



19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

11 Número de publicación: **2 332 477**

51 Int. Cl.:
B62K 11/10 (2006.01)
B62J 99/00 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Número de solicitud europea: **07252316 .0**
96 Fecha de presentación : **08.06.2007**
97 Número de publicación de la solicitud: **1864897**
97 Fecha de publicación de la solicitud: **12.12.2007**

54 Título: **Motocicleta.**

30 Prioridad: **09.06.2006 JP 2006-160441**

45 Fecha de publicación de la mención BOPI:
05.02.2010

45 Fecha de la publicación del folleto de la patente:
05.02.2010

73 Titular/es: **Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha**
2500 Shingai
Iwata-shi, Shizuoka 438-8501, JP

72 Inventor/es: **Yamamoto, Yoshiaki**

74 Agente: **Carpintero López, Mario**

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

Motocicleta.

5 Campo de la invención

La presente invención se refiere a una motocicleta que comprende una unidad de motor tipo unidad de oscilación soportada sobre un bastidor de carrocería que va a ser verticalmente oscilable, una suspensión, que se conecta entre la unidad de motor tipo unidad de oscilación y el bastidor de carrocería, y un depurador de aire, el cual suministra aire a la unidad de motor.

Antecedentes de la invención

En algunas motocicletas tipo escúter conocidas, un extremo trasero de una unidad de motor tipo unidad de oscilación y un bastidor de carrocería están conectados entre sí mediante una suspensión trasera dispuesta en vertical y un depurador de aire está dispuesto en posición delantera respecto de la suspensión trasera. Dicha disposición de motocicleta se divulga en, por ejemplo, el documento JP 01- 229170.

La motocicleta convencional descrita con anterioridad adopta una estructura en la cual el depurador de aire está dispuesto en posición delantera respecto de la suspensión trasera dispuesta en un extremo trasero de la unidad de motor. Por consiguiente, debido al temor de una interferencia con la suspensión trasera cuando el depurador de aire aumenta de volumen, surge un problema en el sentido de que se imponen unas restricciones en el incremento del volumen.

La invención ha sido pensada en vista de la situación convencional descrita con anterioridad y tiene entre sus objetivos proporcionar una motocicleta capaz de incrementar el volumen de un depurador de aire sin interferencia con una suspensión trasera.

Cada una de las referencias de la técnica anterior EP 1514784, JP 10-67630 y US 2002/0020367 divulga una motocicleta que incluye una rueda trasera, un depurador de aire, y una unidad de suspensión situada en lados opuestos de la rueda trasera. El documento EP 1296036 divulga una motocicleta en la cual un depurador de aire y una unidad de suspensión están situados en el mismo lado que una rueda trasera.

Sumario de la invención

De acuerdo con un primer aspecto de la presente invención, se proporciona una motocicleta que comprende:

un bastidor de carrocería;

una unidad de motor, de la cual una porción frontal está montada mediante pivote sobre el bastidor de carrocería y en la cual una porción trasera soporta una rueda trasera;

un depurador de aire adaptado para suministrar aire a la unidad de motor, en la que el depurador de aire está dispuesto por encima de la unidad de motor;

una unidad de suspensión dispuesta entre la unidad de motor y el bastidor de carrocería, en la que la unidad de suspensión está dispuesta en un lado de la rueda trasera y el depurador de aire está dispuesto en un lado opuesto de la rueda trasera; y

un asiento dispuesto por encima de la suspensión y en la que un borde superior de la unidad de suspensión está sustancialmente alineado en la posición en el sentido de la altura con un borde superior del depurador de aire.

La unidad de motor de tipo unidad de oscilación puede comprender un cuerpo del motor y un cárter de transmisión conformado de manera integral con el cuerpo del motor para incluir una cámara de correa, y la rueda trasera puede estar dispuesta en un extremo trasero del cárter de transmisión, estando el depurador de aire dispuesto sobre y fijado a una superficie superior del cárter de transmisión.

La suspensión puede estar dispuesta sustancialmente en horizontal en una dirección longitudinal de un vehículo para incluir una porción de solapamiento, la cual parcialmente solapa el depurador de aire tal como se aprecia desde el lado de un vehículo.

El asiento puede incluir un asiento principal y un asiento tándem dispuesto en posición trasera respecto del asiento principal con un borde superior de éste situado en un emplazamiento más alto que el del borde superior del asiento principal, y una parte de almacenaje de artículos puede estar dispuesta entre el asiento tándem y la suspensión.

En la motocicleta de acuerdo con la invención, dado que la suspensión está dispuesta en un lado de la rueda trasera en una dirección de la anchura del vehículo, y el depurador de aire está dispuesto por encima de la unidad de motor

tipo unidad de oscilación en el otro lado de la rueda trasera, es posible disponer el depurador de aire haciendo efectivo el uso de un espacio vacío dispuesto por encima de la unidad de motor tipo unidad de oscilación sin una interferencia con la suspensión, posibilitando así el incremento del volumen del depurador de aire.

5 Breve descripción de los dibujos

Estos y otros aspectos de la presente invención se describirán seguidamente, solo a modo de ejemplo, con referencia a los dibujos que se acompañan, en los cuales

10 La Fig. 1 es una vista lateral que muestra una motocicleta de acuerdo con una forma de realización de la invención;

la Fig. 2 es una vista en planta que muestra un bastidor de carrocería de la motocicleta;

15 la Fig. 3 es una vista lateral que muestra una unidad de motor tipo unidad de oscilación montada sobre el bastidor de carrocería;

la Fig. 4 es una vista lateral que muestra una suspensión trasera que se conecta entre el bastidor de carrocería y la unidad de motor;

20 la Fig. 5 es una vista lateral que muestra una sección transversal de una caja de almacenaje dispuesta sobre el bastidor de carrocería;

la Fig. 6 es una vista trasera que muestra la relación posicional entre un depurador de aire y la suspensión tal como se aprecia desde el lado trasero de un vehículo; y

25 la Fig. 7 es una vista en perspectiva que muestra la relación posicional entre el depurador de aire y la suspensión.

Descripción detallada de los dibujos

30 Debe destacarse que las expresiones frontal y trasero, e izquierdo y derecho a las que se refieren las descripciones de la forma de realización significan frontal y trasero, e izquierdo y derecho tal y como se aprecian en un estado de sentado sobre un asiento de la motocicleta.

35 En los dibujos, la referencia numeral 1 indica una motocicleta tipo estándar. La motocicleta 1 comprende un bastidor de carrocería 2, una horquilla frontal 6 soportada mediante pivote por un tubo delantero 3 situado en un extremo frontal del bastidor de carrocería 2 para ser dirigido a izquierda y derecha, soportando la horquilla frontal 6 una rueda frontal 4 situada en su extremo inferior y un manillar de dirección 5 situado en su extremo superior. La unidad de motor 8 tipo unidad de oscilación es soportada en una porción frontal de ella sobre el bastidor de carrocería 2 para ser oscilada verticalmente, y una rueda trasera 7 está situada en una porción trasera de la unidad de motor 8. Una suspensión trasera 40 10 está dispuesta entre la unidad de motor 8 y el bastidor de carrocería 2. Así mismo, un asiento 9 tipo montura está dispuesto sobre el bastidor de carrocería 2 por encima de la unidad de motor 8.

45 El asiento 9 incluye un asiento principal 9a y un asiento tándem 9b constituido de forma separada con respecto al asiento principal 9a. El asiento tándem 9b está dispuesto de forma que un borde superior 96' del asiento tándem 9b está dispuesto para quedar colocado en un emplazamiento más elevado que el de un borde superior 9a' del asiento principal 9a.

50 La horquilla frontal 6 tiene un lado frontal de ella cubierto por una cubierta frontal 11 y un lado trasero de ella cubierto por un protector 12 de la pierna, y una periferia inferior del asiento 9 está cubierta por una cubierta lateral 13.

55 El bastidor de carrocería 2 comprende un tubo delantero 3 que tiene una inclinación trasera predeterminada, un par de tubos descendentes izquierdo y derecho 20, 20 unidos a un extremo inferior del tubo delantero 3, un par de raíles de asiento izquierdo y derecho 21, 21 conectados a los tubos descendentes izquierdo y derecho 20, 20, un par de bastidores derecho e izquierdo 22, 22 de suspensión del motor que se extienden sustancialmente en vertical desde las superficies terminales traseras 20a de los tubos descendentes izquierdo y derecho 20, para ser conectados a los raíles izquierdo y derecho 21 del asiento, y un miembro transversal 23 que se extiende en una dirección de la anchura del vehículo para conectar entre las conexiones 21a de los bastidores 22 de suspensión del motor de los raíles izquierdo y derecho 21 del asiento.

60 Así mismo, el bastidor de carrocería 2 incluye unos tubos superiores izquierdo y derecho 24, 24 que se extienden sustancialmente en línea recta y hacia atrás, en dirección oblicua hacia abajo desde el tubo delantero 3, y unos puntales izquierdo y derecho 25, 25 del asiento que se conectan entre los bastidores derecho e izquierdo de suspensión del motor y unas porciones inferiores de los raíles 21 del asiento por debajo del asiento tándem.

65 Así mismo, unos apoyos en voladizo 29, 29 con forma rectangular que se extienden longitudinalmente están conectados y puenteados entre los tubos descendentes izquierdo y derecho 20 y los raíles izquierdo y derecho 21 del asiento.

ES 2 332 477 T3

Un depósito de combustible 30 está dispuesto en un espacio rodeado por los tubos descendentes izquierdo y derecho 20 y los tubos superiores derecho e izquierdo 24 y un radiador 31 está dispuesto por debajo del depósito de combustible 30.

5 Así mismo, una caja de almacenaje 33 abierta por arriba está dispuesta detrás del depósito de combustible 30 en un espacio que está rodeado por los tubos descendentes derecho e izquierdo 20, los raíles 21 del asiento y los bastidores 22 de suspensión del motor.

10 La caja de almacenaje 33 se extiende sustancialmente sobre la longitud total del asiento 9 en dirección longitudinal, y una abertura 33a de la caja de almacenaje 33 está situada en un emplazamiento más elevado que los de los tubos superiores 24 y los raíles 21 del asiento para ser cubierta por el asiento 9 para poder abrirse y cerrarse.

15 La caja de almacenaje 33 incluye una parte de almacenaje frontal 33b situada por debajo del asiento principal 9a y con el tamaño preciso para permitir que en su interior se almacene un casco, una parte de almacenaje trasera 33c situada por debajo del asiento tándem 9b y también con el tamaño preciso para permitir en su interior el almacenaje de un casco, y una parte de almacenaje intermedia 33d situada entre las partes de almacenaje frontal y trasera 33b, 33c para formar cuerpo con las partes de almacenaje frontal y trasera 33b, 33c para posibilitar el almacenaje de un artículo largo o alargado (véase la Fig. 5).

20 Una parte de almacenaje de batería 33e está conformada en una porción de pared inferior de la parte de almacenaje frontal 33b para extenderse hacia abajo. La parte de almacenaje de batería 33e se proyecta por debajo de los tubos descendentes 20. Una batería, un cajetín de fusibles, etc. están almacenados en la parte de almacenaje de batería 33e y una parte de almacenaje de herramientas 33f está conformado entre la parte de almacenaje de batería 33e y la parte de almacenaje frontal 33b.

25 La parte de almacenaje trasera 33c está dispuesta entre el asiento tándem 9b, el cual está situado en un emplazamiento más elevado que el del asiento principal 9a y la suspensión trasera 10.

30 Con la unidad de motor 8 están unidos de manera integral un cuerpo 8a del motor y un cárter de transmisión 8b que incluye una cámara de correa 8b', en la cual se aloja una transmisión continuamente variable de correa en V.

35 El cuerpo 8a del motor es un motor de un solo cilindro de cuatro tiempos refrigerado por agua montado con un eje A de los cilindros dirigidos sustancialmente en sentido horizontal y construido de tal manera que un bloque 8d del cilindro, una cabeza 8e del cilindro y una cubierta 8f de la cabeza están sucesivamente unidos a una superficie coincidente frontal de un cárter 8c del cigüeñal en el cual se aloja un árbol 18 del cigüeñal dispuesto horizontalmente en la dirección de la anchura del vehículo.

40 El cárter de transmisión 8b incluye un cuerpo 8g del cárter contiguo al extremo izquierdo del cárter 8c del cigüeñal para extenderse hacia atrás, y una cubierta 8h del cárter montada de manera separable a una superficie coincidente izquierda del cuerpo 8g del cárter. Un orificio de admisión 8i está abierto en un extremo frontal de la cubierta 8h del cárter hacia la parte frontal de un vehículo para introducir un aire de refrigeración dentro del cárter de transmisión 8b.

45 La transmisión continuamente variable 17 de correa en V está construida de tal manera que una polea de arrastre 17a dispuesta en un extremo izquierdo del árbol 18 del cigüeñal situado en el cárter de transmisión 8b, y una polea de arrastre 17b dispuesta en un extremo trasero del cárter de transmisión 8b están conectadas entre sí mediante una correa en V 17c. Un árbol principal 17d al cual se transmite la rotación de la polea arrastrada 17b, y un árbol de arrastre 17e están dispuestos en el cárter de transmisión 8b, y la rueda trasera 7 está montada sobre el árbol de arrastre 17e.

50 El bastidor de carrocería 2 incluye unos miembros de pivote 47, 47 dispuestos en las inmediaciones de las conexiones de los bastidores izquierdo y derecho 22, 22 de suspensión del motor con los tubos descendentes 20. La unidad de motor 8 es soportada mediante un árbol de pivote 51 por los miembros derecho e izquierdo de pivote 47 para poder oscilar verticalmente.

55 Un brazo trasero 55, el cual puede ser fundido en coquilla, está dispuesto en un lado opuesto del cárter de transmisión 8b de la unidad de motor 8 con la rueda trasera 7 situada sobre una línea central C del cuerpo entre ellas.

60 El brazo trasero 55 tiene una forma sustancialmente triangular de manera que una dimensión vertical de éste disminuye hacia la parte trasera desde la parte frontal, un extremo superior frontal 55d y un extremo inferior frontal 55e, respectivamente, del brazo trasero 55, están empernados y fijados al cárter 8c del cigüeñal y un extremo trasero 55f soporta el árbol de accionamiento 17e con un cojinete (no mostrado) entre ellos. En consecuencia, el árbol de accionamiento 17e es soportado en sus dos extremos 55 por el cárter de transmisión 8b y por el brazo trasero 55. Así mismo, un calibrador 57 del freno está montado sobre un lado del extremo trasero 55f del brazo trasero 55 en posición retrasada respecto del árbol de accionamiento 17e. La suspensión trasera 10 está dispuesta entre el brazo trasero 55 y el miembro transversal 23 para ser dirigida sustancialmente en posición horizontal en la dirección longitudinal de un vehículo.

65 La suspensión trasera 10 está dispuesta por encima de la unidad de motor 8 y es sustancialmente paralela al eje A del cilindro de la unidad de motor 8.

ES 2 332 477 T3

La suspensión trasera 10 incluye un cilindro 10b, un vástago 10c del pistón conectado a un pistón (no mostrado) dispuesto de manera deslizante dentro del cilindro 10b y un muelle helicoidal 10d dispuesto entre el vástago 10c del pistón y el cilindro 10b para presionar a uno y otro 10b, 10c en una dirección de alargamiento. Un buje elástico 10e está conectado al extremo frontal del cilindro 10b y una abrazadera de montaje en forma de C 10f está conectada a un extremo trasero del vástago 10c del pistón.

Una porción de tetón 55g está conformada por encima del extremo frontal trasero 55d del brazo trasero 55. La abrazadera 10f de la suspensión trasera 10 es soportada de forma rotatoria por la porción de tetón 55g. La porción de tetón 55g está dispuesta por encima de un borde frontal 7a de la rueda trasera 7 y, más concretamente, está dispuesta para quedar situada cerca de y en posición retrasada respecto de una línea vertical a, la cual pasa a través del borde frontal 7a.

Una abrazadera de conexión 58 está unida a un extremo derecho del miembro transversal 23 en la dirección de la anchura del vehículo. El buje elástico 10e de la suspensión trasera 10 es soportado de forma rotatoria por la abrazadera de conexión 58.

Un depurador de aire 36 está dispuesto sobre y fijado a una superficie de pared superior del cárter de transmisión 8b de la unidad de motor 8 para poder oscilar verticalmente junto con el cárter de transmisión 8b.

Una extensión longitudinal del depurador de aire 36 está fijada para extenderse sustancialmente a lo largo de la entera extensión del cárter de transmisión 8b y una dimensión en el sentido de la altura de aquélla está fijada para que se genere un pequeño huelgo entre ella y los raíles 21 del asiento cuando la unidad de motor 8 está en una carrera máxima.

El depurador de aire 36 está fijado al cárter de transmisión 8b que comprende un cuerpo 36a del depurador, el cual recibe y contiene en su interior un filtro (no mostrado), y una cubierta 36b del depurador montado de manera separable a una superficie izquierda coincidente del cuerpo 36a del depurador.

Un orificio de aspiración abierto hacia abajo 36c está constituido sobre la cubierta 36b del depurador y un orificio de descarga 36d está constituido sobre una pared frontal del cuerpo 36a del depurador. Un tubo de admisión 37 está conectado al orificio de descarga 36d, estando el tubo de admisión 37 conectado a un cuerpo 38 de un regulador 38.

La rueda trasera 7 está dispuesta sobre la línea central C de la carrocería tal como se aprecia en una vista en planta (véase la Fig. 2). La suspensión trasera 10 está dispuesta hacia la derecha en la dirección de la anchura del vehículo (sobre un lado de la rueda trasera 7) de la línea central C de la carrocería, el depurador de aire 36 está dispuesto hacia la izquierda (sobre el otro lado de la rueda trasera 7) de la línea central C de la carrocería, y el cuerpo 38 del regulador está dispuesto sobre la línea central C de la carrocería. Así mismo, la suspensión trasera 10 está situada en posición delantera respecto del depurador de aire 36 para quedar situado en paralelo con el cuerpo 38 de regulador en la dirección de la anchura del vehículo.

Así mismo, como se muestra en la Fig. 1, una mitad trasera 10' de la suspensión trasera 10 se superpone sobre una porción frontal 36' del depurador de aire 36 tal como se aprecia desde el lateral de un vehículo, de manera que la porción frontal 36' y la mitad trasera 10' forman una porción superpuesta. Así mismo, una posición en el sentido de la altura de un borde superior x de la suspensión trasera 10 está sustancialmente alineada con una posición en el sentido de la altura de un borde superior y del depurador de aire 36.

De acuerdo con la forma de realización, dado que la suspensión trasera 10 está dispuesta hacia la derecha en la dirección de la anchura del vehículo de la rueda trasera 7 situada sobre la línea central C de la carrocería y que el depurador de aire 36 está dispuesto hacia la izquierda en la dirección de la anchura del vehículo y por encima del cárter de transmisión 8b de la unidad de motor 8 tal como se aprecia en una vista en planta, es posible disponer el depurador de aire 36 de forma que se consiga un empleo efectivo de un espacio vacío dispuesto por encima del cárter de transmisión 8b de la unidad de motor 8 sin interferencia con la suspensión trasera 10. por medio de lo cual, el depurador de aire 36 puede tener el tamaño preciso para extenderse sobre una longitud sustancialmente total del cárter de transmisión 8b de la unidad de motor 8, posibilitando de esta manera un incremento del volumen de aire.

Así mismo, dado que el depurador de aire 36 está dispuesto y fijado justo por encima del cárter de transmisión 8b y que la suspensión trasera 10 está dispuesta sobre un lado opuesto de la rueda trasera 7 y sobre el cárter de transmisión 8b, es posible asegurar o establecer fácilmente un espacio en el cual esté dispuesta la suspensión trasera 10 permitiendo al tiempo que el volumen del depurador de aire 36 se incremente, y con ello adoptar la suspensión trasera 10 de forma que tenga un gran diámetro y que sea prolongado, lo que es deseable.

De acuerdo con la forma de realización divulgada, dado que la suspensión trasera 10 está dispuesta para quedar dirigida sustancialmente en el sentido horizontal en la dirección longitudinal de un vehículo y que la suspensión trasera 10 está dispuesta con su mitad trasera solapando la porción frontal del depurador de aire 36 en la dirección de la anchura del vehículo, es posible disponer la suspensión trasera 10 a lo largo de una línea recta que se conecte entre una porción de pivote de la unidad de motor 8 el árbol 17e de la rueda trasera, posibilitando de esta forma la conversión de una carga vertical, la cual actúe sobre la rueda trasera 7 en una carga longitudinal para absorber de manera eficiente dicha carga.

ES 2 332 477 T3

De acuerdo con la presente forma de realización, dado que la suspensión trasera 10 está dispuesta de manera que su borde superior x esté sustancialmente alineado con la posición en el sentido de la anchura del borde superior y del depurador de aire 36, es posible disponer la suspensión trasera 10 en una posición baja sobre el bastidor de carrocería 2, posibilitando con ello el descenso del asiento 9 en la posición en el sentido de la altura para mejorar la posibilidad de montarse con facilidad.

También de acuerdo con la presente forma de realización, dado que la parte de almacenaje trasera 33c de la caja de almacenaje 33 está dispuesta entre el asiento tándem 9b, el cual está situado en una posición más elevada que la del asiento principal 9a, y que la suspensión trasera 10, puede conseguirse un incremento en el volumen de almacenaje haciendo un uso efectivo de ese espacio situado entre la suspensión trasera 10 y el asiento tándem 9b, el cual se genera disponiendo horizontalmente la suspensión trasera 10, posibilitando de esta forma la acomodación de un artículo de gran tamaño, como por ejemplo un casco.

Así mismo, dado que el asiento tándem está situado en un emplazamiento más elevado que el del asiento principal 9a, es posible asegurar la posibilidad de montarse con facilidad en la motocicleta posibilitando al tiempo que la parte de almacenaje trasera 33c tenga un gran tamaño.

Descripción de los numerales y Signos de referencia

- 1: motocicleta
- 2: bastidor de carrocería
- 7: rueda trasera
- 8: unidad de motor de tipo unidad de oscilación
- 8a: cuerpo del motor
- 8b: cárter de transmisión
- 9: asiento
- 9a: asiento principal
- 9b: asiento tándem
- 10: suspensión trasera
- 33: caja de almacenaje (porción de almacenaje de artículo)
- 36: depurador de aire
- x: borde superior de la suspensión trasera
- y: borde superior del depurador de aire

REIVINDICACIONES

1. Una motocicleta (1) que comprende:

un bastidor de carrocería (2);

una unidad de motor (8) de la cual una porción frontal está montada mediante pivote sobre el bastidor de carrocería (2) y de la cual una porción trasera soporta una rueda trasera (7);

un depurador de aire (36) adaptado para suministrar aire a la unidad de motor (8), en la que el depurador de aire (36) está dispuesto por encima de la unidad de motor (8);

una unidad de suspensión (10) dispuesta entre la unidad de motor (8) y el bastidor de carrocería (2), en la que la unidad de suspensión (10) está dispuesta sobre un lado de la rueda trasera (7) y el depurador de aire (36) está dispuesto sobre un lado opuesto de la rueda trasera (7); y

un asiento (9) dispuesto por encima de la unidad de suspensión (10), **caracterizada** porque un borde superior de la unidad de suspensión (10) está sustancialmente alineado en posición en el sentido de la altura con un borde superior del depurador de aire (36).

2. La motocicleta (1) de acuerdo con la reivindicación 1, en la que la unidad de motor (8) comprende un cuerpo (8a) del motor y un cárter de transmisión (8b) constituido de manera integral con el cuerpo (8a) del motor para incluir una cámara de correa, la rueda trasera (7) está dispuesta en un extremo trasero y el cárter de transmisión (8b), el depurador de aire (36) está dispuesto sobre y fijado a una superficie superior del cárter de transmisión (8b).

3. La motocicleta (1) de acuerdo con las reivindicaciones 1 o 2, en la que la unidad de suspensión (10) está dispuesta de manera sustancialmente horizontal en una dirección longitudinal de la motocicleta (1) para incluir una porción de solapamiento, la cual parcialmente solapa el depurador de aire (36) tal como se aprecia desde el lateral de la motocicleta (1).

4. La motocicleta (1) de acuerdo con las reivindicaciones 1, 2 o 3, en la que el asiento (9) incluye un asiento principal (9a) y un asiento tándem (9b) dispuesto hacia atrás del asiento principal (9a) estando situado del asiento tándem en un emplazamiento más elevado que el de un borde superior del asiento superior (9a), y una parte de almacenaje de artículos (33) está dispuesta entre el asiento tándem (9b) y la unidad de suspensión (10).

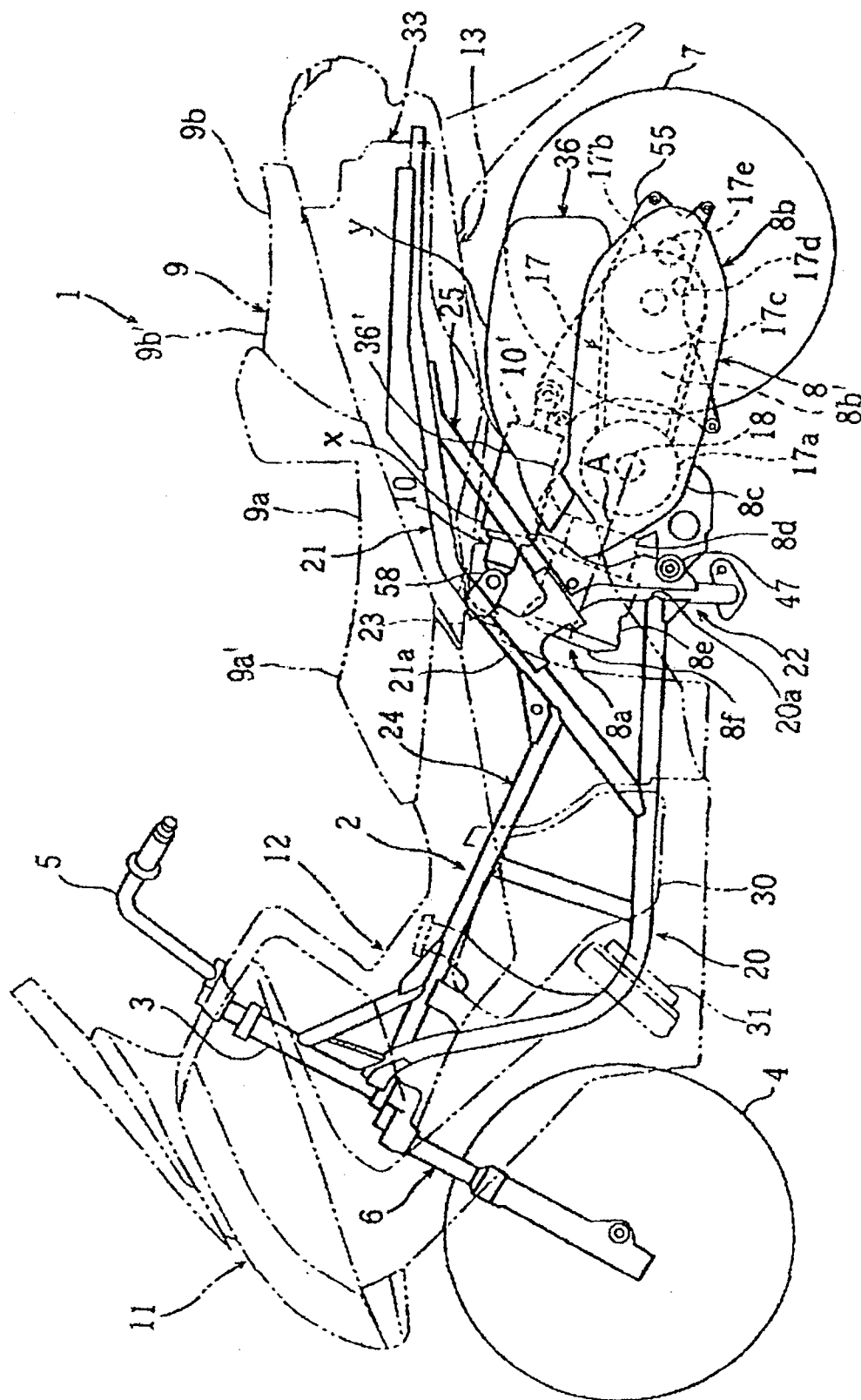


FIG. 1

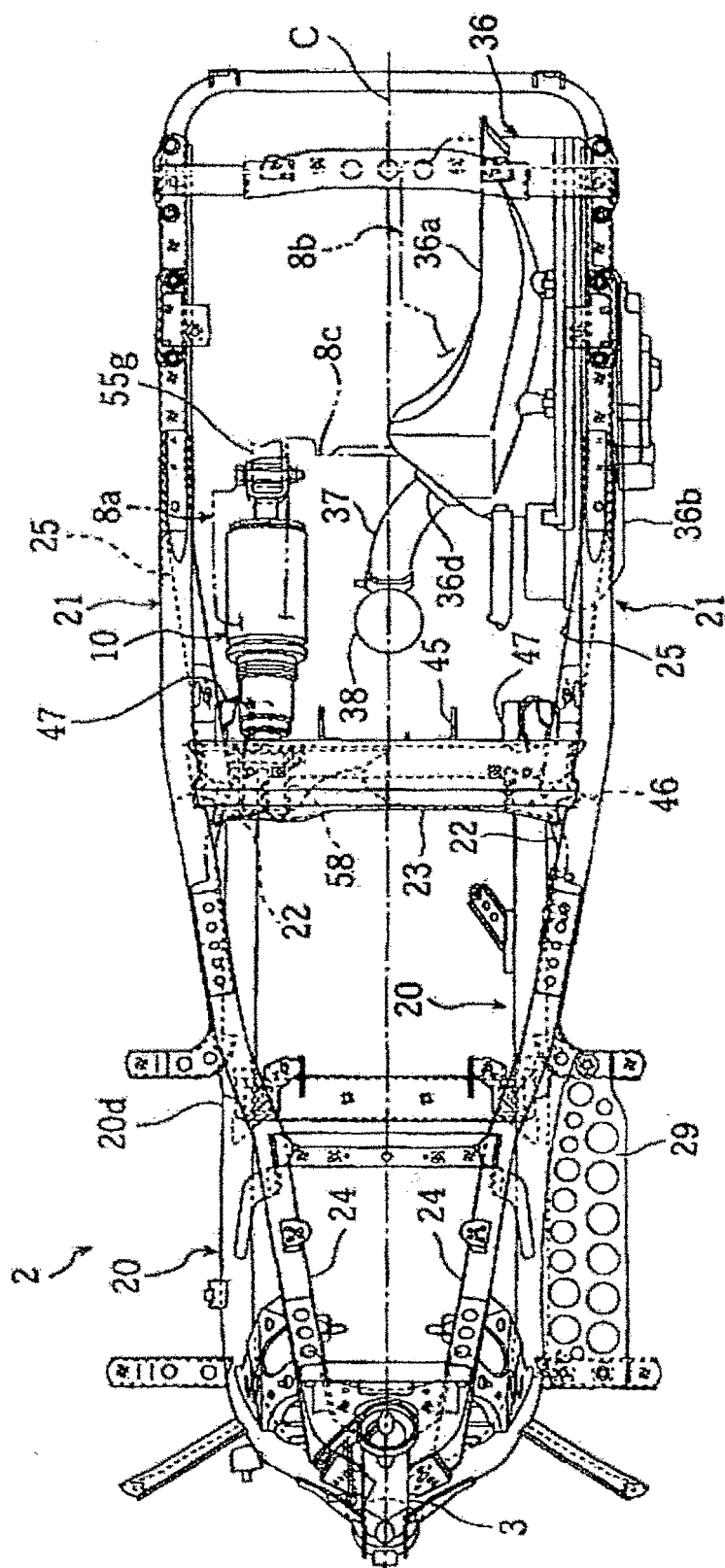


FIG. 2

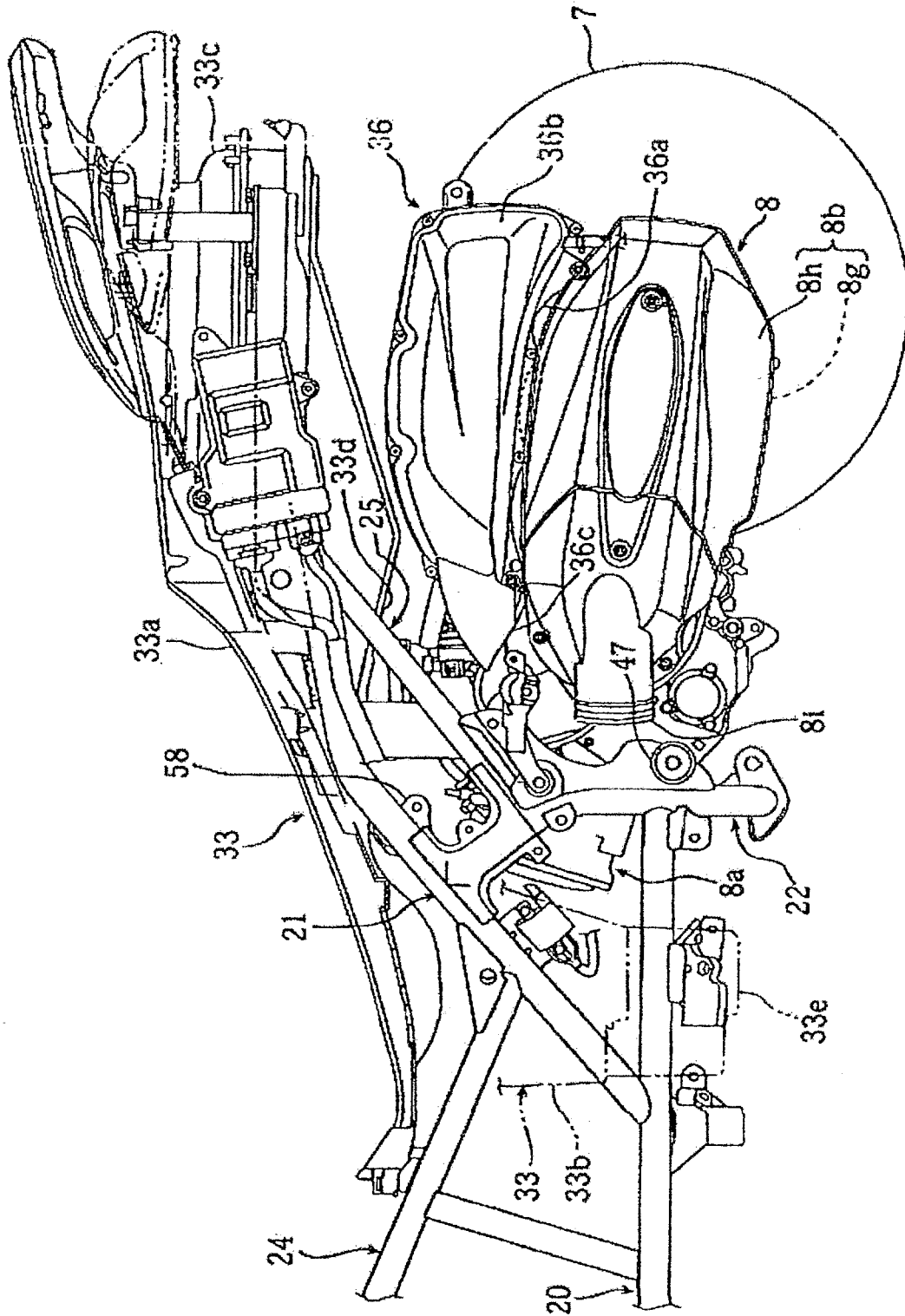


FIG. 3

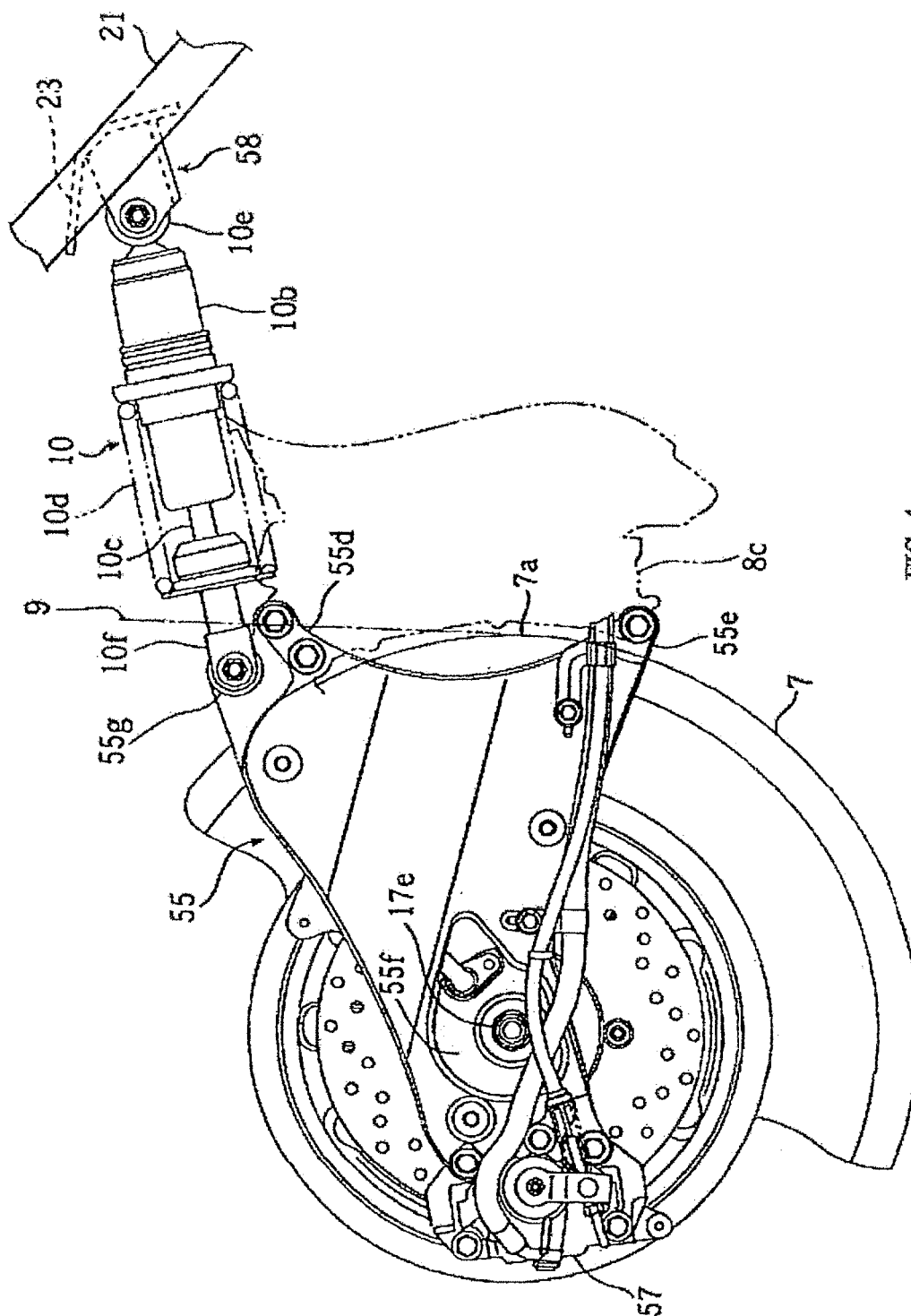


FIG. 4

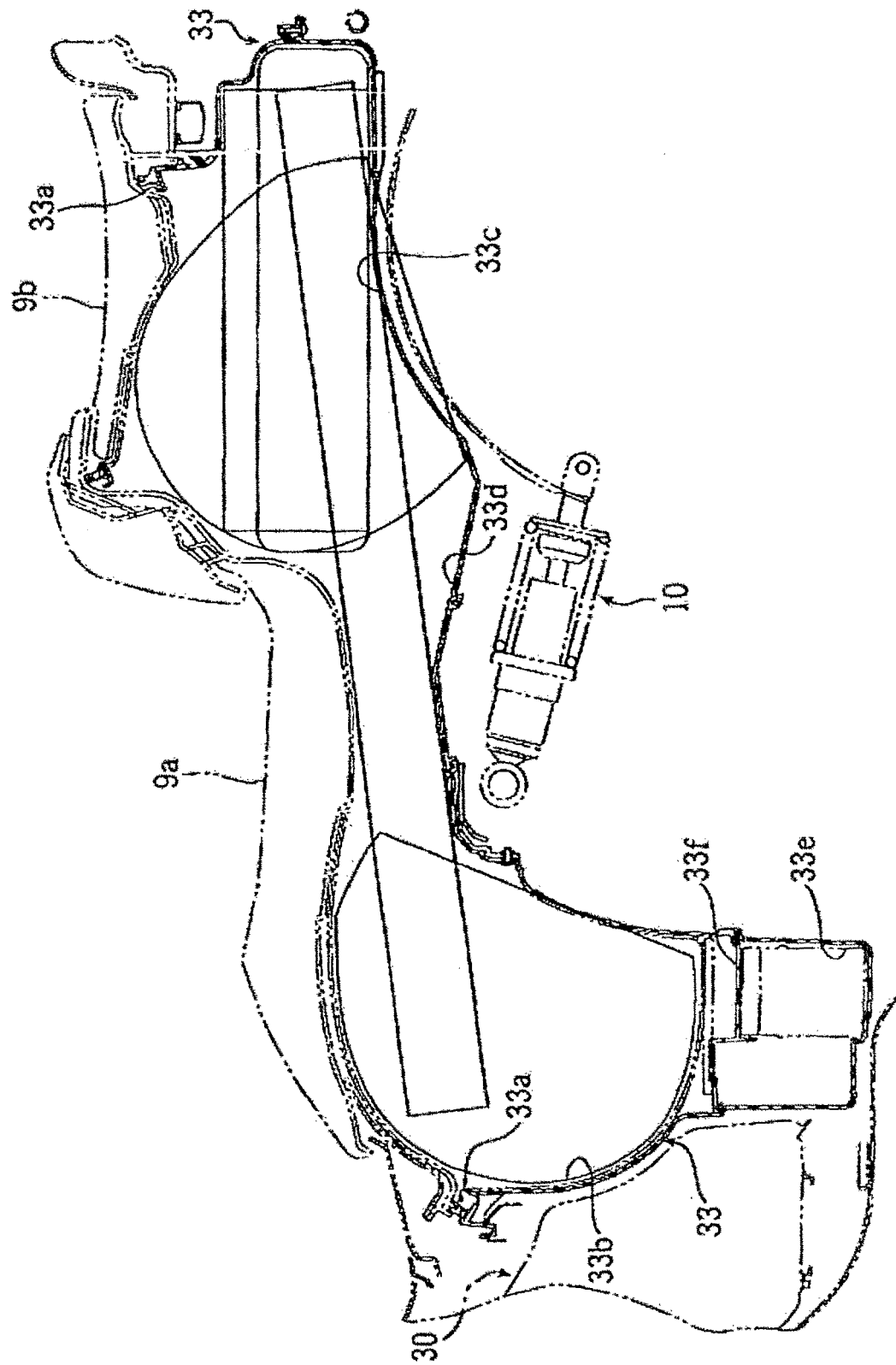


FIG. 5

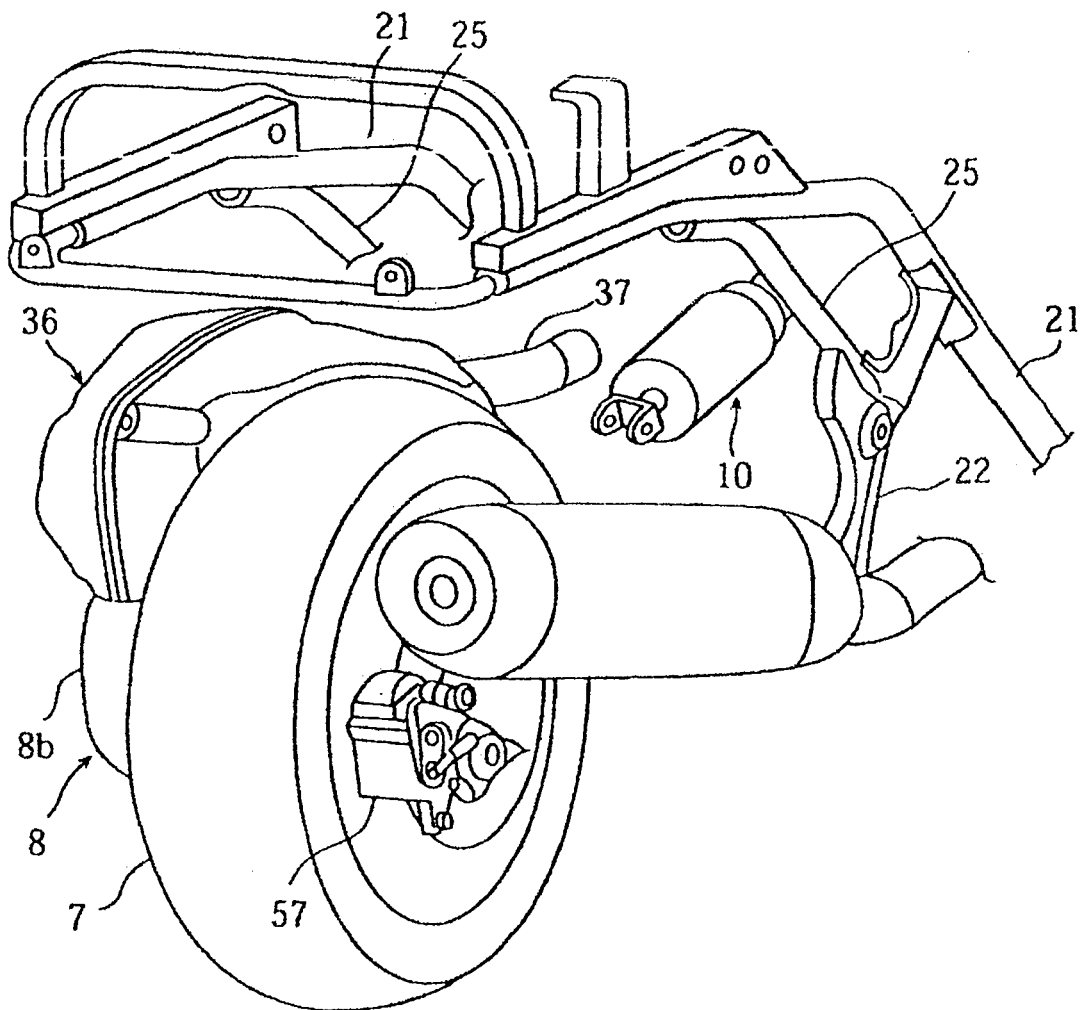


FIG. 6

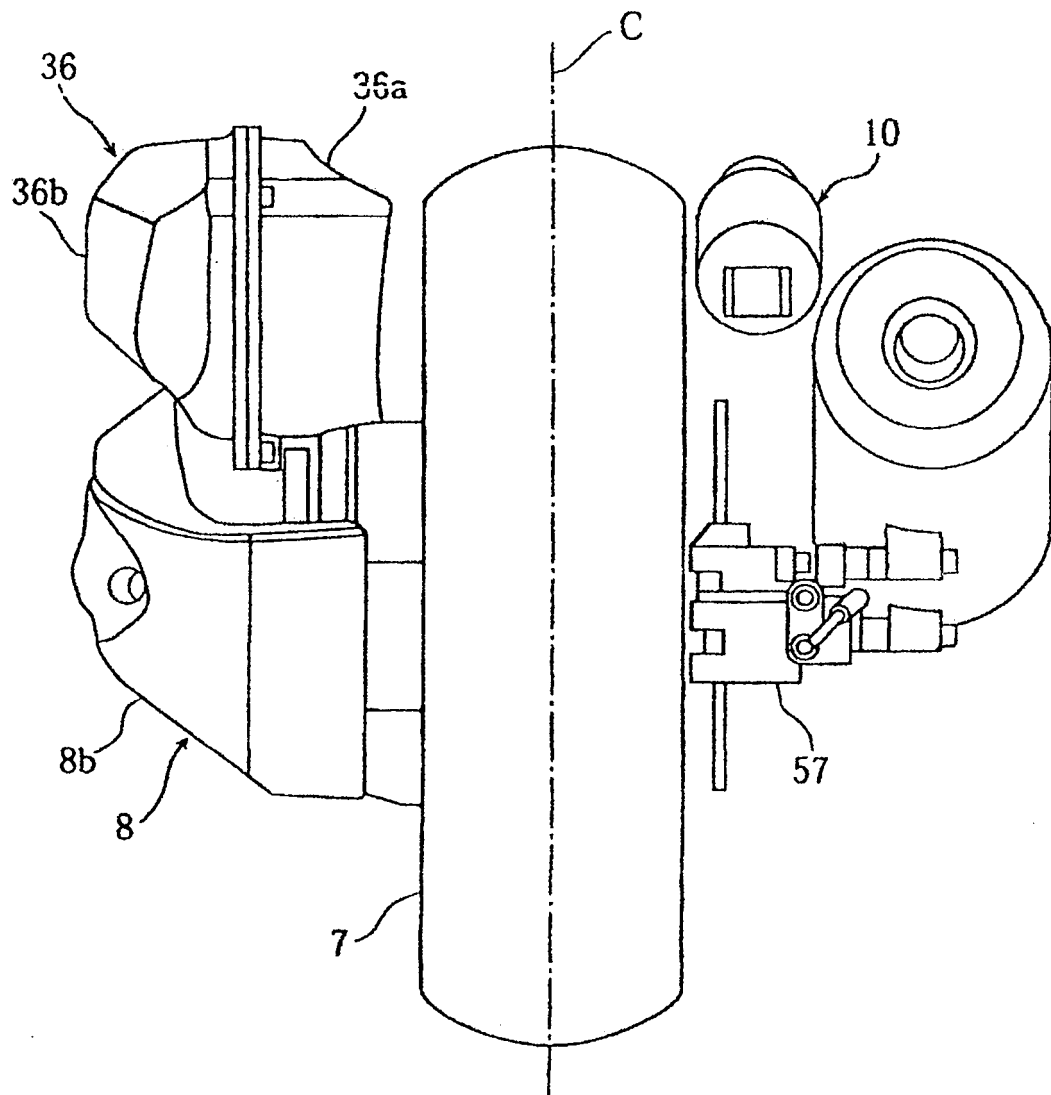


FIG. 7