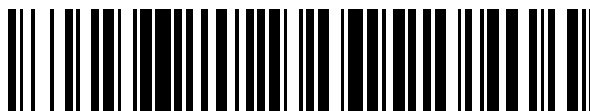


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 651 420**

51 Int. Cl.:

B60R 9/06 (2006.01)

B60R 9/042 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **12.12.2014** **E 14197581 (3)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **13.09.2017** **EP 2883750**

54 Título: **Soporte de carga**

30 Prioridad:

13.12.2013 DE 102013020580

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

26.01.2018

73 Titular/es:

**GENAL, HARALD (100.0%)
Albert-Schweitzer-Straße 5
88284 Wolpertswende, DE**

72 Inventor/es:

GENAL, HARALD

74 Agente/Representante:

ELZABURU, S.L.P

ES 2 651 420 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).

DESCRIPCION

Soporte de carga

5 La invención se refiere a un soporte de carga para un vehículo como un automóvil, una auto-caravana, una auto-vivienda o similar, en el que está previsto al menos un soporte de fijación de la carga para la fijación desprendible de al menos una carga, como una bicicleta, una bicicleta eléctrica, una bicicleta eléctrica de pedales, una moto, una maleta de esquí, etc., de acuerdo con el preámbulo de la reivindicación 1.

Estado de la técnica

10 Hasta ahora se pueden adquirir en el mercado diferentes soportes de carga, en particular soportes para bicicletas, para automóviles. En este caso, normalmente se coloca la carga o bien la bicicleta sobre el techo o en la pared trasera del vehículo, en particular en auto-caravanas, auto-viviendas o autobuses, etc. y se fija allí. Habitualmente esto se realiza con la fuerza muscular de las personas correspondientes, lo que puede provocar una fatiga considerable, sin embargo, en personas comparativamente pequeñas y/o mayores y/o tal vez en personas minusválidas corporalmente.

15 Se publica en el documento US 3.215.294 un soporte de fijación de carga para un vehículo o bien un automóvil, en el que por medio de una grúa de pluma pivotable se puede elevar un barco sobre el techo del vehículo. El soporte de carga o bien grúa presenta a tal fin, entre otras cosas, un cable, con el que se puede elevar el barco. Este soporte de carga del año 1965 con una grúa sólo se puede emplear, sin embargo, con condiciones en el tráfico actual por carretera y en el marco de las prescripciones legales actuales.

20 Los soportes traseros para vehículos de viaje o bien coches-vivienda o similares deben montarse, sin embargo, en el vehículo comparativamente muy arriba, para garantizar la visibilidad de la iluminación y de las luces traseras de acuerdo con las especificaciones del tráfico o bien las especificaciones de seguridad. De manera correspondiente, es costosa la fijación de la carga o bien de la bicicleta en el soporte de carga.

25 Ya existen soportes de carga o bien soportes de bicicletas como sistemas de elevación, que se fijan, por ejemplo, en la pared trasera de una auto-caravana o auto-vivienda. Con la ayuda de tales sistemas de elevación se montan las bicicletas o bien las cargas en un estado bajado en el sistema de elevación y a continuación se elevan con el sistema de elevación.

30 Ya se puede adquirir en el mercado de la Firma Fiamma un llamado "Carry Bike Lift", con el que se pueden fijar bicicletas en la parte trasera de una auto-caravana o bien de una auto-vivienda en una posición de montaje rebajada y entonces se pueden pivotar hacia arriba, de manera que en la fase de transporte o bien durante la marcha las bicicletas están fijadas con la auto-caravana/vehículo en una posición elevada.

Sin embargo, en este caso es un inconveniente que los sistemas de elevación que se pueden adquirir hasta ahora en el mercado son comparativamente costosos e intensivos de costes.

Problema y ventajas de la invención

35 En cambio, el problema de la invención es proponer un soporte de carga, que se puede realizar con gasto reducido y, por lo tanto, es especialmente también económico.

Este problema se soluciona, partiendo de un soporte de carga del tipo mencionado en la introducción por medio de las características de la reivindicación 1. A través de las características mencionadas en las reivindicaciones dependientes son posibles formas de realización y desarrollos ventajosos de la invención.

40 De manera correspondiente, un soporte de carga de acuerdo con la invención se caracteriza por que sobre el lado de la carga, opuesto al lado del vehículo, la unidad de elevación comprende medios de fijación para la fijación desprendible del soporte de fijación de la carga, de manera que el soporte de fijación de la carga presenta medios de fijación para la fijación desprendible en la unidad de elevación, y por que los medios de fijación del lado de la carga de la unidad de elevación presentan al menos un primer elemento de fijación de la carga y un segundo elemento de fijación de la carga dispuesto a una primera distancia del primer elemento de fijación de la carga, de manera que el primer elemento de fijación de la carga se puede llevar a conexión operativa con un primer elemento de fijación del soporte de fijación de la carga y el segundo elemento de fijación de la carga se puede llevar a conexión operativa con un segundo elemento de fijación del soporte de fijación de la carga.

50 De esta manera, se realiza una unidad de elevación o bien un elevador, que se pueden configurar como adaptador entre el vehículo y el soporte de fijación de la carga o bien el soporte de la bicicleta. Una "función de adaptador" de este tipo de la unidad de elevación de acuerdo con la invención se puede adaptar de una manera muy flexible a los más diferentes vehículos y/o soportes de fijación de la carga o bien soportes de bicicletas, cajas de esquí, soportes de tableros de surf o similares.

Así, por ejemplo, se puede utilizar una y la misma unidad de elevación de acuerdo con la invención para soportes de fijación de la carga configurados de forma diferente. A través del montaje y fijación de diferentes soportes de fijación

de la carga en la unidad de elevación de acuerdo con la invención se puede fijar, por una parte, un soporte de bicicleta o un soporte de tablero de surf o una caja de esquí o un soporte de piragua, etc. en el vehículo y se pueden transportar con éste. En este caso, se pueden fijar también cargas correspondientemente más pesadas como, por ejemplo, bicicletas eléctricas, bicicletas de eléctricas de pedales, motos o similares en una posición bajada de la unidad de elevación en el soporte de fijación de la carga y con la ayuda de la unidad de elevación o bien el elevador de acuerdo con la invención se pueden ajustar a una posición elevada. En una posición elevada de la unidad de elevación o bien del elevador se puede prever de manera ventajosa al menos una unidad de amarre, unidad de retención o similar, para impedir eficazmente una bajada/ajuste imprevistos del soporte de fijación de la carga durante la marcha del vehículo.

Además, de acuerdo con la invención, se puede prever también una adaptación de los medios de fijación sobre el lado del vehículo en función del vehículo respectivo o bien del tipo de vehículo respectivo. Por ejemplo, se puede prever una adaptación de los medios de fijación del lado del vehículo de la unidad de elevación a una auto-caravana o una auto-vivienda o un automóvil/tipo de automóvil. Así, por ejemplo, a través de una adaptación de los medios de fijación del lado del vehículo se puede utilizar esencialmente la misma unidad de elevación para los más diferentes vehículos.

Por medio de estas medidas se puede utilizar, por ejemplo, una y la misma unidad de elevación, dado el caso con diferentes medios de fijación, para los más diferentes vehículos o bien construcciones de vehículos y también los más diferentes soportes de fijación de la carga o bien cargas. Esto posibilita, por una parte, una flexibilidad especialmente grandes del soporte de carga de acuerdo con la invención así como, por otra parte, un número de piezas comparativamente alto de la unidad de elevación y, por lo tanto, una posibilidad de fabricación económicas favorable de una unidad de elevación y/o de un soporte de carga de acuerdo con la invención.

De manera más ventajosa, los medios de fijación del soporte de fijación de la carga están configurados iguales que los medios de fijación en el lado del vehículo de la unidad de elevación. Los vehículos presenta la mayoría de las veces unos medios de fijación normalizados para soportes de carga de venta en el comercio, presentando los soportes de carga medios de fijación correspondientes para la fijación en los medios de fijación del vehículo. Con la medida mencionada anteriormente se puede fijar de manera ventajosa un soporte de fijación de la carga con medios de fijación normalizados correspondiente en la unidad de elevación y éstos se pueden fijar de nuevo de manera ventajosa a través de medios de fijación normalizados o bien configurados iguales en el vehículo.

De acuerdo con una forma de realización preferida de la invención, se puede realizar una normalización ventajosa de los o bien de todos los medios de fijación del soporte de carga de acuerdo con la invención, de manera que se pueden utilizar de una forma ventajosa soportes de fijación de la carga o bien soportes de bicicletas de venta en el comercio o similares en la unidad de elevación o bien para el soporte de carga de acuerdo con la invención.

Así, por ejemplo, se pueden utilizar soportes de fijación de la carga o soportes de bicicletas ya existentes por personas correspondientes de manera ventajosa en o bien para el soporte de carga de acuerdo con la invención. Esto significa que, por ejemplo, personas, que poseen un vehículo como una auto-caravana, etc. y en este caso ya un soporte de carga o bien soporte de bicicleta de venta en el comercio, pueden utilizar de acuerdo con esta forma de realización de la invención una unidad de elevación ventajosa para el reequipamiento de los componentes existentes, es decir, el soporte de fijación de la carga y el vehículo. A través de esta función de reequipamiento o bien función de adaptación de la unidad de elevación se puede realizar un sistema elevador especialmente económico para cargas o bien bicicletas, bicicletas eléctricas de pedales, etc.

En los sistemas elevadores de venta en el comercio hasta ahora no se podían utilizar los soportes de fijación de la carga dado el caso existentes, como soportes de bicicletas para auto-caravanas, de manera que ello implicaba una pérdida financiera considerable. De acuerdo con la invención, esto se impide con ventaja de una manera efectiva, puesto que se pueden, y posiblemente también deben continuar utilizando los soportes de fijación o bien los soportes de bicicletas o similares.

Con preferencia, los medios de fijación del lado de la carga de la unidad de elevación presentan al menos un primer elemento de fijación de la carga y un segundo elemento de fijación de la carga dispuesto a una distancia del primer elemento de fijación de la carga, de manera que el primer elemento de fijación de la carga se puede llevar a conexión operativa con un primer elemento de fijación del soporte de fijación de la carga y el segundo elemento de fijación de la carga se puede llevar a conexión operativa con un segundo elemento de fijación del soporte de fijación de la carga.

De manera más ventajosa, los medios de fijación en el lado del vehículo de la unidad de palanca presentan un primer elemento de fijación del vehículo y un segundo elemento de fijación del vehículo dispuesto a una segunda distancia del primer elemento de fijación del vehículo, de manera que el primer elemento de fijación del vehículo se puede llevar a conexión operativa con un primer elemento de fijación de una unidad de fijación del vehículo y el segundo elemento de fijación del vehículo se puede llevar a conexión operativa con un segundo elemento de fijación de la unidad de fijación del vehículo.

Con la ayuda de la o bien de una de las medidas mencionadas anteriormente se puede realizar una fijación constructiva ventajosa y estable de la unidad de elevación en el vehículo y también en el soporte de fijación de la carga. La distancia ventajosa o bien las distancias ventajosas posibilitan una fijación especialmente estable del soporte de fijación de la carga en la unidad de elevación o bien de la unidad de elevación en el vehículo.

- 5 En un desarrollo especial de la invención, la primera distancia de la unidad de elevación y la segunda distancia de la unidad de elevación son del mismo tamaño. De esta manera, la unidad de elevación es compatible con el vehículo y con el soporte de fijación normalizado, de manera que se realiza de forma ventajosa un sistema de fijación normalizado de la unidad de elevación. Con este sistema de fijación normalizado se pueden utilizar con la ayuda de la unidad de elevación configurada como unidad de adaptación de manera ventajosa también soportes de fijación de la carga normalizados de forma correspondiente, de venta en el comercio, como soportes de bicicletas o similares.

10 Los elementos de fijación dispuestos, por ejemplo, arriba en dirección vertical del vehículo y de la unidad de elevación o bien del soporte de fijación de la carga, que se pueden llevar en cada caso a conexión operativa entre sí, están configurados para la fijación o bien para la retención por aplicación de fuerza y/o en unión positiva. Los dos elementos de fijación correspondientes del vehículo o bien de la unidad de elevación y/o del soporte de fijación de la carga, que están dispuestos abajo considerados en dirección vertical, que se pueden llevar de la misma manera en cada caso a conexión operativa entre sí, se pueden configurar, por ejemplo, solamente como tope o similar. De esta manera se puede realizar una fijación constructiva ventajosa o bien realizable sin mucho gasto de la unidad de elevación en el vehículo y del soporte de fijación de la carga en la unidad de elevación.

15 En un soporte de carga, que se monta sobre un techo de un vehículo, de manera ventajosa los elementos de fijación respectivos están distanciados entre sí en dirección horizontal. Esto una fijación estable y segura en el vehículo, también durante la marcha.

20 En un desarrollo especial de la invención, la unidad de elevación está configurada como unidad de elevación lineal con un accionamiento lineal con un accionamiento lineal para la subida y bajada lineal del soporte de fijación de la carga. Esto es especialmente ventajoso precisamente en una configuración preferida del soporte de carga como soporte trasero para un vehículo, puesto que de esta manera se puede realizar una elevación lineal, especialmente vertical del soporte de fijación de la carga. De manera correspondiente se necesita poco espacio detrás del vehículo para la carga o bien para la descarga de la carga, en particular de la bicicleta o similar. Esto es muy ventajoso precisamente en el caso de relaciones estrechas, por ejemplo durante el aparcamiento en la ciudad y la circulación con las bicicletas o bien bicicletas eléctricas de pedales, etc. Esto es también muy ventajoso en el caso de relaciones correspondientes estrechas en plazas de camping o similares.

25 De manera más ventajosa, la unidad de elevación lineal comprende un dispositivo telescópico, en el que por ejemplo un primer bastidor se puede ajustar de manera telescópica con un segundo bastidor. De manera más ventajosa, el primer bastidor está fijado en el vehículo y el segundo bastidor está fijado en el soporte de fijación de la carga, de manera que se puede realizar de forma ventajosa la subida y la bajada del soporte de fijación de la carga.

30 Por ejemplo, como accionamiento se puede utilizar un motor eléctrico con un elemento de tracción flexible como un cable, cinta o similar. Por ejemplo a través de arrollamiento y desenrollamiento del cable de tracción o bien de la cinta de tracción se puede realizar la subida y la bajada del soporte de fijación de la carga.

De manera alternativa, se pueden utilizar también sistemas de accionamiento con motor eléctrico y husillo roscado para el ajuste lineal.

35 De manera más ventajosa, la unidad de elevación lineal comprende al menos una unidad de cilindro de pistón de carrera, en particular una unidad de cilindro de pistón de carrera eléctrica, neumática y/o hidráulica. De este modo se puede realizar un ajuste lineal especialmente economizador de espacio.

Ejemplo de realización

40 Un ejemplo de realización de la invención se representa en el dibujo y se explica en detalle a continuación con la ayuda de las figuras.

En particular:

La figura 1 muestra una vista lateral esquemática de un soporte de carga de acuerdo con la invención.

La figura 2 muestra una vista en planta superior esquemática de una unidad de elevación de acuerdo con la invención en el estado insertado, y

50 La figura 3 muestra una vista en planta superior esquemática sobre la unidad de elevación de acuerdo con la invención según la figura 2 en una posición extendida o bien bajada.

En la figura 1 se representa de forma esquemática un soporte trasero 1 para un vehículo 2. El soporte trasero 1 presenta un soporte de bicicleta 3, que está configurado aquí para dos bicicletas. En el soporte de bicicleta 3 se trata

de un soporte de bicicleta 3 normalizado, de venta en el comercio, que ya estaba presente, por ejemplo y se fijada hasta ahora directamente o bien inmediatamente en el vehículo 2.

5 Para la fijación del soporte de la bicicleta 3 están previstas, por una parte, una fijación superior F1 y una fijación inferior F2. Con la ayuda de las dos fijaciones F1 y F2 se fija el soporte de bicicletas 3 en una unidad de elevación 4 o bien en un elevador 4. La unidad de elevación 4 comprende no sólo las dos fijaciones F1 y F2 en el lado de la carga, se decir, la fijación del soporte de la bicicleta 3, sino también otras dos fijaciones F1 (arriba) y F2 (abajo) sobre el lado dirigido hacia el vehículo 2.

10 Las fijaciones superiores F1 están configuradas idénticas tanto en el lado de la carga como también en el lado del vehículo de la unidad de elevación 4 y de manera correspondiente también las dos fijaciones F2, por una parte, sobre el lado de la carga y, por otra parte, sobre el lado del vehículo, están configuradas idénticas. Esto significa que la unidad de elevación 4 o bien el elevador 4 están configurados como adaptador 4 y se puede disponer entre el vehículo 2 y el soporte de la bicicleta 3 o bien el soporte de fijación de la carga 3. De manera correspondiente, con la ayuda de la unidad de elevación 4 se puede reequipar un sistema de soporte de carga existente del vehículo 2 sin función de elevación de manera ventajosa, de tal modo que el soporte de la bicicleta 3 ya existente o bien el soporte de fijación de la carga 3 en el vehículo 2 ya existente se pueden subir y bajar con la ayuda de la unidad de elevación 4. De esta manera se puede realizar un montaje ventajoso de cargas correspondientes o bien de bicicletas, de bicicletas eléctricas de pedales, de bicicletas eléctricas, etc.

20 La fijación superior F1 presenta, respectivamente, un elemento de fijación 5 con preferencia con una ranura y/o un ojal o similar para el alojamiento de un segundo elemento de fijación 6 como un gancho o similar. De manera correspondiente, estos dos elementos de fijación 5, 6 están presentes, por una parte, sobre el lado del vehículo de la unidad de elevación 4 y, por otra parte, en el lado de carga o bien se pueden fijar de manera desprendible y, además, fijamente entre sí.

25 De manera correspondiente, también la fijación F2 presenta dos elementos de fijación 7 y 8 separados que se pueden fijar de manera desprendible y también fijamente entre sí. En el ejemplo de realización representado, el elemento de fijación 7 está configurado como alojamiento/carril en forma de V, para recibir de manera correspondiente especialmente como tope 7 un elemento de fijación 8 configurado con preferencia como elemento tubular o bien para entrar en conexión operativa con éste. También aquí están presentes tanto sobre el lado del vehículo 2 en la unidad de elevación 4 una fijación F2 de dos partes correspondientes como también sobre el lado de la carga o bien del soporte de la bicicleta 3 una fijación F2 con los dos elementos 7, 8 de estructura idéntica.

30 De manera ventajosa, está presente una unidad de ajuste para el ajuste de una distancia A entre las dos fijaciones F1 y F2. La distancia A entre las dos fijaciones F1 y F2 tanto sobre el lado de la carga como también sobre el lado del vehículo (se pueden seleccionar) del mismo tamaño, de manera que se pueden realizar de forma ventajosa reequipamientos con la ayuda de la unidad de elevación 4 ventajosa también para los más diferentes o bien para distintos tipos de fijación o bien sistemas de soporte de bicicletas. Así, por ejemplo, se puede prever una disposición ajustable de los soportes 9, 10 de la unidad de elevación 4. De este modo se puede configurar, por ejemplo, la distancia A de las dos fijaciones F1 y F2 de manera variable sobre el lado de la unidad de elevación 4 que está dirigido hacia el vehículo 2.

40 Con una comparación de las figuras 2 y 3 se muestra claramente que la unidad de elevación 4 o bien el elevador 4 comprende un cilindro de carrera 11, que se puede ajustar de acuerdo con la figura 2 en una posición insertada y de acuerdo con la figura 3 en una posición bajada o bien posición extendida del cilindro de carrera 11. El cilindro de carrera 11 ajuste en este caso un bastidor interior telescópico 12, que está guiado y es ajustable de forma telescópica en un bastidor exterior 13 de la unidad de elevación 4. De esta manera, se pueden realizar de una forma ventajosa un ajuste lineal o bien lineal casi vertical del soporte de la bicicleta 3 en una pared trasera del vehículo 2. De este modo se puede realizar una subida o bien una bajada especialmente economizadora de espacio para el montaje de bicicletas o bien de cargas correspondientes en el soporte de fijación de la carga o bien en el soporte de la bicicleta 3.

50 De acuerdo con la invención, se puede desmontar, por ejemplo, un soporte de bicicleta ya existente en la auto-caravana o bien en el vehículo 2 y se puede montar en su lugar la unidad de elevación 4 o bien el elevador 4 en los soportes de fijación o bien en las fijaciones F1 y F2 presentes en el vehículo 2. A continuación se puede montar, por ejemplo, el soporte de bicicleta 3 existente en la unidad de elevación 4 o bien en el elevador 4 de nuevo por medio de las dos fijaciones F1 y F2 sobre el lado de la carga.

55 De manera correspondiente se puede reequipar casi cualquier vehículo de viaje, caravana o bien auto-caravana o similar, pudiendo reutilizarse los soportes de bicicleta ya existentes o similares de manera ventajosa. De este modo resulta para los usuarios del soporte de carga de acuerdo con la invención una posibilidad de reequipamiento especialmente económica.

Por ejemplo, se puede utilizar un cilindro de pistón de carrera 11 o también un motor de accionamiento eléctrico o similar para bajar y/o subir el soporte de fijación de la carga o bien del soporte de la bicicleta 3. En este caso, se puede realizar un tiempo de montaje muy corto para bicicletas correspondientes en una posición bajada cómoda de

la unidad de elevación 4. A continuación, por medio de energía eléctrica o similar se puede realizar la subida del soporte de fijación de la carga o bien del soporte de bicicleta 3. De manera correspondiente, sobre lados del vehículo solamente es necesaria una línea de alimentación eléctrica, en particular sistemas de 12 voltios.

5 De esta manera, entre otras cosas, las grandes ventajas de la presente invención son el montaje rápido y la posibilidad de carga cuidadosa de la espalda, que puede ser realizada también por personas pequeñas. De la misma manera, con la ayuda de la invención no se provoca ninguna reducción del ángulo de pendiente en caravanas o similar.

Lista de signos de referencia

	1	Soporte de carga
10	2	Vehículo
	3	Soporte de bicicleta
	4	Unidad de elevación
	5	Elemento de fijación
	6	Elemento de fijación
15	7	Elemento de fijación
	8	Elemento de fijación
	9	Soporte de fijación
	10	Soporte de fijación
	11	Pistón de carrera
20	12	Bastidor
	13	Bastidor
	F1	Fijación
	F2	Fijación
25	A	Distancia

REIVINDICACIONES

- 5 1.- Soporte de carga para un vehículo (2) como un automóvil, una auto-caravana, una auto-vivienda o similar, en el que está previsto al menos un soporte de fijación de la carga (3) para la fijación desprendible de al menos una carga como una bicicleta, una bicicleta eléctrica, una bicicleta eléctrica de pedales, una moto, una maleta de esquí, etc., en el que está prevista al menos una unidad de elevación (4) para la subida y bajada del soporte de fijación de la carga (3) y medios de fijación (5, 7) en el lado del vehículo para la fijación de la unidad de elevación (4) en el vehículo (2), en el que la unidad de elevación (4) comprende, sobre el lado de carga opuesto al lado del vehículo, unos medios de fijación (5, 7) para la fijación desprendible del soporte de fijación de la carga (3), en el que el soporte de fijación de la carga (3) presenta medios de fijación (6, 8) para la fijación desprendible en la unidad de elevación (4), caracterizado por que los medios de fijación (5, 7) del lado de la carga de la unidad de elevación (4) presentan al menos un primer elemento de fijación de la carga (5) y un segundo elemento de fijación de la carga (7) dispuesto a una primera distancia (A) del primer elemento de fijación de la carga (5), en el que el primer elemento de fijación de la carga (5) se puede llevar a conexión operativa con el primer elemento de fijación (6) del soporte de fijación de la carga (3) y el segundo elemento de fijación de la carga (7) se puede llevar a conexión operativa con un segundo elemento de fijación (8) del soporte de fijación de la carga (3).
- 10 2.- Soporte de carga de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizado por que los medios de fijación (6, 8) del soporte de fijación de la carga (3) están configurados iguales que los medios de fijación (6, 8) del lado del vehículo de la unidad de elevación (4).
- 20 3.- Soporte de fijación de acuerdo con una de las reivindicaciones anteriores, caracterizado por que los medios de fijación (6, 8) del lado del vehículo de la unidad de elevación (4) presentan al menos un primer elemento de fijación del vehículo (6) y un segundo elemento de fijación del vehículo (8) dispuesto a una segunda distancia (A) del primer elemento de fijación del vehículo (6), en el que el primer elemento de fijación del vehículo (6) se puede llevar a conexión operativa con el primer elemento de fijación (5) de una unidad de fijación del vehículo (2) y el segundo elemento de fijación del vehículo (8) se puede llevar a conexión operativa con un segundo elemento de fijación (7) de la unidad de fijación del vehículo (2).
- 25 4.- Soporte de fijación de acuerdo con una de las reivindicaciones anteriores, caracterizado por que la primera distancia (A) de la unidad de elevación (4) y la segunda distancia (A) de la unidad de elevación (4) son del mismo tamaño.
- 30 5.- Soporte de fijación de acuerdo con una de las reivindicaciones anteriores, caracterizado por que la unidad de elevación (4) está configurada como unidad de elevación lineal (4) con un accionamiento lineal (11) para la subida y bajada lineal del soporte de fijación de la carga (3).
- 6.- Soporte de fijación de acuerdo con una de las reivindicaciones anteriores, caracterizado por que la unidad de elevación lineal (11) comprende al menos una unidad de cilindro y pistón de carrera (11).
- 35 7.- Vehículo, como automóvil, auto-caravana, auto-vivienda, autobús o similar, con una unidad de fijación para la fijación de una carga, caracterizado por que está previsto un soporte de carga (1) de acuerdo con una de las reivindicaciones anteriores.

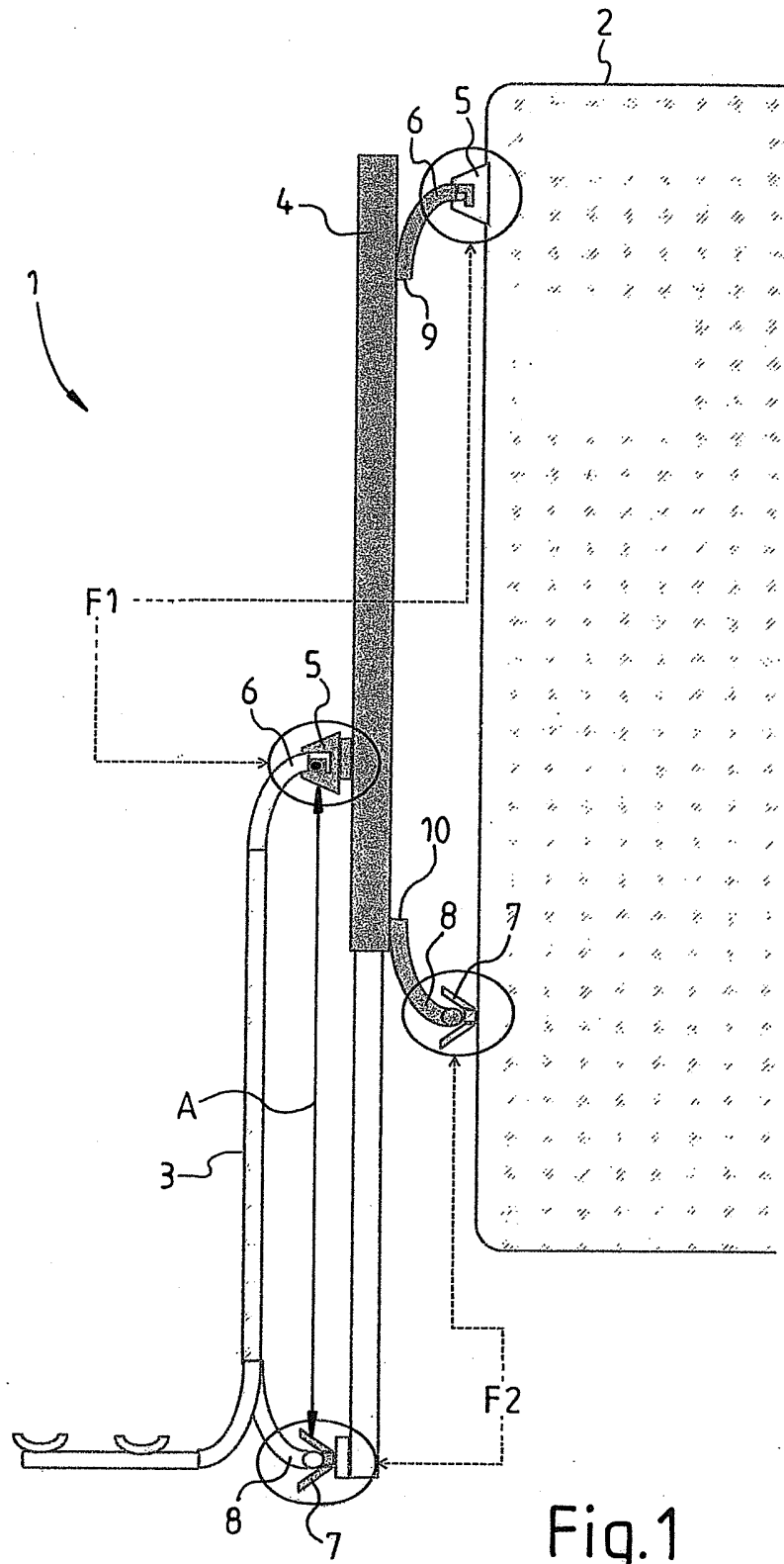


Fig.1

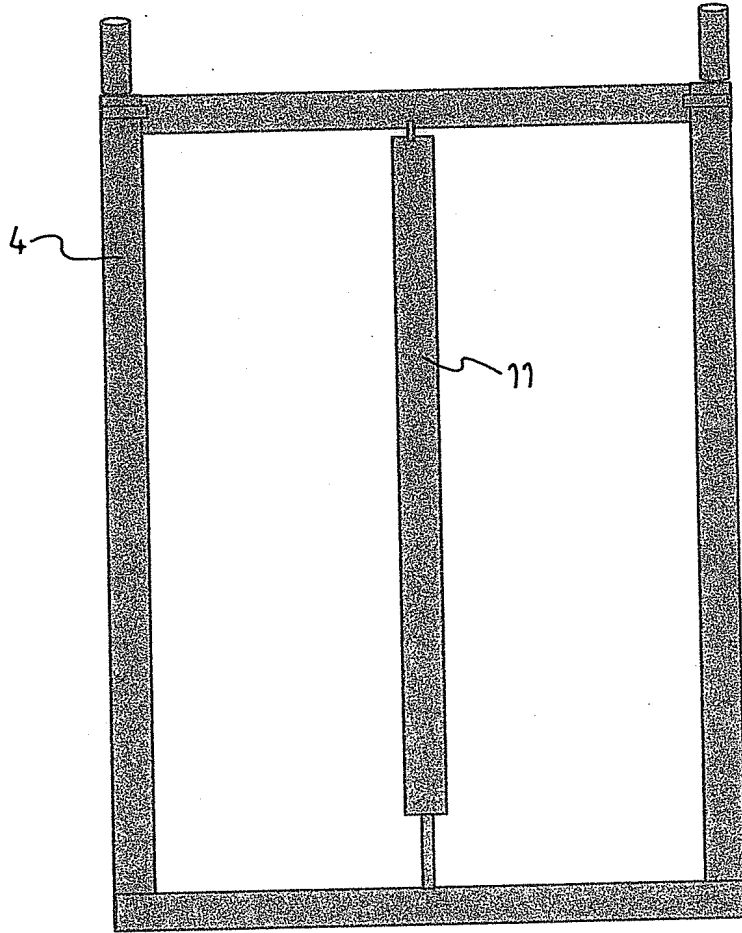


Fig. 2

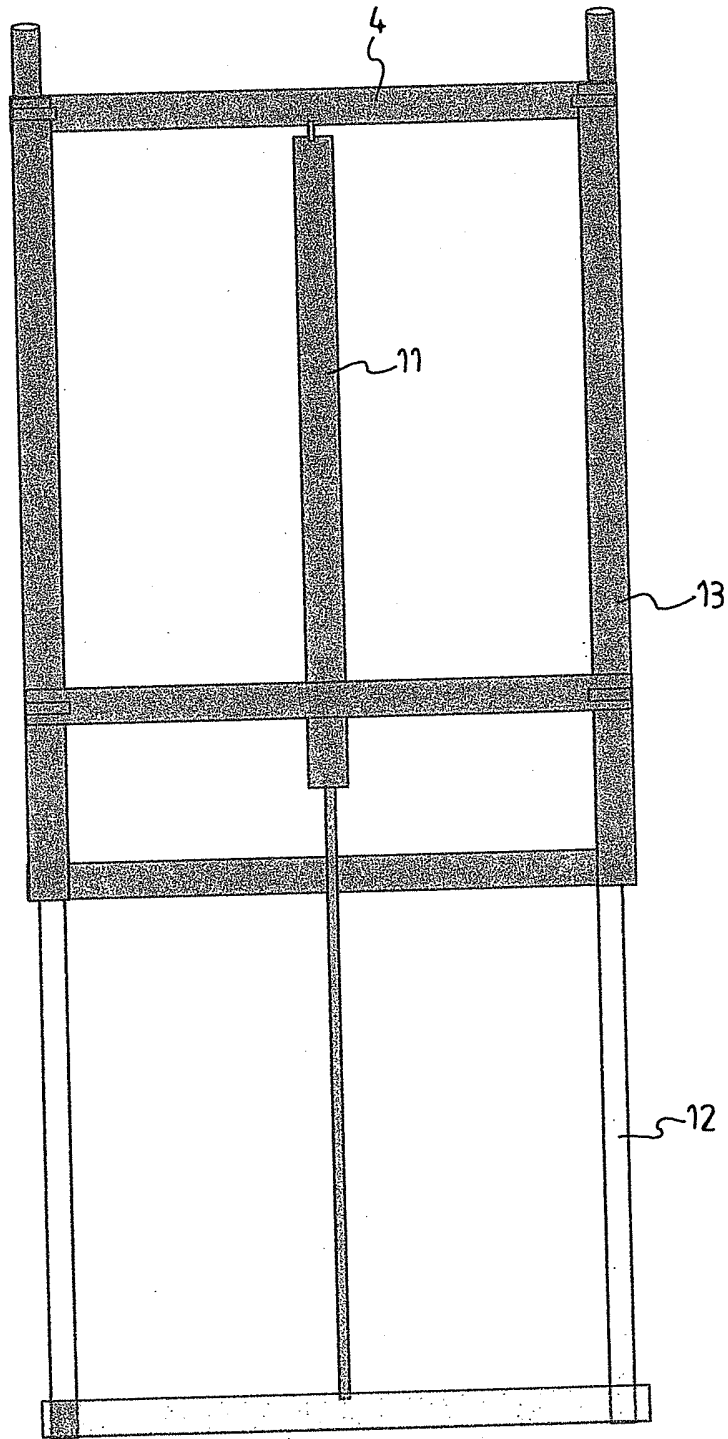


Fig. 3