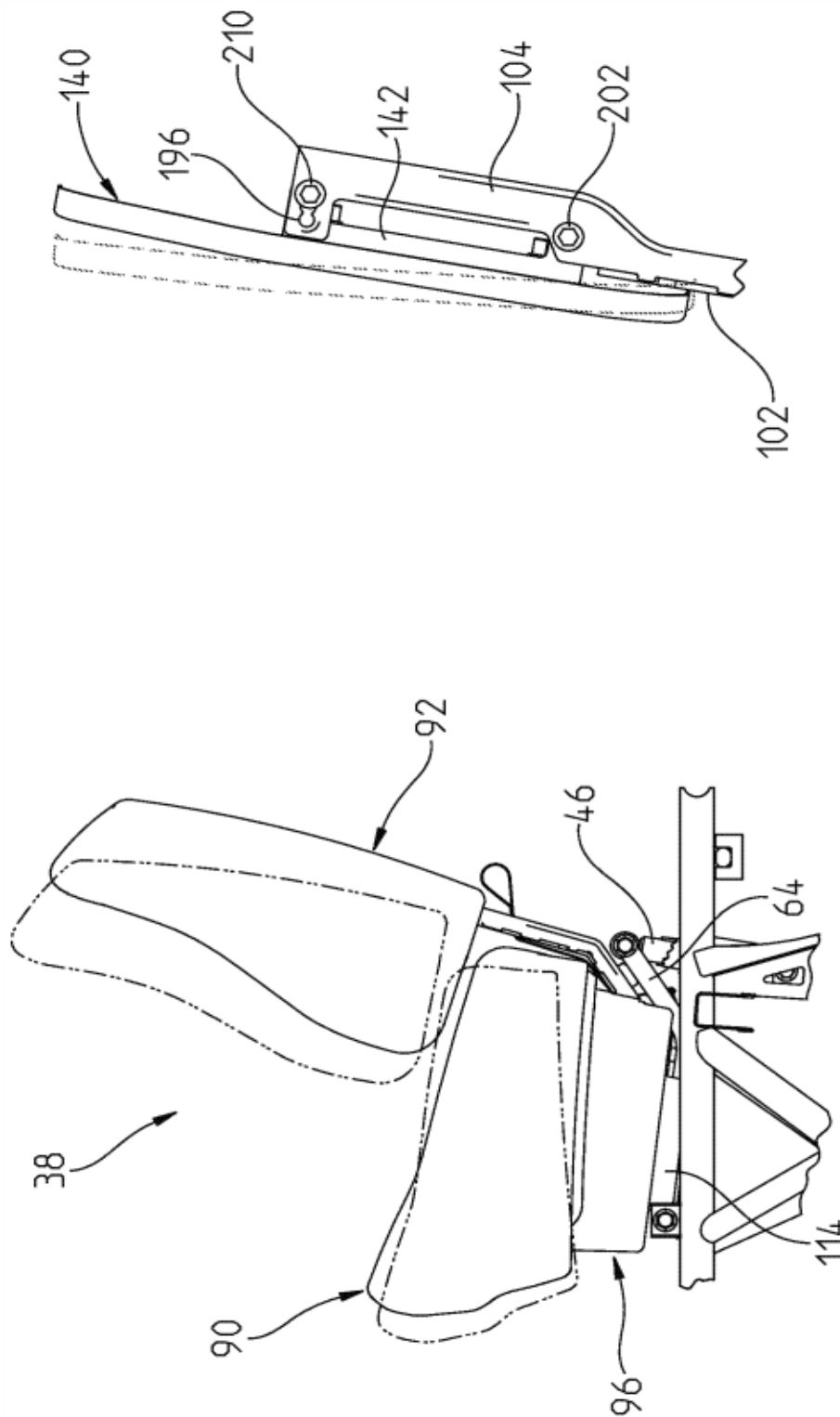


FIG. 22

FIG. 21