

REIVINDICACIONES

- 1- Autobuses y autocares autoportantes resistentes al vuelco caracterizado porque está compuesto por una superestructura (2000) montada sobre una subestructura (1000), donde dicha subestructura tiene en su parte delantera una plataforma de conductor (200) seguida de un soporte de eje direccional y suspensión delantera independiente (300), dicho soporte tiene un par de anclajes al sistema de suspensión neumática (301) que se unen mediante el perfil de anclaje del soporte del sistema de suspensión (304) a la base del soporte (302) el cual reposa sobre cuatro refuerzos inferiores que se anclan al puente 1 (900) y al puente 2 (901) al igual que el cierre del sistema de dirección independiente (306); seguido al puente 2 (902) se une el armazón de travesaños (400) que mediante los puntos de unión (402) quedan ensamblados a este puente 2 (901). En su extremo anterior del armazón de travesaños (400) se une al soporte del eje de tracción (8), más precisamente a los brazos del soporte (83), dicho soporte del eje de tracción (8) sostiene unos auxiliares diagonales (82) que dan sostén a unos puntales (80) (85) y sostiene unos auxiliares laterales (84) que junto con el refuerzo del eje trasero (81) se unen a los puentes 4 (903) y 5 (904). En el extremo anterior del autoportante está ubicado el soporte del motor (6); este último soporte es una estructura cerchada (65) (62) que tiene un par de columnas (61) con cabezales delanteros para soporte de motor (60) y unas columnetas (66) con cabezales traseros de soporte de motor (63).
- 2- Autobuses y autocares autoportantes resistentes al vuelco según reivindicación 1 caracterizado porque el soporte motor (6) se une al puente último puente 5 (904) por unos largueros de transición (7) los cuales conectan con el cuentan con el puente 6 (905)

- 5 3- Autobuses y autocares autoportantes resistentes al vuelco según reivindicación 1 porque el estructura de travesaños (400) cuenta con una viga de soporte encerchada (403), una división maletero/camarote (404) junto con el puente de soporte 3 (902) y la estructura reticular (401).
- 10 4- Autobuses y autocares autoportantes resistentes al vuelco según reivindicación 1, 2 y 3 caracterizado porque los puentes de soporte 1,2,3,4 5 y 6 (900), (901), (902), (903), (904) y (905) respectivamente son las estructuras que dan sostén a la superestructura (2000) y están conformadas cada una por un amarre horizontal de puente (911), soportados sobre los amarres verticales del puente (907), con unas salientes superiores laterales que forman el soporte del piso (909).
- 15
- 20 5- Autobuses y autocares autoportantes resistentes al vuelco según reivindicación 1, 2, 3 y 4 caracterizado porque los puentes de soporte 1,2,3 4 y 5 (900), (901), (902), (903) y (904) respectivamente cuenta con unas diagonales de amarre (908) (910) en el centro y laterales de cada puente.
- 25 6- Autobuses y autocares autoportantes resistentes al vuelco según reivindicación 1, 2 y 4 caracterizado porque el puente de soporte 6 (905) cuenta con un par de pie de amigos centrales (920)
- 30 7- Autobuses y autocares autoportantes resistentes al vuelco según reivindicación 1 y 4 caracterizado porque los puentes de soporte 4 y 5 (903) y (904) cuentan con amarre horizontal central (913) donde se une un par de soportes del sistema de suspensión neumática (912), un par de

anclajes barras de sujeción (915) y un par de soportes de amortiguador (914) cada uno.

- 5 8- Autobuses y autocares autoportantes resistentes al vuelco según reivindicación 1 y 4 caracterizado porque el puente de soporte 1 (900) cuentan con la base de anclaje de la caja de dirección (906), el cual sobrelleva la base de fijación de caja de dirección (307)
- 10 9- Autobuses y autocares autoportantes resistentes al vuelco según reivindicación 1 caracterizado porque la plataforma el conductor (200) cuenta con una estructura colapsable (205) sobre unos puntos de pivote (207) asegurados a la plataforma fija (201), seguida del piso de plataforma (202), unido al puente de soporte 1 (901) mediante unas diagonales de refuerzo (203); esta plataforma tiene en su parte frontal un
15 amarre estructural (204).
- 20 10-Autobuses y autocares autoportantes resistentes al vuelco según reivindicación 1 caracterizado porque el perfil de anclaje del soporte del sistema de suspensión (304) cuenta con un apéndice de anclaje (310) del sistema de suspensión neumático delantero (500)
- 25 11-Autobuses y autocares autoportantes resistentes al vuelco según reivindicación 1 caracterizado los refuerzos inferiores (303), la base del soporte (302) junto con el cierre del sistema de dirección (306) cuentan con unos puntos de anclaje para las barras de sujeción (305) (308) (309) y (311).
- 30 12-Autobuses y autocares autoportantes resistentes al vuelco según reivindicación 1 caracterizado la base soporte (302) cuenta con un anclaje para el amortiguador (312)

13-Autobuses y autocares autoportantes resistentes al vuelco según reivindicación 1 caracterizado porque

5 14-Autobuses y autocares autoportantes resistentes al vuelco según reivindicación 1 caracterizado porque el soporte del motor (7) tiene una cercha de amarre (64) entre el soporte del motor y las cerchas laterales (3)

10

15-Autobuses y autocares autoportantes resistentes al vuelco según reivindicación 1 caracterizado porque la superestructura (2000) se compone de un techo (1), una estructura trasero (2), una estructura frontal (5), un par de cerchas laterales (3) en lado izquierdo y derecho, y el piso de pasajeros (600)

15

16-Autobuses y autocares autoportantes resistentes al vuelco según reivindicación 15 caracterizado porque el techo (1) se compone de 3 a 12 perfiles longitudinales de techo (103), de 1 a 12 arcos intermedios (104) y de 2 a 12 arcos principales (101), donde dicho arcos cuentan en sus esquinas con un refuerzo de arco (150).

20

17-Autobuses y autocares autoportantes resistentes al vuelco según reivindicación 15 caracterizado porque las cerchas laterales (3) se componen de una columna anterior (30) y una columna posterior (35), en medio de estas hay de 2 a 12 columnas intermedias (34), cruzadas por el pasamanos (33), el perfil longitudinal de soporte (31) y una cercha (32). Para las columnas que estén unidas a los puentes hay un refuerzo en el nudo (36) y complemento del refuerzo del nudo en L (37)

25

30

5 18-Autobuses y autocares autoportantes resistentes al vuelco según reivindicación 16 caracterizado porque el refuerzo de arco (150) esta constituido por un refuerzo que es un perfil (151) dispuesto entre arista y arista cerca las esquinas del arco (101), adosado al mismo por una chapa (152).

10 19- Autobuses y autocares autoportantes resistentes al vuelco según reivindicación 15 caracterizado porque el piso de pasajeros (600) costa de un par de vigas de refuerzos (602) y un sobremotor (601), sobre las muescas que queda entre los soporte del piso (909).