

**HUMBERTO RUBIO & CIA.
ABOGADOS**

Carrera 7 No. 74-64 Oficina 506
Teléfonos 313 24 08 - 313 24 10 - 313 24 23 - 313 17 89
Fax: (571) 313 16 - 47 - (571) 313 23 67

Email: rubiclaw@uneto.co
Apartado Aéreo 21848
Bogotá, D.C. - Colombia

SUPERINDUSTRIA Y COMERCIO
Radicación: 02020325 00000002
Fecha (RD): 2002-05-27 15:14:11

Folios: 8

Trámite: 1 002 PATENTES D 1 REGISTRO/ 444 REPUESTO
Dependencia: 2000 DIVISION DE NUEVAS CREACIONES

Señores

**DIVISIÓN DE NUEVAS CREACIONES
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**
E. _____ S. _____ D. _____

REF: Expediente No. 02-020.325
Patente de Invención: "ESTRUCTURA DE MONTAJE
DE FIJACIÓN DE ASIENTO
PARA MOTOCICLETA"
Solicitante: HONDA GIKEN KOGYO
KABUSHIKI KAISHA

DESTINO: 08

HUMBERTO RUBIO CAMACHO, mayor de edad, vecino de Bogotá, D.C., y en respuesta al Auto proferido por esa Dependencia, y en respuesta al auto proferido por su Despacho, de manera respetuosa me permito acompañar:

- Copia Certificada de la Solicitud No. 2001-062572 de 06 de marzo de 2.001, expedida por la Autoridad Competente; junto con su respectiva traducción al castellano; base de la prioridad reivindicada en la solicitud de registro de la patente en la referencia; todo de conformidad con el Artículo 4° del Convenio de la Unión de París.
- Documento de cesión otorgado por los Señores Masayoshi HORI y Yuji TSUJIMOTO; debidamente legalizado, por medio del cual ceden todos los derechos poseídos sobre la presente invención a favor de mi representada la sociedad HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA.

Así mismo manifiesto que el lugar de constitución de la sociedad solicitante es Tokio, Japón, todo de acuerdo a lo expresado en el formulario de solicitud.

Teniendo en cuenta lo anterior, de manera atenta me permito solicitar a su Despacho, se sirva continuar con el trámite correspondiente para lo cual de manera expresa manifiesto que renunció al termino concedido en el auto.

Atentamente,


HUMBERTO RUBIO CAMACHO
C.C. 17'192.062 de Bogotá
T.P. 50.007 Consejo Superior
De la Judicatura
COD. 4134

524-029/pi

38 32

D E C L A R A T I O N

I, Hideyuki SHIOBARA, a citizen of Japan, of No. 18-17, Suido 2-chome, Bunkyo-ku, Tokyo, Japan, translator, do solemnly and sincerely declare:

1. That I am well acquainted with the Japanese Language and English Language, and
2. That the attached document:

Certified Copy of the Patent Application
No. 2001-062572
Certificate No. 2002-3008224

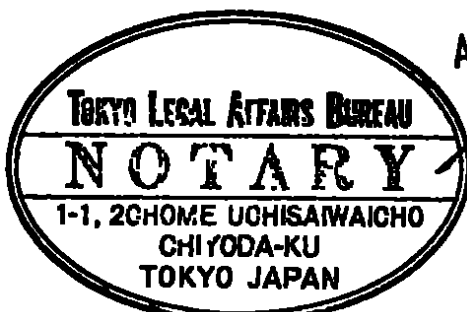
is a full, true and faithful translation into the English Language made by me of the accompanying document.

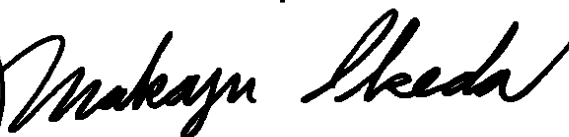
Dated: on this 4th day of April , 2002 , Tokyo, Japan

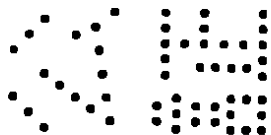

Hideyuki SHIOBARA

This is to certify that the attached document was subscribed before me by the above-named person(s) on this day.

APR - 4 2002




MAKAZU IKEDA
NOTARY



H101-0319
27/91

33

**PATENT OFFICE
JAPANESE GOVERNMENT**

**This is to certify that the annexed is a true copy of the
following application as filed with this office.**

Date of Application: March 6, 2001

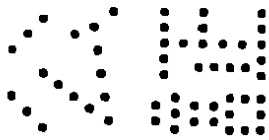
Application Number: Patent Application No. 2001-062572

Applicant(s): HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

February 19, 2002

**Commissioner,
tent Office: Kozo OIKAWA (seal)**

Certificate No. 2002-3008224



(Document Name) Application for Patent
(Reference Number) H101 031901
(Destination) Commissioner, Patent Office
(International Patent Classification) B62J 1/12
B62H 5/00

(Inventor)
(Address) c/o: KABUSHIKI KAISHA HONDA GLJUTSU KENKYUSHO
4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japan
(Name) Yuji TSUJIMOTO

(Inventor)
(Address) c/o: KABUSHIKI KAISHA HONDA GLJUTSU KENKYUSHO
4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japan
(Name) Masayoshi HORI

(Applicant)
(Identification No.) 000005326
(Name) HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA
(Representative) Hiroyuki YOSHINO

(Agent)
(Identification No.) 100089509
(Patent Attorney)
(Name) Kiyomitsu KOMATSU
(Telephone) 3984-3456

(Designation of Charge)
(Ledger No. for Payment) 040213
(Amount of Payment) ¥21,000

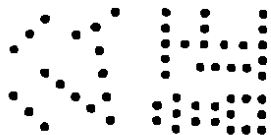
(List of Submitted Documents)
(Object Name) Specification 1
(Object Name) Drawings 1
(Object Name) Abstract 1

014

35

(General Power of Attorney No.) 9102144

(Necessity of Confirmation) Necessary



[Name of Document] Specification

[Title of the Invention] Seat Lock Mounting Structure for
Motorcycle

[What is Claimed is]

[Claim 1] A seat lock mounting structure for a
motorcycle including a seat openably/closably supported
on a pair of left and right seat rails and a seat lock
fixed on a cross plate provided between said left and
right seat rails, characterized in that

a grip projecting sideways from said left and right
seat rails is provided; and

said grip, said seat lock, and a rock cover for
covering a part of said seat lock are mounted together to
said cross plate by means of a common mounting member.

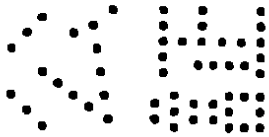
[Claim 2] A seat lock mounting structure for a
motorcycle according to claim 1, wherein the mounting of
said grip, said seat lock, and said lock cover to said
cross plate is co-fastening thereof to said cross plate
by means of a common bolt.

[Detailed Description of the Invention]

[0001]

[Technical Field to Which the Invention Pertains]

The present invention relates to a seat lock



41 A
37

mounting structure for a motorcycle, and particularly to a structure capable of advantageously mounting a seat lock, a grip, and the like.

[0002]

[Prior Art]

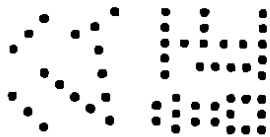
A technique is known, for example, from Japanese Patent Laid-open No. Hei 5-155370, Japanese utility Model Laid-open No. Sho 58-174387, and Japanese Patent Publication No. Hei 3-31620, wherein a seat lock for fixing a seat, which is openably/closably or removably provided, to a vehicular body is mounted on a cross plate provided between left and right seat rails.

Another technique is known, for example, from Japanese Patent Laid-open Nos. Hei 11-278340 and Hei 5-155370, wherein a lock cover for covering at least part of a seat lock is provided and a grip projecting sideways from left and right seat rails is provided.

[0003]

[Problem to be solved by the Invention]

By the way, in the case of providing a grip and a lock cover, if the grip and the lock cover are separately mounted on a cross plate or the like, then the number of mounting steps becomes large and thereby the number of parts becomes larger. Accordingly, it is required to



47 38

mount a grip and a lock cover on a cross plate or the like without increasing the number of mounting steps and the number of parts. An object of the present invention is to meet such a requirement.

[0004]

[Means for Solving the Problem]

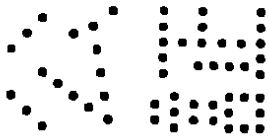
To solve the above-described problem, according to the present invention, there is provided a seat lock mounting structure for a motorcycle including a seat openably/closably supported on a pair of left and right seat rails and a seat lock fixed on a cross plate provided between the left and right seat rails, characterized in that a grip projecting sideways from the left and right seat rails is provided; and the grip, the seat lock, and a lock cover for covering a part of the seat lock are mounted together to the cross plate by means of a common mounting member.

[0005]

In the above-described seat lock mounting structure, the mounting of the grip, the seat lock, and the lock cover to the cross plate may be co-fastened thereof to the cross plate by means of a common bolt.

[0006]

[Effect of the Invention]

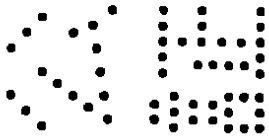


39 A

Since a seat lock is disposed on a cross plate and mounting portions of the seat lock, a lock cover for covering part of the seat lock, and a grip are mounted on the cross plate by using a common mounting member, the seat lock, the lock cover, and the grip are integrally fixed to the cross plate. Consequently, as compared with a structure in which the three members are separately mounted, it is possible to reduce the number of mounting steps and the number of parts. As another effect, since the mounting portions of the three members are concentratedly located, a space required for mounting the three members can be reduced, so that it is possible to easily mount the three members on the cross plate having a limited area. As a further effect, since the three members are mounted to the cross plate in a state being stacked to each other, the mounting portions of the three members are reinforced and thereby the three members are rigidly mounted. In the case of carrying out the mounting of the three members to the cross plate by a manner of co-fastening the three members by means of a common bolt, the three members can be simply mounted to the cross plate.

[0007]

[Mode for Carrying Out the Invention]



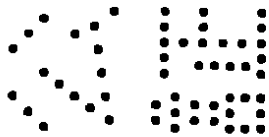
44
40 A

Hereinafter, one embodiment of the present invention will be described with reference to the drawings. FIG. 1 is a side view of a motorcycle to which the embodiment is applied, and FIG. 2 is a plan view showing an essential portion of the motorcycle shown in FIG. 1. It is to be noted that in the following drawings, upper and lower sides, left and right sides, and front and rear sides are based on a running direction of the motorcycle.

[0008]

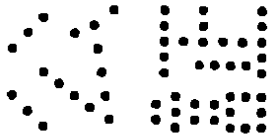
A schematic configuration of the motorcycle in this embodiment will be first described with reference to FIGS. 1 and 2. In the figures, reference numeral 1 designates a front wheel; 2 is one of a pair of left and right front fork portions; 3 is a handlebar; 4 is a head pipe; 5 is a body frame; 6 is a fuel tank; 7 is a tandem seat; 7a is a rider's front seat; 7b is a passenger's rear seat; 8 is a grip; 9 is an oil cooler; 10 is one of shrouds; 11 is a four-cycle engine; 12 is one of side covers; 13 is a rear cover; 14 is a side stand; 15 is one of step holders; 16a is one of rider steps; 16b is one of pillion steps; 17 is a rear swing arm; 18 is a rear wheel; and 19 is a rear cushion unit for a rear wheel suspension.

[0009]



41 A

The body frame 5 includes a main frame 20 extending rearwardly from the head pipe 4 nearly in line along a center of a vehicular body; a pair of left and right center frames 21 extending downwardly from left and right ends of a rear end portion of the main frame 20 while passing a rear side of the engine 11; a down frame 22 extending obliquely downwardly from the head pipe 4 while passing a front side of the four-cycle engine 11; a pair of left and right lower frames 23 extending from left and right ends of a lower end portion of the down frame 22 while passing a back side of the engine 11, to be connected to lower end portions of the center frames 21; a pair of left and right seat rails 24 extending rearwardly, slightly obliquely upwardly from upper portions of the left and right center frames 21; and a pair of left and right rear frames 25 extending rearwardly, obliquely upwardly from approximately lower portions of the center frames 21, to be connected to rear portions of the seat rails 24. Each of the members 20 to 25, which constitute the body frame 5, is formed of a round or square pipe made from a suitable metal. The seat 7 is removably mounted on the pair of left and right seat rails 24, and is fixed to the seat rails 24 by a seat lock.



42 A

[0010]

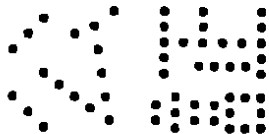
The engine 11 is supported in a state being mounted in a loop structure surrounded by the main frame 20, the center frames 21, the down frame 22, and the lower frames 23. In FIG. 1, reference numeral 26 designates an exhaust pipe, and 27 is a muffler, and in FIG. 2, reference numeral 28 designates a brake pedal, and 29 is a shift pedal.

[0011]

A mounting structure for a seat lock and the like will be described below. FIG. 3 is a side view of an essential portion of a rear portion of a vehicular body showing a seat lock structure; FIG. 4 is a view showing, from above, a seat lock portion, with part of a lock cover cutaway; FIG. 5 is a view illustrating co-fastening of the lock cover, a seat lock, and a grip; FIG. 6 is a bottom view of the seat lock; FIG. 7 is a rear view of the seat lock; FIG. 8 is a plan view of the lock cover; and FIG. 9 is a schematic view of the lock cover and its peripheral parts.

[0012]

Referring to FIGS. 3 and 5, a cross plate 30 is provided between rear portions of the left and right seat rails 24, and a seat lock 31 is mounted on the cross



43

plate 30. The seat lock 31 is used to lock a fastener 33 provided on a bottom plate 32 of the seat 7 in such a manner as to project downwardly therefrom. When a key (not shown) is inserted in a key hole 35 of a key cylinder 34 and is turned for unlocking, the locking of the fastener 33 by the seat lock 31 is released by movement of a connecting wire 36 connected to the key cylinder 34.

[0013]

The key cylinder 34 is supported by a bracket 37 projecting downwardly from the seat rail 24. The key hole 35 looks under a lower end of the rear cover 13. The connecting wire 36 extends, in a state being inserted in the sheath 38, upwardly while passing a side of each of the seat rail 24 and the cross plate 30, to be connected to a lock arm (which will be described later) of the seat lock 31. An upper portion of the sheath 38 is covered with a lock cover 40.

[0014]

The lock cover 40 is disposed longer in the width direction of a vehicular body between the bottom plate 32 and the seat lock 31, to cover the sheath 38. A rear side of the grip 8 is mounted on the cross plate 30. A front side of the grip 8 is mounted to stays 41 provided on the

44

44

seat rails 24 (see FIG. 3). In FIG. 3, reference numeral 42 designates a weld nut, and 43 designates a bolt.

[0015]

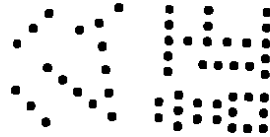
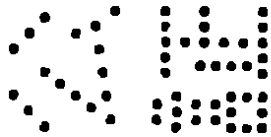
Referring to FIG. 5, the grip 8 is formed of a metal pipe having an approximately C-shape. The front side portion of the grip 8 is cut into left and right portions with a space put therebetween. Each of ends of the left and right portions is taken as a flattened mounting portion 44. The mounting portions 44 of the grip 8 are, as shown in FIG. 3, fastened to the weld nuts 42 of the stays 41 by means of the bolts 43.

[0016]

The rear side portion of the grip 8 is a continuous portion crossing the left and right seat rails 24. A bracket 45 is mounted to an intermediate portion of the rear side portion of the grip 8 in such a manner that a front portion of the bracket 45 projects forwardly. The bracket 45 is located at a position at which the bracket 45 is stacked to the cross plate 30. The bracket 45 has left and right mounting holes 46. The mounting holes 46 correspond to weld nuts 47 previously provided on the cross plate 30 (see FIG. 3).

[0017]

The seat lock 31 has left and right mounting holes



45

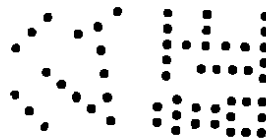
50. The seat lock 31 is to be stacked to the bracket 45 with the mounting holes 50 aligned to the mounting holes 46 of the bracket 45. A detailed structure of the seat lock 31 will be described below.

[0018]

The lock cover 40 is an elongated metal member having a length nearly equal to a distance between the left and right seat rails 24. The lock cover 40 includes left and right mounting portions 60 each of which has a mounting hole 61. The mounting portions 60 are to be stacked to the seat lock 31 with the mounting holes 61 aligned to the mounting holes 50 of the of the seat lock 31.

[0019]

Accordingly, the bracket 45, the seat lock 31, and the lock cover 40 can be fixed to the cross plate 30 at a time by a manner of placing the bracket 45 on the cross plate 30 with the mounting holes 46 aligned to the welt nuts 47, placing the seat lock 31 on the bracket 45 with the mounting holes 50 aligned to the mounting holes 46, placing the mounting portions 60 of the lock cover 40 with the mounting holes 61 aligned to the mounting holes 50, and fastening the three members 45, 31 and 40 to the weld nuts 47 by means of common bolts 48 (see FIG. 3).

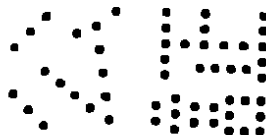


46 #

[0020]

Referring to FIGS. 4 to 6, the seat lock 31 includes a main fixing body 51 having left and right end portions downwardly bent so as to be stacked to the cross plate 30. The above-described mounting holes 50 are provided in the left and right end portions of the main fixing portion 51 of the seat lock 31. A central portion, positioned between the left and right mounting holes 50, of the main fixing portion 51 of the seat lock 31 is taken as a raised portion projecting over the cross plate 30, which raised portion has an insertion hole 52 in which the fastener 33 is to be inserted. The seat lock 31 includes a lock arm 52 turnable between a position at which the lock arm 52 is partially overlapped to the insertion hole 52 and a position at which the lock arm 52 is perfectly out of the insertion hole 52. One end of the lock arm 53 is connected to a rear portion of the main fixing portion 51 via a shaft 54, and the other end thereof projects forwardly of the main fixing portion 51 and is taken as a mounting portion 55. One end of the connecting wire 36 is connected to the mounting portion 55. One end of a return spring 56 is also connected to the mounting portion 55.

[0021]



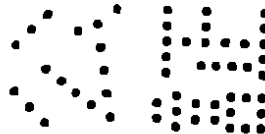
57
47 A

The other end of the return spring 56 is mounted to a spring mounting projection 57 projecting forwardly from a right end of a front portion of the main fixing portion 51, to urge the lock arm 53 to a locking position. A wire supporting projection 58 projecting forwardly is provided at a left end of the front portion of the main fixing portion 51. One end of the sheath 38 is fixed to the wire supporting projection 58. Accordingly, the connecting wire 35 is exposed between the projection 58 and the mounting portion 55.

[0022]

The lock cover 40 is provided for covering the exposed portion of the connecting wire 36. Referring to FIGS. 4, 8 and 9, the lock cover 40 is formed into an approximately square cylinder shape by press-molding. A front side of the lock cover 40 is taken as a front surface portion extending over the entire length in the longitudinal direction (see FIG. 4), and an upper side thereof is taken as an upper surface portion 63 (see FIGS. 8 and 9). A lower side of the lock cover 40 is opened. A right end portion of the lock cover 40 is closed by a right surface portion 64 continuously, curvedly extending from the rear surface side.

[0023]

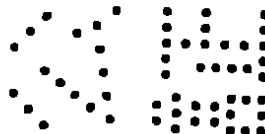


48

As is apparent from FIGS. 4 and 9, an intermediate portion of the rear surface of the lock cover 40 is opened. The mounting portion 55 side of the lock arm 53 is inserted in an inner space of the lock cover 40 through the intermediate portion of the rear surface of the lock cover 40. Referring to FIG. 9, rear surface walls 66a, 66b and 66c, which are bent from the upper surface portion 63 and extend downwardly, are formed on a rear portion of the rear surface side excluding the opening portion. The mounting portions 60 are formed on lower portions of the rear surface walls 66b and 66c in such a manner as to be bent approximately in the horizontal direction. The bent portions, that is, the mounting portions 60 are reinforced by ribs 66d and 66e, respectively. The right side surface portion 64 extending in the lateral direction to the right end is continuously formed on the rear surface portion 66c. In addition, leading ends of the spring mounting projection 57 and the wire supporting projection 58 curvedly extend in the inner space of the lock cover 40 through the lower opening portion.

[0024]

A side extension portion 67, which is stepwise lowered, is provided at a left end of the lock cover 40



SP
49. A

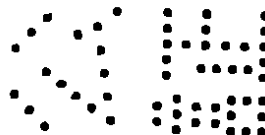
for preventing interference with a stepped portion 32a, which is stepwise lowered, of the bottom plate 32 of the seat 7. The side extension portion 67 covers a portion, bent on the cross plate 30, of the sheath 38 projecting sideways from the left seat rail 24 and extending from below to above. An upper surface portion 67a and a rear surface portion 67b of the side extension portion 67 are formed at positions at which they can cover the sheath 38.

[0025]

With this side extension portion 67, the sheath 38 passes through a space surrounded by the side wall portion 32b of the bottom plate 32, the rear cover 13, the seat rail 24, and the bracket 37. That is to say, the sheath 38 can be wired at a location being out of the reach of hands. By the presence of a flange portion, bent outwardly of the vehicular body, provided at a rear edge portion of the bracket 37, the rear sides of the connecting wire 36 and the sheath 38 are also out of the reach of hands (see FIGS. 3 and 9).

[0026]

A function of the embodiment will be described below. As shown in FIGS. 3 and 5, the seat lock 31, the lock cover 40, and the bracket 45 of the grip 8 can be integrally co-fastened to the cross plate 30 by stacking



5#
50 19

the seat lock 31, the lock cover 40, and the bracket 45 of the grip 8 to the cross plate 30 and fastening the common bolts 48 to the weld nuts 47. Accordingly, as compared with the structure in which these members are separately mounted, it is possible to significantly reduce the number of mounting steps and the number of parts.

[0027]

Since the members can be concentratedly mounted in a space on the cross plate 30 having a limited area, the layout can be simplified. Further, since the rigid parts are integrally stacked to each other, they can be rigidly mounted to the cross plate 30.

[Brief Description of the Drawings]

[FIG. 1]

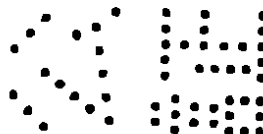
FIG. 1 is a side view of a motorcycle to which an embodiment is applied.

[FIG. 2]

FIG. 2 is a plan view of an essential portion of the motorcycle shown in FIG. 1.

[FIG. 3]

FIG. 3 is a side view of an essential portion of a rear portion of a vehicular body showing a seat lock



51

structure.

[FIG. 4]

FIG. 4 is a view showing, from above of the vehicular body, a seat lock portion.

[FIG. 5]

FIG. 5 is a view showing mounting of a seat lock and the like.

[FIG. 6]

FIG. 6 is a bottom view of the seat lock.

[FIG. 7]

FIG. 7 is a rear view of the seat lock.

[FIG. 8]

FIG. 8 is a plan view of a lock cover.

[FIG. 9]

FIG. 9 is a schematic view showing a back surface of the lock cover and its peripheral parts.

[Explanation of Reference Numerals]

7: seat, 8: grip, 13: rear cover, 24: seat rail, 30: cross plate, 31: seat lock, 34: cylinder lock, 36: connecting wire, 40: lock cover, 45: bracket, 46: mounting hole, 47: weld nut, 48: bolt, 50: mounting hole, 61: mounting hole

SECRET

16
52

[Name of Document] Abstract of the Disclosure

[Abstract]

[Object] To reduce the number of mounting steps and the number of parts by concentratedly mounting a seat lock and its peripheral members.

[Configuration] A bracket 45 of a grip 8, a seat lock 31, and a lock cover 40 for covering a connecting wire 36 of the seat lock 31 are stacked on a cross plate 30 for connecting rear ends of left and right seat rails 24 to each other while mounting holes 46, 50 and 61 thereof are aligned to each other, and are co-fastened to the cross plate 30 by means of bolts.

[Selected Drawing] FIG. 5

整理 号=H101031901

特願2001-062572

提出日 平成13年 3月 6日

頁 1/ 9

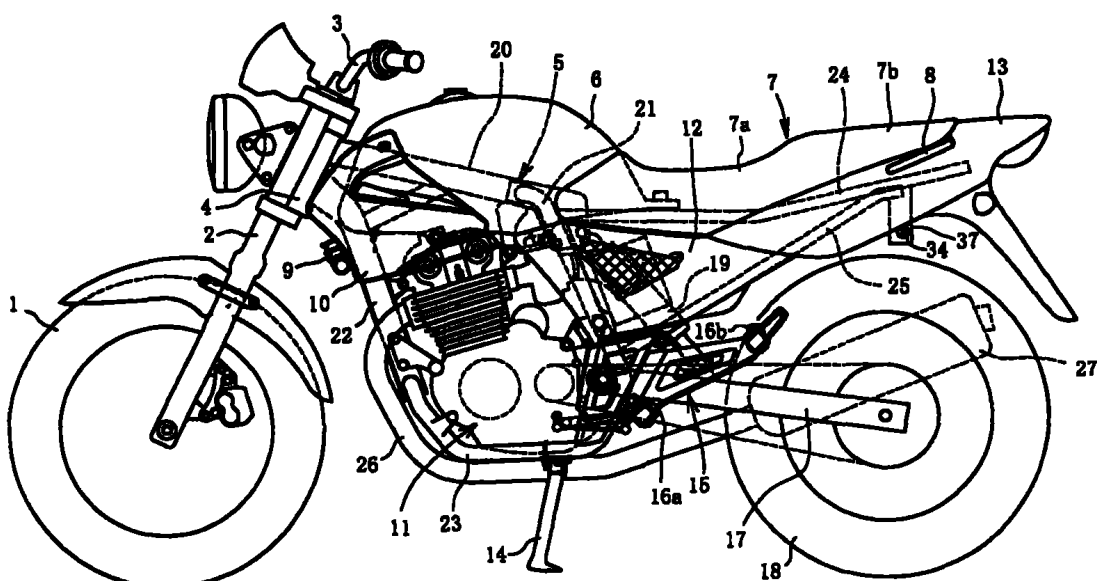
【 類名】 図面

【Name of Document】

DRAWING

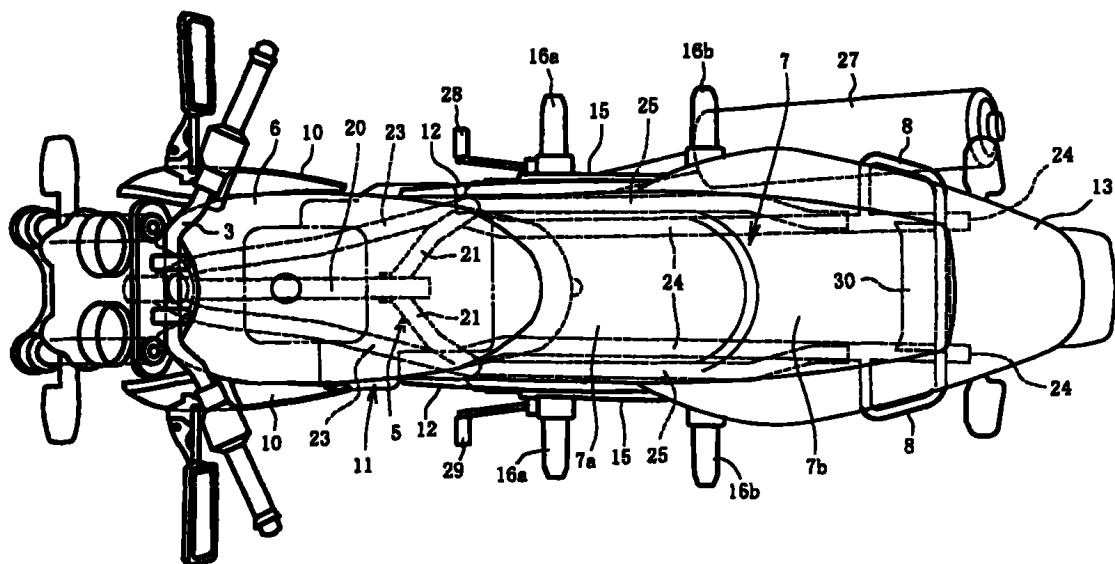
【図1】

【FIG 1】



【例2】

[FIG 2]

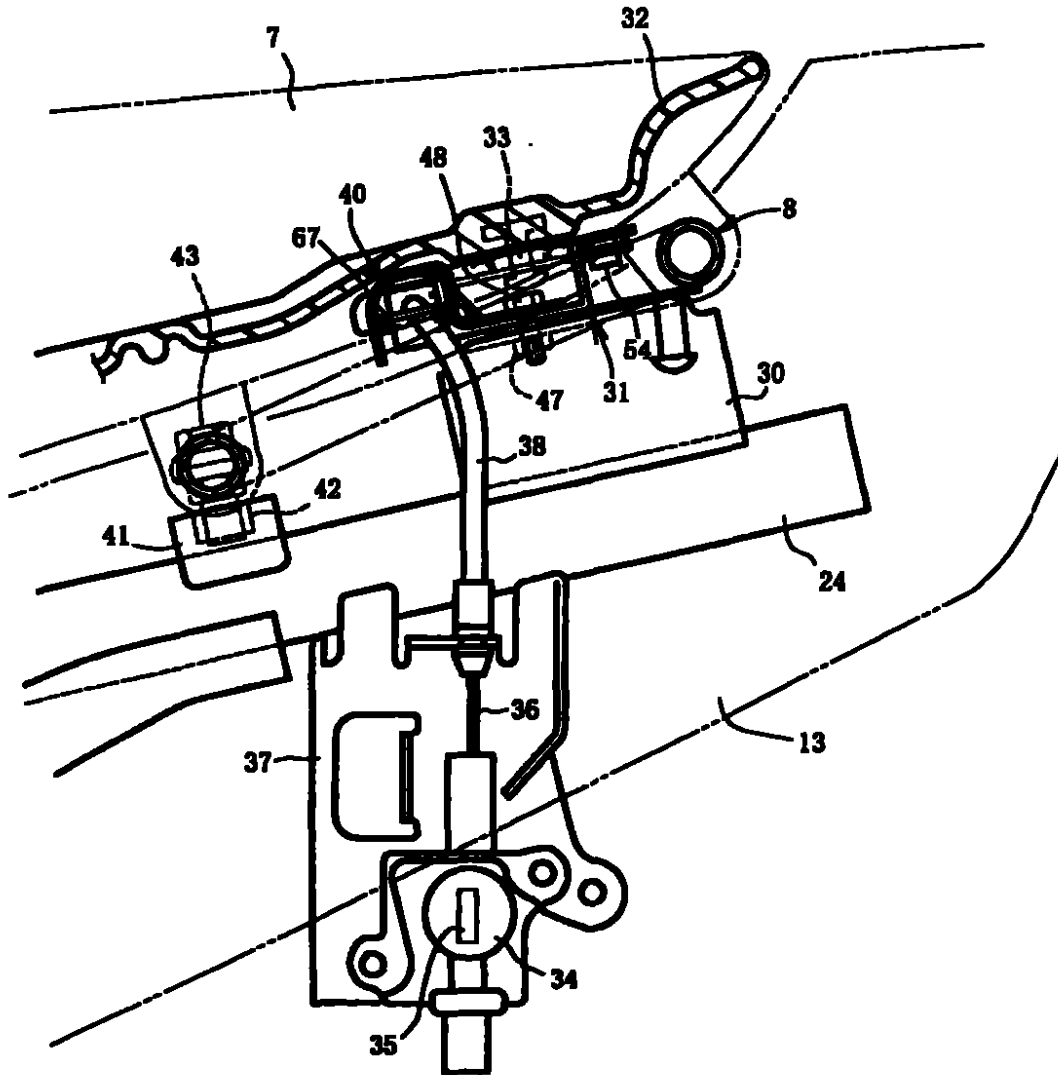


特許庁

55

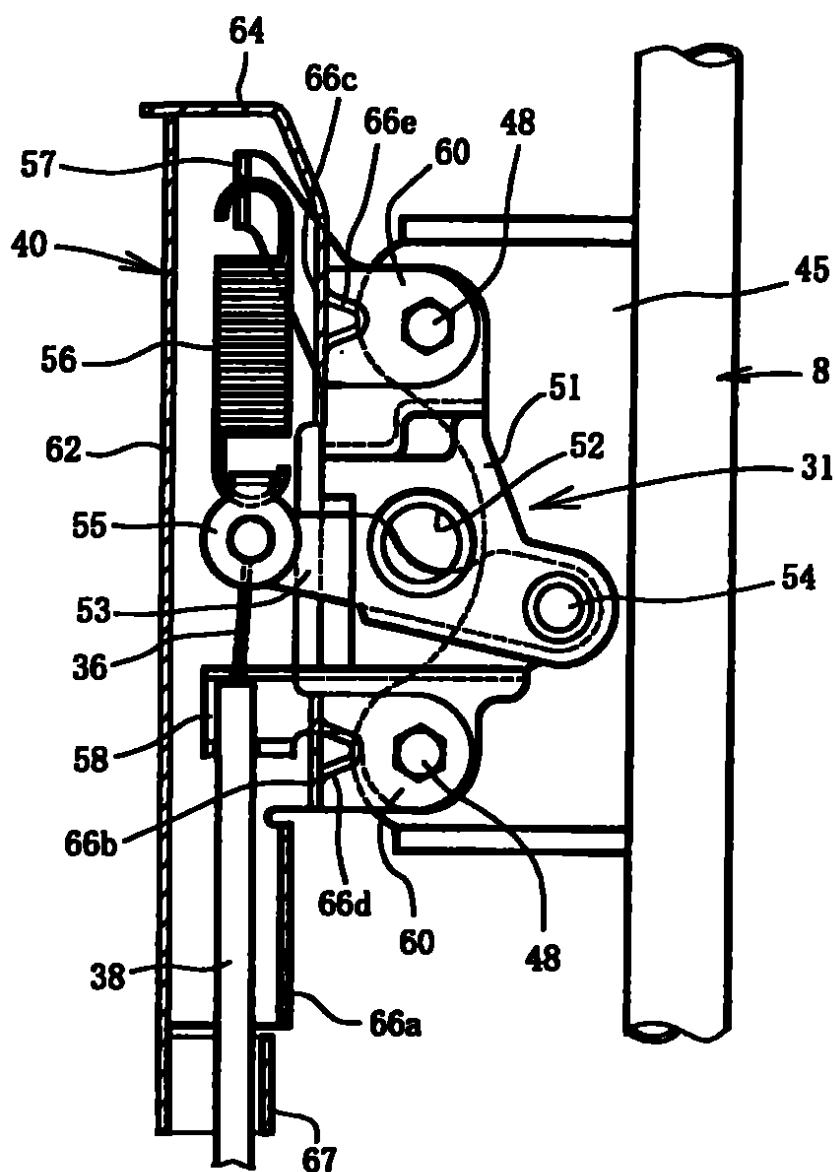
【図3】

【FIG. 3】



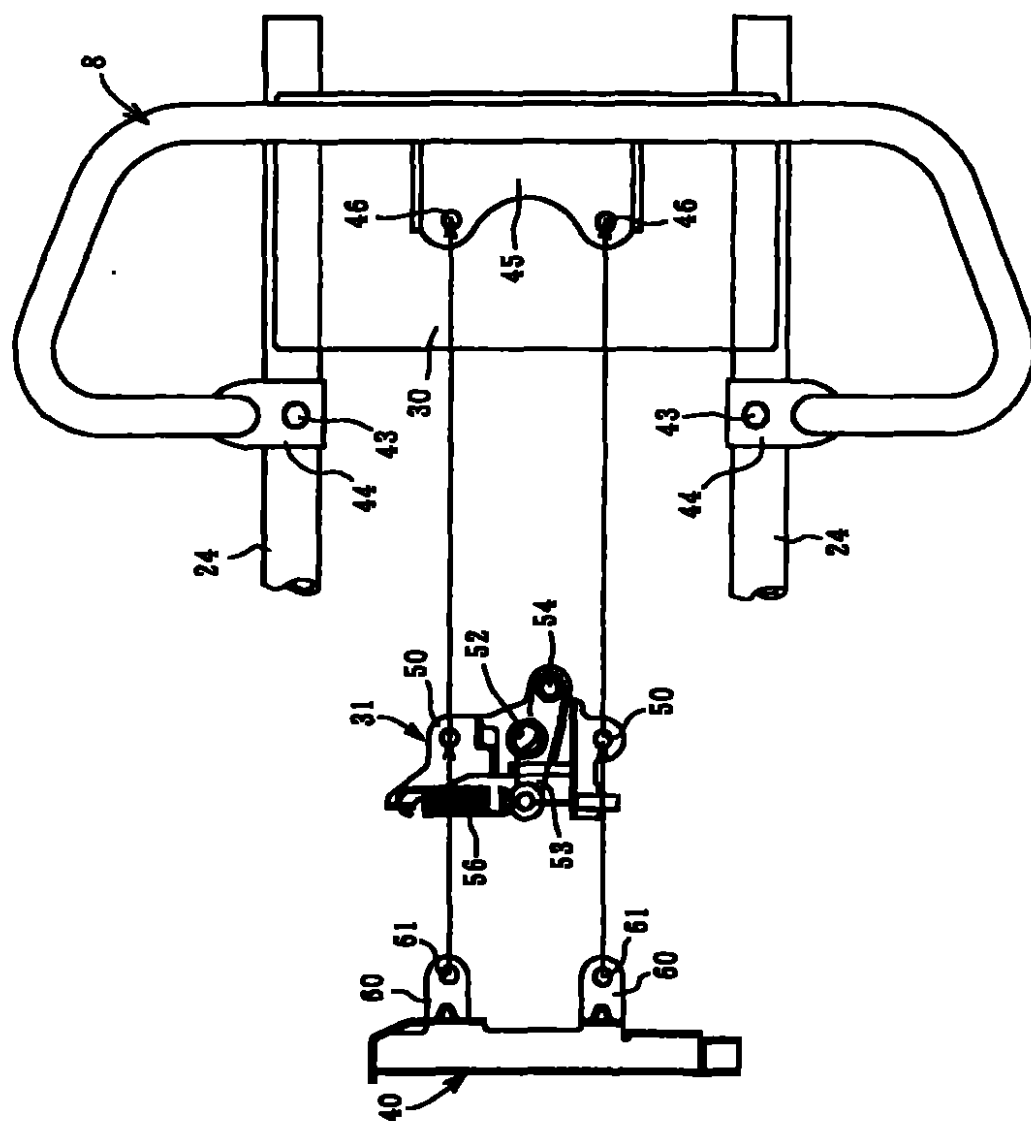
【図4】

【FIG. 4】



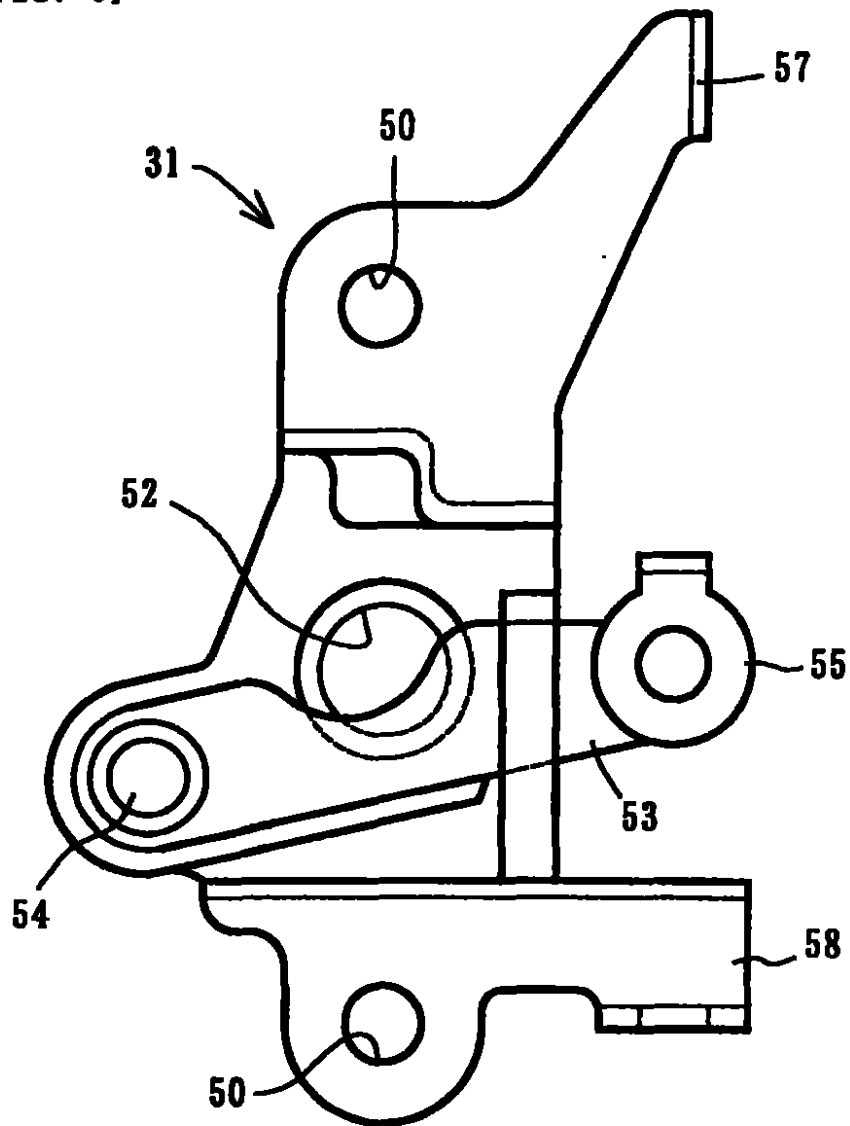
【図 5】

[FIG. 5]



【図6】

【FIG. 6】

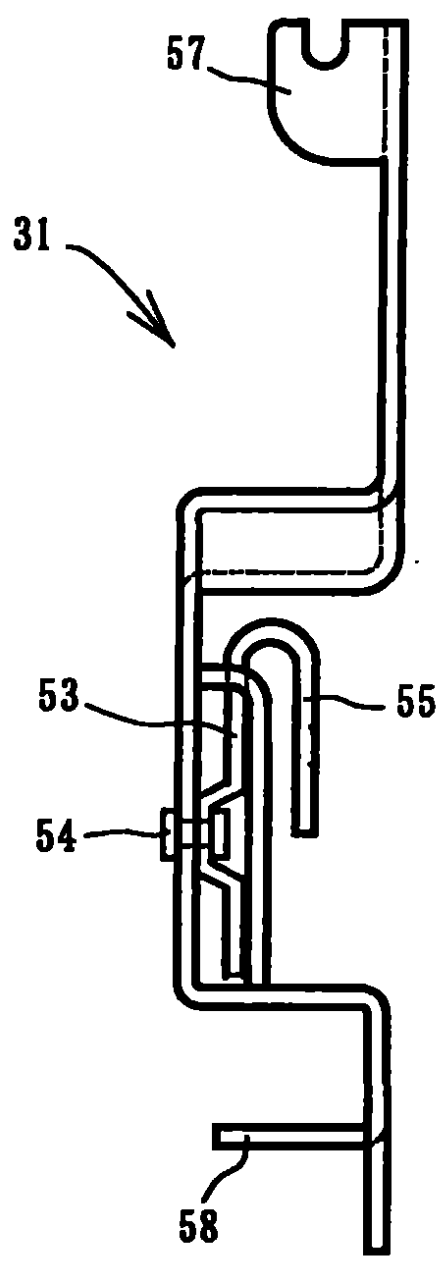


特許庁

64
59

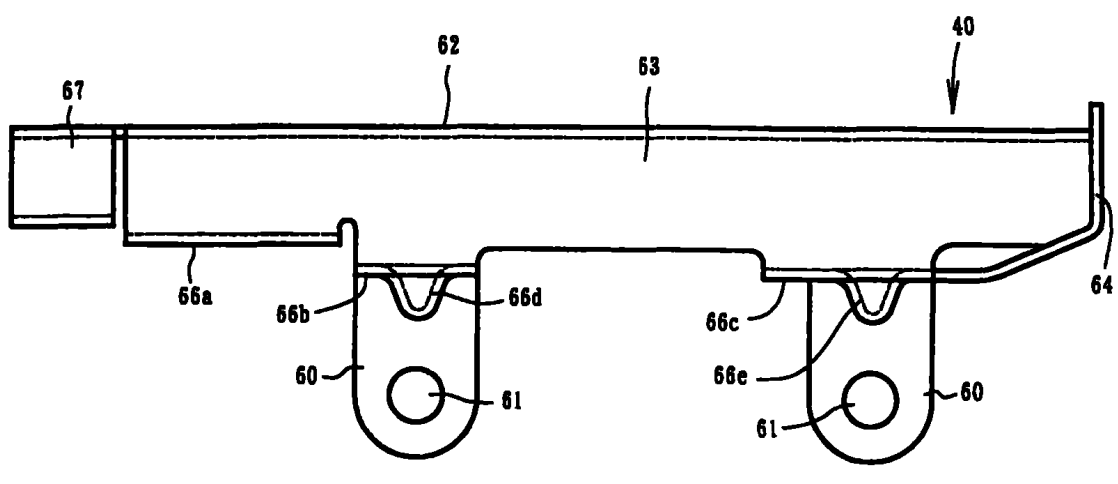
【図7】

【FIG. 7】

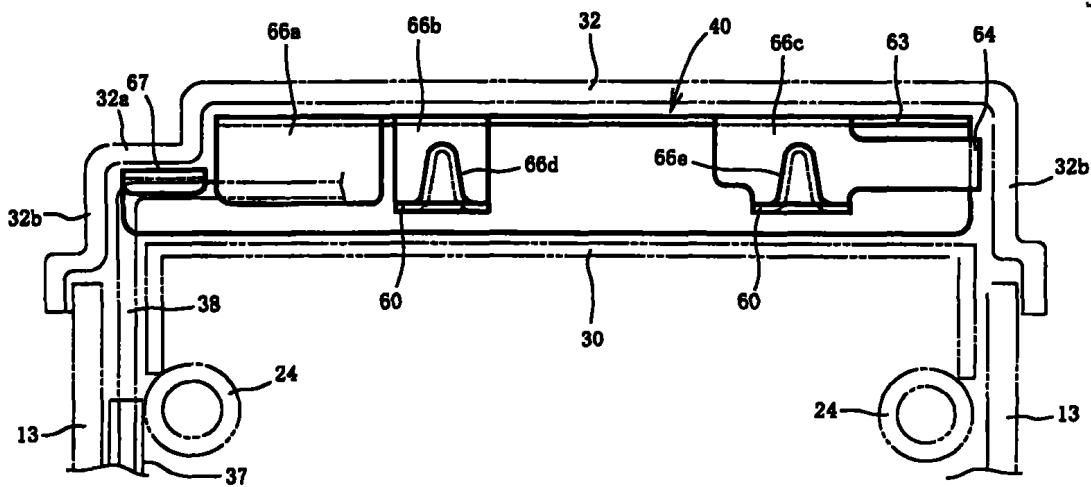


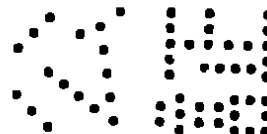
【図8】

[Fig 8]



【図9】
[FIG 9]





65 77
62

Acknowledged Information, Added Information

(Patent Applicant No.) 2001-062572
(Reception No.) 50100316479
(Document Name) Application for Patent
(The officer in Charge) The senior charge of the Third Dept. 0092
(Filing Date of this Document) March 7, 2001

Acknowledged Information, Added Information

(Filing Date) March 6, 2001

Information for History of the Applicant

Identification No. (000005326)

1. Date of Record September 6, 1990
(Reason of Record) New
Address 1-1, Minamiaoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo, Japan
Name HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

H101 6319
64

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office

出 願 年 月 日

Date of Application:

2001年 3月 6日

出 願 番 号

Application Number:

特願2001-062572

[ST.10/C]:

[JP2001-062572]

出 願 人

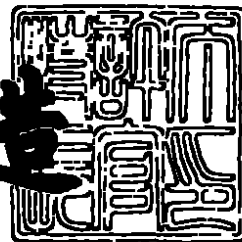
Applicant(s):

本田技研工業株式会社

2002年 2月19日

特 許 庁 長 官
Commissioner,
Japan Patent Office

及 川 耕 造



出証番号 出証特2002-3008224

65

【書類名】 特許願

【整理番号】 H101031901

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 B62J 1/12
B62H 5/00

【発明者】

【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社 本田技術
研究所内

【氏名】 辻本 勇二

【発明者】

【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社 本田技術
研究所内

【氏名】 堀 正佳

【特許出願人】

【識別番号】 000005326

【氏名又は名称】 本田技研工業株式会社

【代表者】 吉野 浩行

【代理人】

【識別番号】 100089509

【弁理士】

【氏名又は名称】 小松 清光

【電話番号】 3984-3456

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 040213

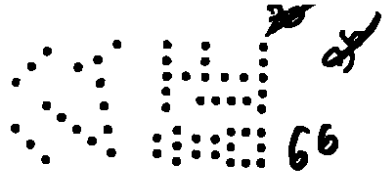
【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

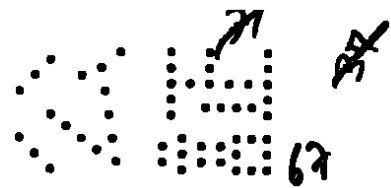
【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1



【包括委任状 号】 9102144
【ブルーフの要否】 要



【書類名】 明細書

【発明の名称】 自動 2 輪車用のシートロック取付構造

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 左右一対で設けたシートレール上にシートを開閉自在に支持するとともに、左右のシートレール間に掛け渡したクロスプレート上にシートロックを固定した自動 2 輪車において、前記左右のシートレールからそれぞれ側方へ張り出すグリップを設けるとともに、このグリップ、前記シートロック及びこのシートロックの一部を覆うロックカバーとを前記クロスプレートへ共通の取付部材で一緒に取付けたことを特徴とする自動 2 輪車用のシートロック取付構造。

【請求項 2】 前記グリップ、シートロック及びロックカバーの取付けが共通のボルトを用いた共締めであることを特徴とする請求項 1 に記載の自動 2 輪車用のシートロック取付構造。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

この発明は自動 2 輪車用のシートロックの取付構造に係り、特にシートロック及びグリップ等の有利な取付構造に関する。

【0002】

【従来の技術】

開閉自在もしくは着脱自在に設けられたシートを車体へ固定するためのシートロックを左右のシートレール間に掛け渡されたクロスプレート上へ取付けることは公知である（特開平 5-155370 号、実開昭 58-174387 号、特公平 3-31620 号）。

また、シートロックの少なくとも一部を覆うロックカバーを設けること及び左右のシートレールから側方へ張り出すグリップを設けることも公知である（特開平 11-278340 号、特開平 5-155370 号）。

【0003】

【発明が解決しようとする課題】

ところで、グリップやロックカバーを設ける場合、これらとシートロックをク

ロスプレート等へ別々に取付けると、取付工数が多くかつそのための部品点数も大するので、これらの削減が求められる。そこで本願発明に係る要請の実現を目的とする。

【0004】

【課題を解決するための手段】

上記課題を解決するため本願発明に係る自動2輪車用のシートロック取付構造は、左右一対で設けたシートレール上にシートを開閉自在に支持するとともに、左右のシートレール間に掛け渡したクロスプレート上にシートロックを固定した自動2輪車において、前記左右のシートレールからそれぞれ側方へ張り出すグリップを設けるとともに、このグリップ、前記シートロック及びこのシートロックの一部を覆うロックカバーとを前記クロスプレートへ共通の取付部材で一緒に取付けたことを特徴とする。

【0005】

このとき、前記グリップ、シートロック及びロックカバーの取付けが共通のボルトを用いた共締めしてもよい。

【0006】

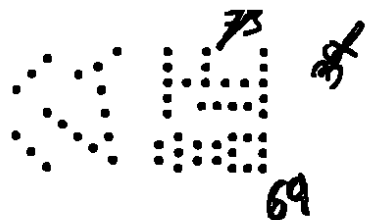
【発明の効果】

クロスプレートの上へシートロックを配置するとともに、この一部を覆うロックカバー及びグリップの取付部を共通の取付部材を用いて取付けると、シートロック、ロックカバー及びグリップがクロスプレート上へ一体に固定される。その結果、これらを別々に取付けるときと比べて取付工数並びに部品点数を削減できる。しかも取付部が集中するため取付用のスペースを小さくすることができ、限られたクロスプレート上での取付けを容易にする。また、三部材を重ねて取付けるため、取付部が強固になり各部材がしっかり取付けられる。なお、この取付は共通のボルトにより共締めすることができ、このようにすれば取付を簡単にできる。

【0007】

【発明の実施の形態】

以下、図面に基づいて一実施例を説明する。図1は実施例の適用された自動2



輪車の側面図、図2はその要部平面図である。なお、以下の説明において上下・左右・前後の各方向は自動2輪車の走行状態を基準とする。

【0008】

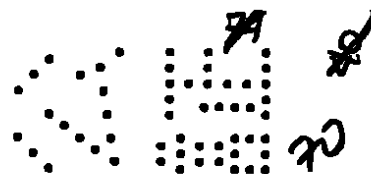
まず、これらの図においてこの自動2輪車の概要を説明する。図の符号1は前輪、2は左右一対で設けられるフロントフォーク、3はハンドル、4はヘッドパイプ、5は車体フレーム、6は燃料タンク、7は二人乗り用のシートであり、7aはライダー用の前席、7bは同乗者用の後席である。8はグリップ、9はオイルクーラー、10はシュラウド、11は4サイクル式のエンジン、12はサイドカバー、13はリヤカバー、14はサイドスタンド、15はステップホルダー、16aはライダーステップ、16bはピリオンステップ、17はリヤスイングアーム、18は後輪、19は後輪サスペンション用のリヤクッションユニットである。

【0009】

車体フレームはヘッドパイプ4から車体中心にそって後方へ略直線状に延びるメインフレーム20と、その後端部左右からそれぞれエンジン11の後方を通して下方へ延びる左右一対のセンターフレーム21と、ヘッドパイプから4サイクルエンジンの前方を斜め下方へ延びるダウンフレーム22と、その下端部左右からエンジン11の下方を通してセンターフレーム21の下端部へ連続する左右一対のロアーフレーム23と、左右の各センターフレーム21の上部から後方へ若干斜め上がりに延びる左右一対のシートレール24と、略センターフレーム21の下部から後方へ斜め上がりに延びてシートレール24の後部へ接続する果一対のリヤフレーム25とを備える。これらの車体フレームを構成する部材は適宜金属製の丸パイプまたは角パイプからなる。左右一対のシートレール24上にはシート7が着脱自在に取付けられ、シートロックによりシートレール24へ固定されるようになっている。

【0010】

エンジン11はメインフレーム20、センターフレーム21、ダウンフレーム22及びロアーフレーム23で囲まれたループ構造の中に搭載されて支持される。図1中の符号26は排気管、27はマフラー、図2中の符号28はブレーキペ



ダル、29はシフトペダルである。

【0011】

次に、シートロック等の取付構造を説明する。図3はシートロック構造を示す車体後部の要部側面図、図4はロックカバーの一部を破断してシートロック部分を車体上方から示す図、図5は六カバー、シートロック及びグリップの共締めについて説明する図、図6はシートロックの底面図、図7はシートロックを背面図、図8はロックカバーの平面図、図9はロックカバー及び周辺部品を概略表示する図である。

【0012】

図3及び図5に示すように、左右のシートレール24の各後部間に掛け渡されたクロスプレート30上にシートロック31が取付けられている。シートロック31はシート7の底板32に下方へ突出して設けられた止め金具33をロックするとともに、キーシリンダ34のキー穴35へ図示しないキーを入れて解錠することによりキーシリンダ34との連動ワイヤ36によりロック解除される。

【0013】

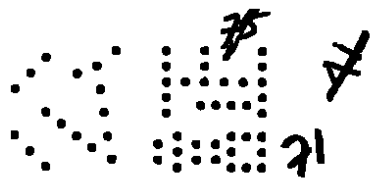
キーシリンダ34はシートレール24から下方へ突出するブラケット37に支持されて、キー穴35がリヤカバー13の下端から覗くようになっている。連動ワイヤ36は被覆38内に入ってシートレール24及びクロスプレート30の側方を通して上方へ延び、シートロック31の後述するロックアームへ連結されている。この被覆38の上部はロックカバー40によって覆われる。

【0014】

ロックカバー40は底板32とシートロック31の間に車幅方向へ長く配置される被覆38を覆う。また、クロスプレート30上にはグリップ8の後部側が取付けられ、このグリップ8の前部側はシートレール24上に設けられたステー41（図3）へ取付けられる。42はウエルドナット、43はボルトである。

【0015】

図5に示すように、グリップ8は金属パイプ製の略C字状をなす部材であり、前側部分は左右に分離されて各端部が偏平にされた取付部44をなし、ここでボルト43により図3に示すステー41のウエルドナット42へ締結される。



【0016】

また、グリップ8の後部側は左右のシートレール24を横切る連続部であり、その中間部にブラケット45が前方へ突出して取付けられている。ブラケット45はクロスプレート30上へ重なる位置にあり、左右に取付穴46が設けられている。この取付穴46は予めクロスプレート30へ設けられているウエルドナット47（図3）と一致する。

【0017】

シートロック31は左右に取付穴50を有し、かつブラケット45上へ重ねることができ、そのとき取付穴50は取付穴46と一致するようになっている。シートロック31の詳細構造は後述する。

【0018】

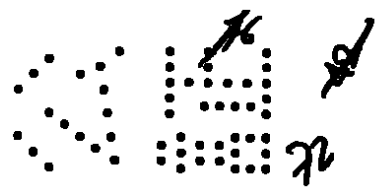
ロックカバー40は左右のシートレール24間の幅と略等しい程度の長さを有する細長い金属製部材であり、左右に2ヶ所の取付部60を備え、それぞれに取付穴61が設けられている。この取付部60はシートロック31上に重ねることができ、このとき、取付穴61は取付穴50と一致する。

【0019】

したがって、ブラケット45をクロスプレート30上へ乗せて取付穴46をウエルドナット47と一致させ、さらにブラケット45上へシートロック31を乗せて取付穴50を取付穴46一致させ、シートロック31上に取付部60を乗せて取付穴61を取付穴50と一致させれば、上方より共通のボルト48（図3）によりウエルドナット47と締結してこれら3部材を一度にクロスプレート30へ固定できる。

【0020】

図4乃至図6に示すように、シートロック31は本体金具51の左右をがクロスプレート30へ重なるように下方へ折り曲げられてここに取付穴50が設けられる。左右の取付穴50間となる中央部はクロスプレート30の上方へ突出する隆起部をなし、ここに止め金具33の差し込み穴52が形成され、この差し込み穴52と部分的に重なる位置とこの差し込み穴52を完全に開放する位置間へ回動するロックアーム53を有する。ロックアーム53の一端は後部で軸54によ



り本体金具51と結合され、他端は本体金具51の前方へ突出して取付部55をなし、ここに連動ワイヤ36の一端が接続される。また、この取付部55にリターンスプリング56の一端が取付けられている。

【0021】

リターンスプリング56の他端は本体金具51の前部右端から前方へ突出するスプリング取付用突起57へ取付けられ、ロックアーム53をロック位置へ回動付勢している。本体金具51の前部左端側にも前方へ突出するワイヤ支持用突部58が設けられ、ここに被覆38の一端が固定されている。したがって、連動ワイヤ36は突部58と取付部55の間で露出する。

【0022】

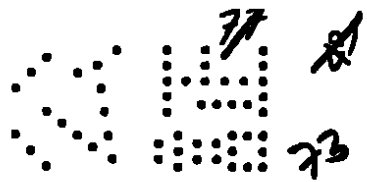
この連動ワイヤ36の露出部を覆うためにロックカバー40が設けられる。ロックカバー40は図4、8及び9に示すようにプレス成形で略角筒状にされた部材である。前方は左右方向全長を覆う前面部62（図4）、上方は上面部63（図8、9）で覆われる。下方は開放されている。また右側端部は後面側から連続して回り込む右側面部64で閉じられている。

【0023】

図4及び9に明らかなように、後面中間部は開放され、ここにロックアーム53の取付部55側がロックカバー40の内部空間内へ入り込めるようになっている。図9に示すように、後面側はこの開放部を除いて後部にも上面部63から折れ曲がって下方へ延びる後面壁66a、66b、66cが形成される。66b及び66cの下部には取付部60が略水平に折り曲げられて形成される。この折り曲げ部はリブ66d、66eで補強される。また、後面部66cには右端まで横長に延びる前記右側面部64が連続して形成されている。またスプリング取付用突起57及びワイヤ支持用突部58の各先端部も下方の開放部からロックカバー40の内部空間内へ入り込んでいる。

【0024】

ロックカバー40の左端には、一段低くなった側方延出部67が設けられている。この部分はシート7の底板32のうち、一段低くなった段部32aを逃げるための部分であり、左側のシートレール24よりも側方へ突出して下方から上が



ってくる被覆38のクロスプレート30上へ折れ曲がる部分を覆うようになっている。側方延出部67の上面部67a及び後面部67bは、それぞれ被覆38を覆うことのできる位置に形成されている。

【0025】

この側方延出部67により被覆38は底板32の側壁部32b及びリヤカバー13とシートレール24及びブラケット37の間を通して配線されるため、手が入らない位置へ配線可能になる。なお、連動ワイヤ36及び被覆38の後方側は、ブラケット37の後縁部に設けられた車体外側方へ屈曲するフランジ部により、やはり手が届きにくくなっている(図3及び9)。

【0026】

次に、本実施例の作用を説明する。図3及び図5に示すようにクロスプレート30上へシートロック31、ロックカバー40、及びグリップ8のブラケット45を重ねて、共通のボルト48をウエルドナット47へ締結することにより共締めで一体に取付けることができる。したがって、これらを別々に取付ける場合よりも取付工数及び部品点数を著しく削減できる。

【0027】

また、限られたクロスプレート30上のスペースへこれら他部品を集中して取付けできるから、レイアウトが容易になる。そのうえ、これらの剛性部品重なり合って一体化するので、それぞれをしっかりと取付けることができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】 実施例の適用された自動2輪車の側面図

【図2】 その要部平面図

【図3】 シートロック構造を示す車体後部の要部側面図

【図4】 シートロック部分を車体上方から示す図

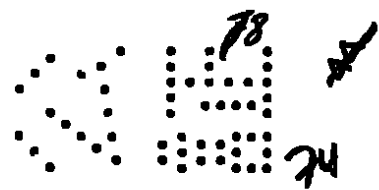
【図5】 シートロック等の取付を示す図

【図6】 シートロックの底面図

【図7】 シートロックを背面図

【図8】 ロックカバーの平面図

【図9】 ロックカバーの背面及び周辺部品を概略表示する図

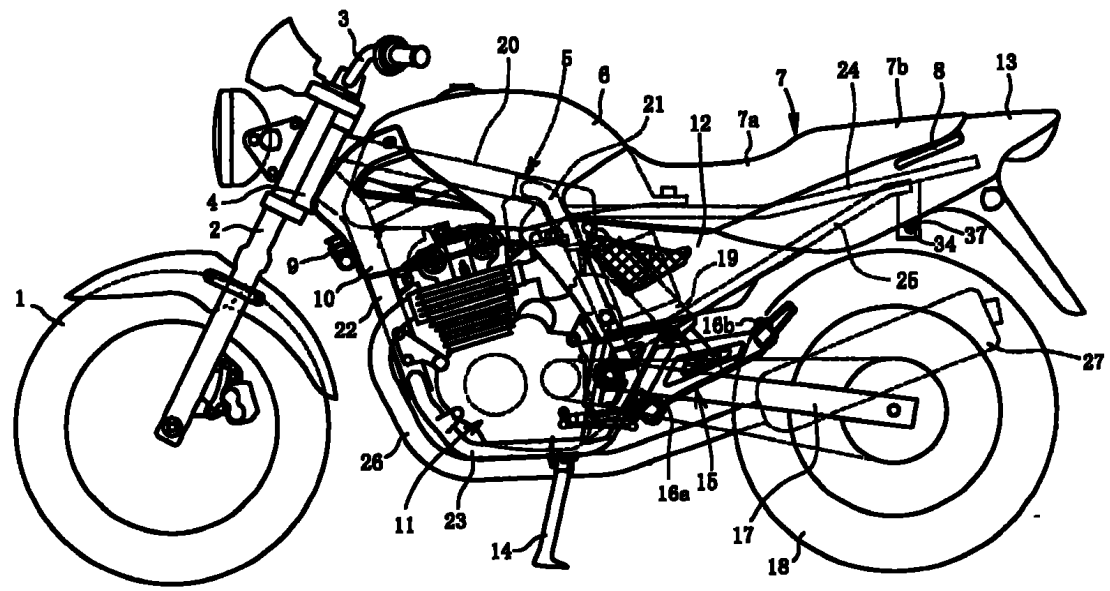


【符号の説明】 7：シート、8：グリップ、13：リヤカバー、24：シートレール、30：クロスプレート、31：シートロック、34：シリンダロック、36：連動ワイヤ、40：ロックカバー、45：ブラケット、46：取付穴、47：ウエルドナット、48：ボルト、50：取付穴、61：取付穴

特許 2002-082572

特許 2002-082572

【類名】 車両
【図1】

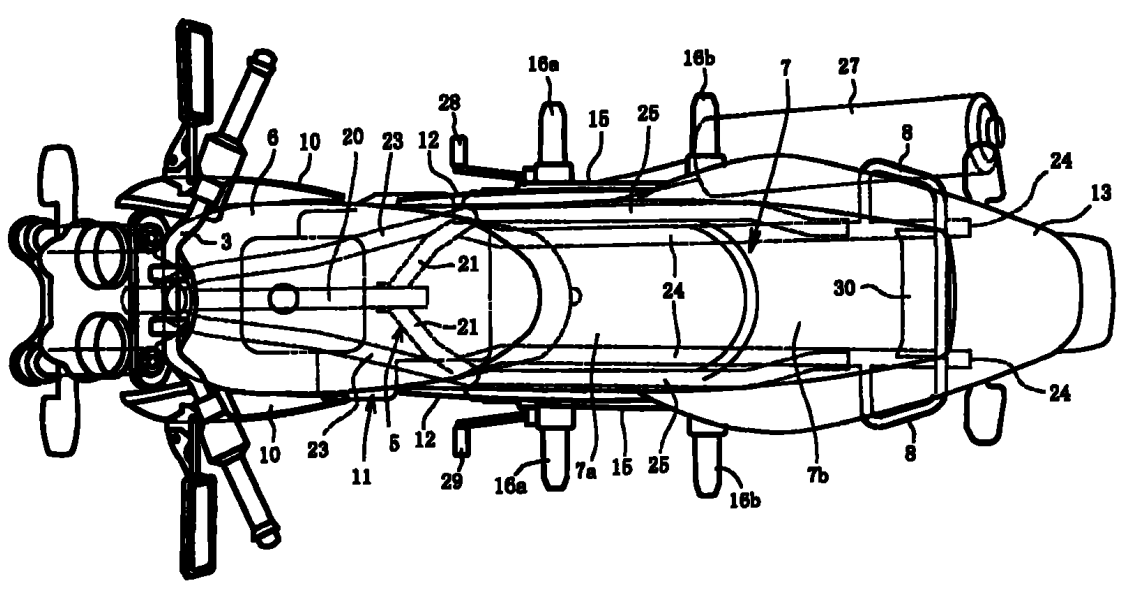


特2001-082572

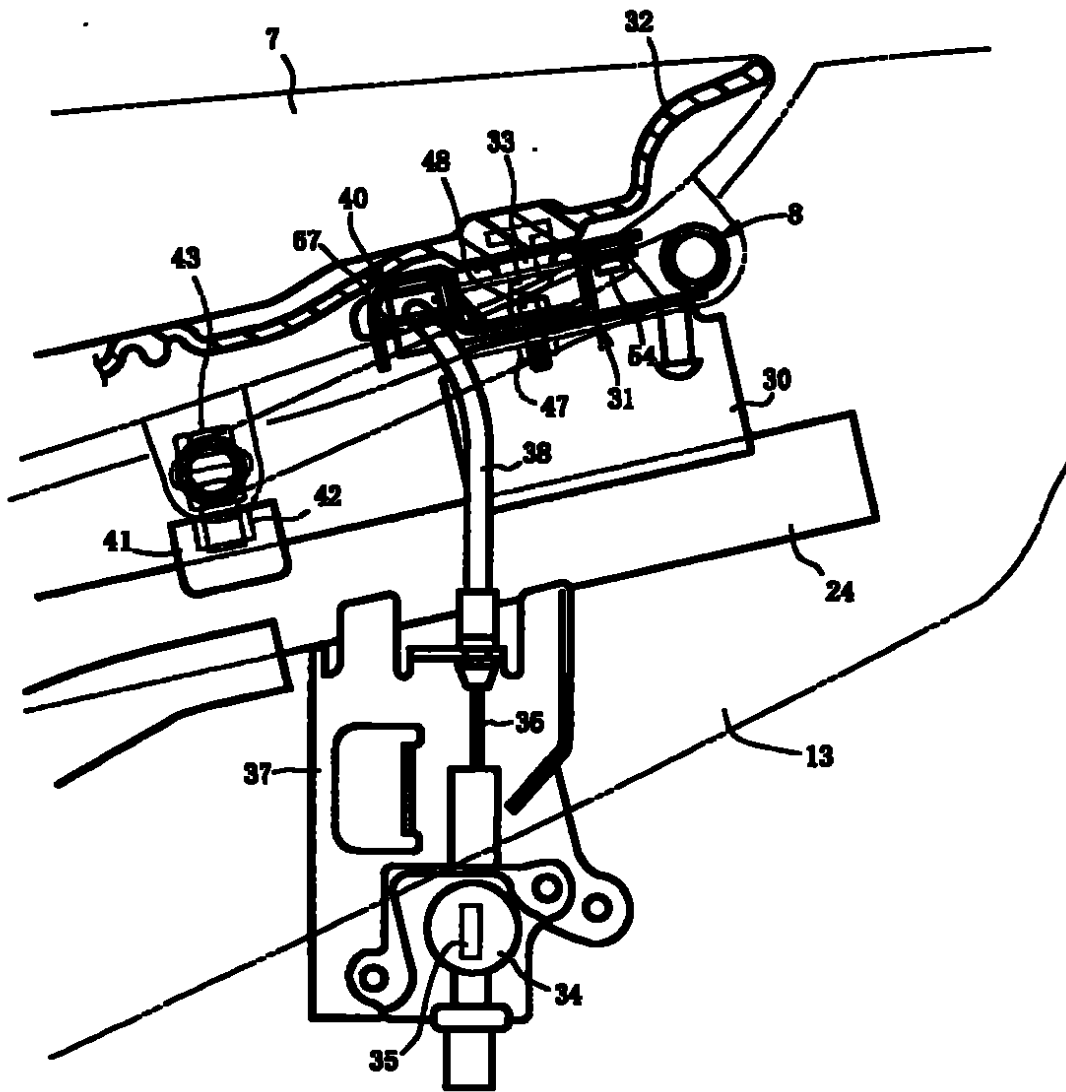
JP 2001-082572

76

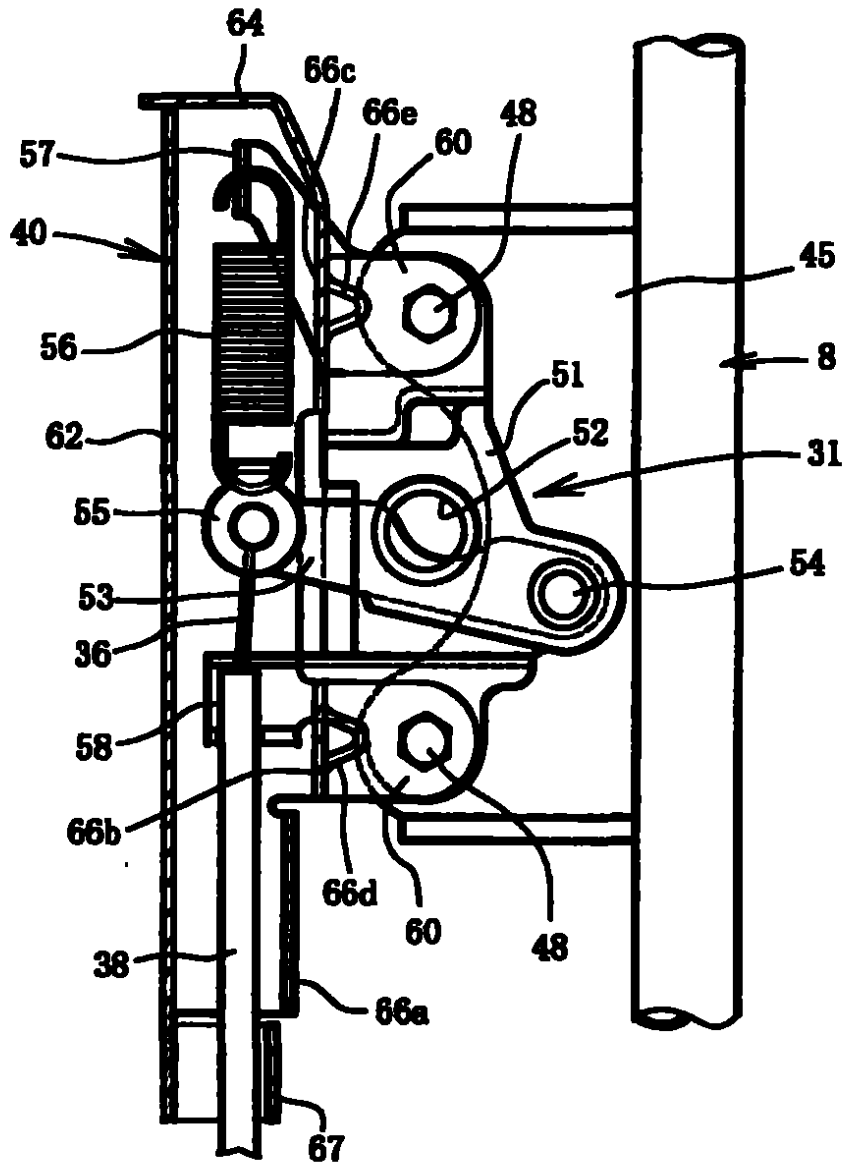
【図2】



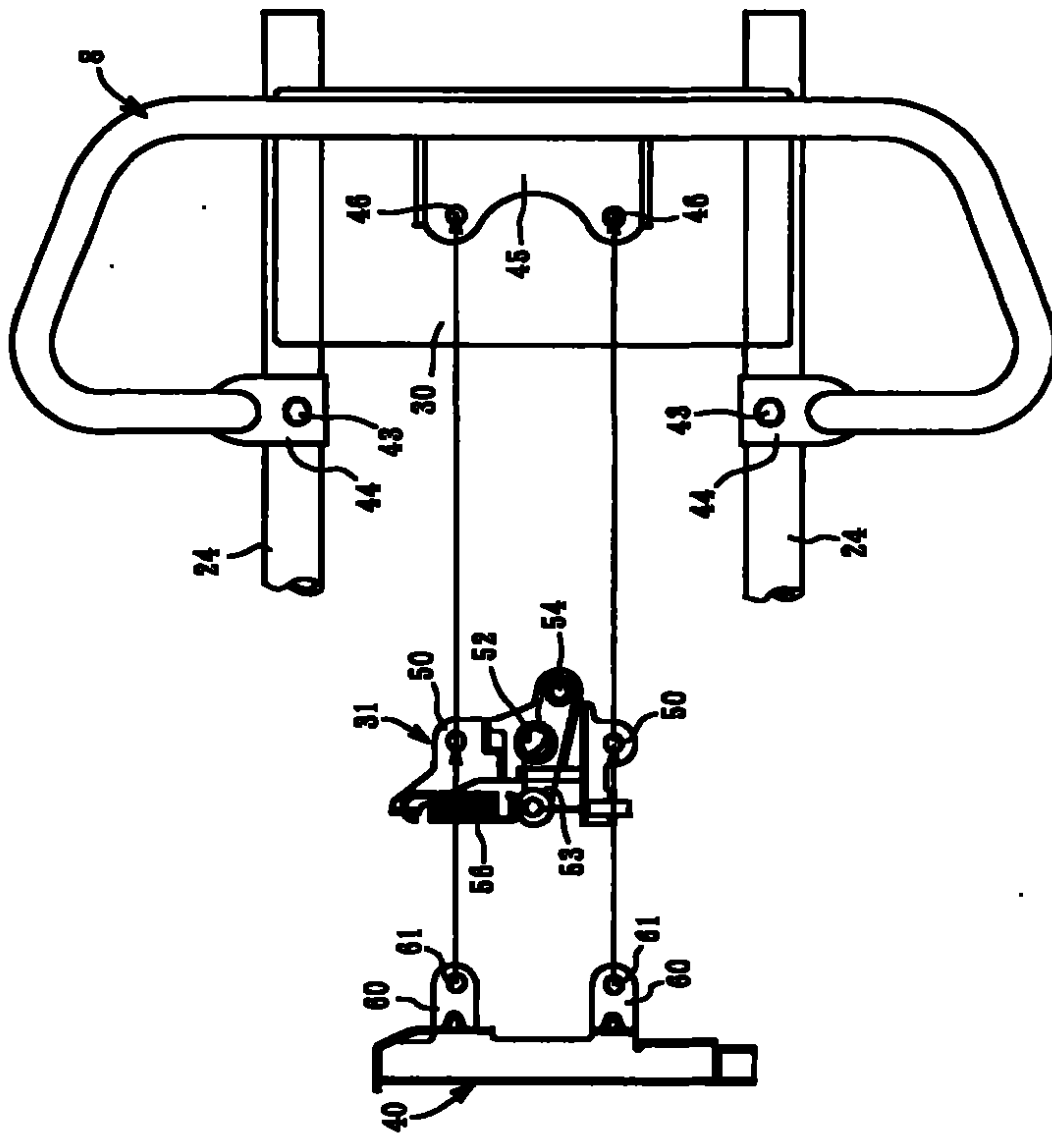
【图3】



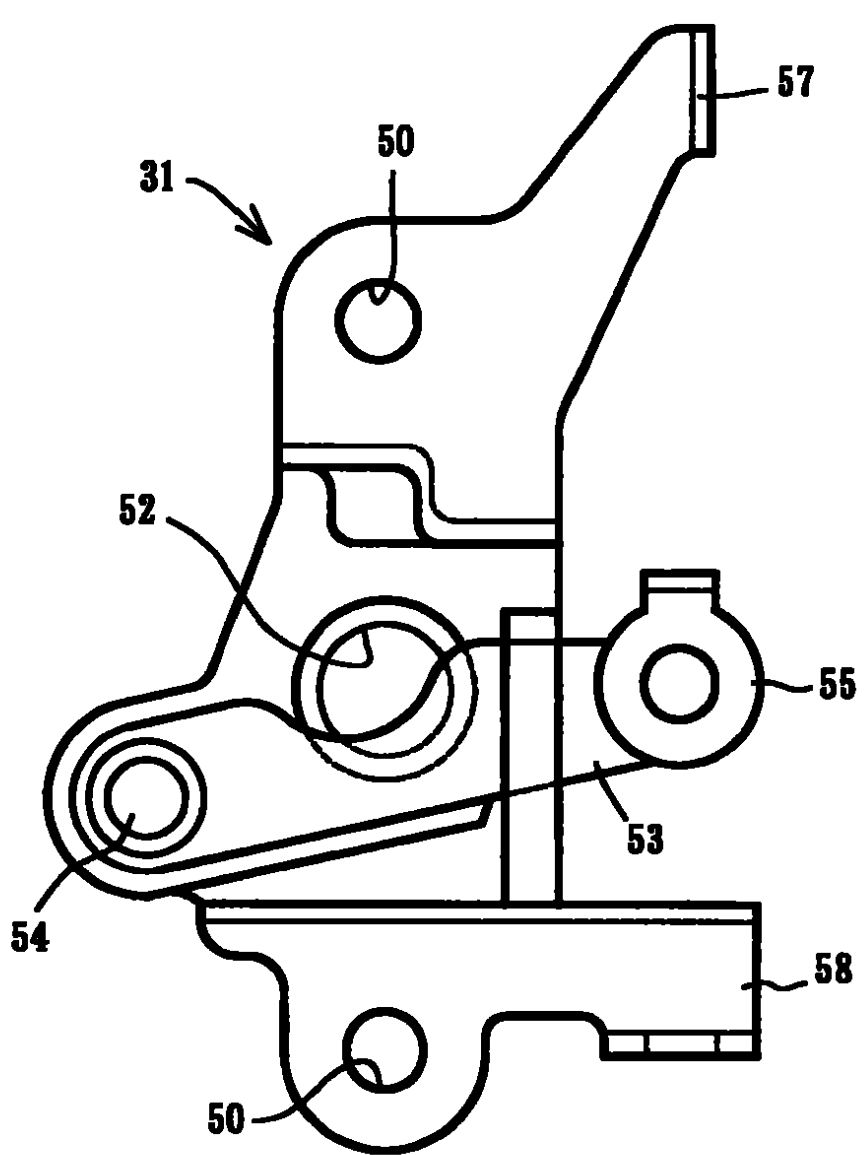
【図4】



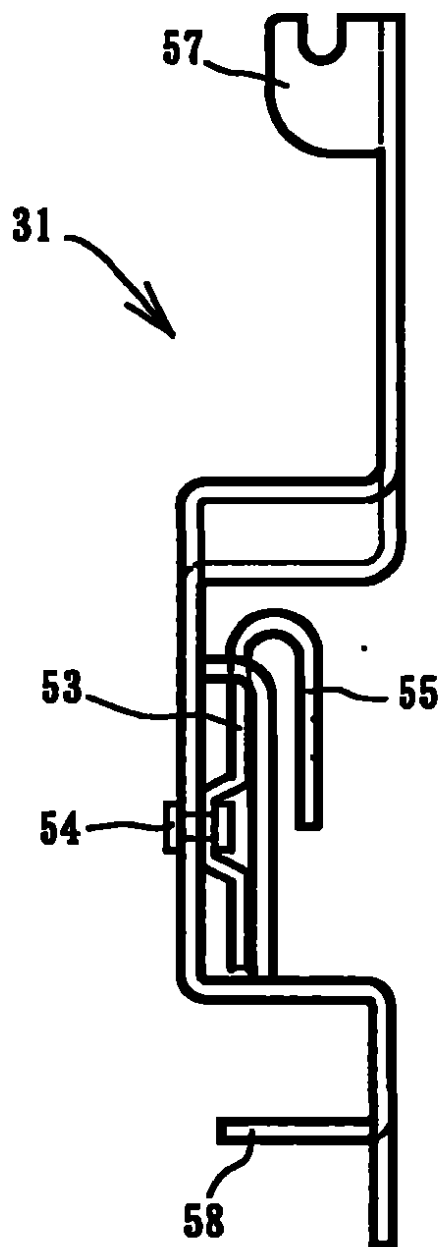
【図5】



【図6】



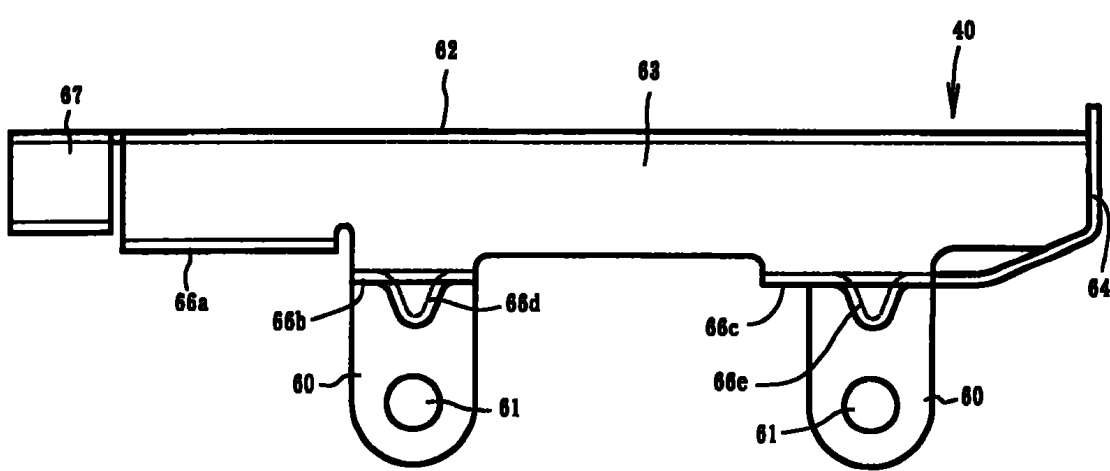
【図7】

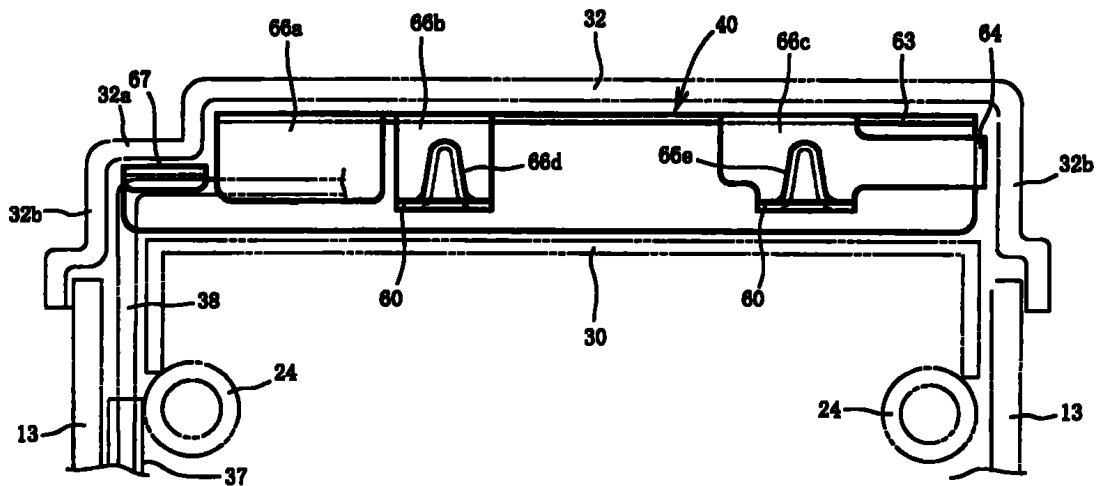


特許 2002-082572

第 1 図

【図 8】





特2001-082572

84 49

【書類名】 要約

【要約】

【目的】 シートロック及びその周辺部材を集中的に取付けて取付工数及び部品点数を削減する。

【構成】 左右のシートレール24の後端間を連結するクロスプレート30上へシートロック31を重ね、さらにグリップ8のブラケット45とシートロック31の連動ワイヤ36を覆うロックカバー40を重ねて各取付穴46、50、61を一致させてボルトにより共締めする。

【選択図】 図5

特2001-062572

85 85

認定 - 付加情報

特許出願の番号 特願2001-062572
受付番号 50100316479
類名 特許願
担当官 第三担当上席 0092
作成日 平成13年 3月 7日

<認定情報・付加情報>
【提出日】 平成13年 3月 6日

次頁無

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号 [000005326]

1. 変更年月日 1990年 9月 6日
[変更理由] 新規登録
住 所 東京都港区南青山二丁目1番1号
氏 名 本田技研工業株式会社

DECLARATION

Yo, Hideyuki SHIOBARA, ciudadano Japonés, con domicilio en el No. 18-17, Suido 2-chome, Bunkyo-ku, Tokyo, Japón, traductor, declaro sincera y solemnemente:

1. que soy buen conocedor de los idiomas Inglés y Japonés, y
2. que el documento adjunto es una traducción completa, correcta y fiel a lengua inglesa de la copia certificada de la solicitud de Patente Japonesa No. 2001-062572, Certificado No. 2002-3008224.

Fecha: 4 de abril de 2002, Tokyo, Japón

Hideyuki SHIOBARA

Certifico que el documento adjunto
a la presente fue suscrito en mi presencia
por la persona arriba firmante el 4 de abril de 2002.



MAKAZU IKEDA
NOTARIO

25 27
88

OFICINA DE PATENTES
GOBIERNO JAPONÉS

Certifico que el documento anexo es copia fiel de la
siguiente solicitud presentada en esta oficina.

Fecha de la solicitud: 6 de marzo de 2001
Solicitud número: Solicitud de patente 2001-062572
Solicitante(s): HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

19 febrero 2002

Comisario,
Oficina Japonesa de Patentes: Kozo OIKAWA
(Sello)

Certificado n° 2002-3008224

(Nombre del documento)	Solicitud de Patente
(N° de referencia)	H101031901
(Destinatario)	Comisario, Oficina de Patentes
(Clasificación Internacional de Patentes)	B62J 1/12 B62H 5/00 F01P 11/10
(Inventor)	
(Dirección)	c/o: KABUSHIKI KAISHA HONDA GIJUTSU KENKYUSHO 4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japón
(Nombre)	Yuji TSUJIMOTO
(Inventor)	
(Dirección)	c/o: KABUSHIKI KAISHA HONDA GIJUTSU KENKYUSHO 4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japón
(Nombre)	Masayoshi HORI
(Solicitante)	
(N° de identificación)	000005326
(Nombre)	HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA
(Representante)	Hiroyuki YOSHINO
(Agente)	
(N° de identificación)	100089509
(Abogado de patentes)	
(Nombre)	Kiyomitsu KOMATSU
(Teléfono)	3984-3456

24
90-2

(Indicación de cargo)
(Resguardo de pago nº) 040213
(Importe) 21.000 yen

(Lista de documentos presentados)

(Nombre del documento)	Memoria descriptiva	1
(Nombre del documento)	Dibujos	1
(Nombre del documento)	Resumen	1
(Poder general nº)		9102144
(Necesidad de confirmación)		Necesaria

[Nombre del documento] Memoria descriptiva

[Título de la invención] Estructura de montaje de bloqueo de asiento para motocicleta

[Reivindicaciones]

5 [Reivindicación 1] Una estructura de montaje de bloqueo de asiento para una motocicleta incluyendo un asiento soportado de forma abrible/cerrable en un par de carriles de asiento izquierdo y derecho y un cierre de asiento fijado en una chapa transversal dispuesta entre
10 dichos carriles de asiento izquierdo y derecho, caracterizada porque

se ha previsto un asidero que sobresale a los lados de dichos carriles de asiento izquierdo y derecho; y

15 dicho asidero, dicho cierre de asiento, y una cubierta basculante para cubrir una parte de dicho cierre de asiento se montan juntos en dicha chapa transversal por medio de un elemento de montaje común.

20 [Reivindicación 2] Una estructura de montaje de bloqueo de asiento para una motocicleta según la reivindicación 1, donde el montaje de dicho asidero, dicho cierre de asiento, y dicha cubierta de cierre en dicha chapa transversal es su fijación conjunta a dicha chapa transversal por medio de un perno común.

[Descripción detallada de la invención]

25 [0001]

[Campo técnico al que pertenece la invención]

30 La presente invención se refiere a una estructura de montaje de bloqueo de asiento para una motocicleta, y en particular a una estructura capaz de montar ventajosamente un cierre de asiento, un asidero y análogos.

[0002]

[Técnica anterior]

35 Se conoce una técnica, por ejemplo, por la Publicación de Patente japonesa número Hei 5-155370, la Publicación de Modelo de Utilidad japonés número Sho 58-174387,

y la Publicación de Patente japonesa número Hei 3-31620, donde un cierre de asiento para fijar un asiento, que está dispuesto de forma abrible/cerrable o extraíblemente, a una carrocería de vehículo está montado en una chapa transversal dispuesta entre carriles de asiento izquierdo y derecho.

Se conoce otra técnica, por ejemplo, por las Publicaciones de Patente japonesa números Hei 11-278340 y Hei 5155370, donde se dispone una cubierta de cierre para cubrir al menos parte de un cierre de asiento y se dispone un asidero que sobresale a los lados de carriles de asiento izquierdo y derecho.

[0003]

[Problema a resolver con la invención]

A propósito, en el caso de disponer un asidero y una cubierta de cierre, si se monta por separado el asidero y la cubierta de cierre en una chapa transversal o análogos, entonces el número de pasos de montaje resulta grande y por lo tanto el número de piezas es mayor. Por consiguiente, hay que montar un asidero y una cubierta de cierre en una chapa transversal o análogos sin incrementar el número de pasos de montaje y el número de piezas. Un objeto de la presente invención es cumplir tal requisito.

[0004]

[Medios para resolver el problema]

Para resolver el problema antes descrito, según la presente invención, se facilita una estructura de montaje de bloqueo de asiento para una motocicleta incluyendo un asiento soportado de forma abrible/cerrable en un par de carriles de asiento izquierdo y derecho y un cierre de asiento fijado en una chapa transversal dispuesta entre los carriles de asiento izquierdo y derecho, caracterizada porque se dispone un asidero que sobresale a los lados de los carriles de asiento izquierdo y derecho; y el asi-

dero, el cierre de asiento, y una cubierta basculante para cubrir una parte del cierre de asiento se montan juntos en la chapa transversal por medio de un elemento de montaje común.

5 [0005]

En la estructura de montaje de bloqueo de asiento antes descrita, el montaje del asidero, el cierre de asiento, y la cubierta de cierre en la chapa transversal se pueden fijar conjuntamente a la chapa transversal por medio de un perno común.

[0006]

[Efecto de la invención]

Dado que un cierre de asiento está dispuesto en una chapa transversal y porciones de montaje del cierre de asiento, una cubierta de cierre para cubrir parte del cierre de asiento, y un asidero se montan en la chapa transversal utilizando un elemento de montaje común, el cierre de asiento, la cubierta de cierre, y el asidero están fijados integralmente a la chapa transversal. En consecuencia, en comparación con una estructura en la que los tres elementos se montan por separado, es posible reducir el número de pasos de montaje y el número de piezas. Como otro efecto, dado que las porciones de montaje de los tres elementos se colocan de forma concentrada, se puede reducir el espacio requerido para montar los tres elementos, de manera que es posible montar fácilmente los tres elementos en la chapa transversal que tiene un área limitada. Como otro efecto, dado que los tres elementos se montan en la chapa transversal en un estado en que están apilados entre sí, se refuerzan las porciones de montaje de los tres elementos y por lo tanto los tres elementos están montados rígidamente. En el caso de realizar el montaje de los tres elementos en la chapa transversal fijando conjuntamente los tres elementos por medio de un perno común, se puede montar simplemente los tres elemen-

tos en la chapa transversal.

[0007]

[Modo de llevar a la práctica la invención]

A continuación se describirá una realización de la presente invención con referencia a los dibujos. La figura 1 es una vista lateral de una motocicleta a la que se aplica la realización, y la figura 2 es una vista en planta que representa una porción esencial de la motocicleta representada en la figura 1. Se ha de notar que en los dibujos siguientes, los lados superior e inferior, los lados izquierdo y derecho, y los lados delantero y trasero se basan en la dirección de movimiento de la motocicleta.

[0008]

En primer lugar se describirá una configuración esquemática de la motocicleta en esta realización con referencia a las figuras 1 y 2. En las figuras, el número de referencia 1 designa una rueda delantera; 2 es una de dos porciones de horquilla delantera izquierda y derecha; 3 es un manillar; 4 es un tubo delantero; 5 es un bastidor de carrocería; 6 es un depósito de combustible; 7 es un asiento en tándem; 7a es un asiento delantero del motorista; 7b es un asiento trasero del pasajero; 8 es un asidero; 9 es un refrigerador de aceite; 10 es una de las envueltas; 11 es un motor de cuatro tiempos; 12 es una de las cubiertas laterales; 13 es una cubierta trasera; 14 es un soporte lateral; 15 es uno de los soportes de reposapiés; 16a es uno de los reposapiés de motorista; 16b es uno de los reposapiés de asiento trasero; 17 es un brazo oscilante trasero; 18 es una rueda trasera; y 19 es una unidad amortiguadora trasera para una suspensión de rueda trasera.

[0009]

El bastidor de carrocería 5 incluye un bastidor principal 20 que se extiende hacia atrás desde el tubo

delantero 4 casi en línea a lo largo del centro de la carrocería del vehículo; un par de bastidores centrales izquierdo y derecho 21 que se extienden hacia abajo desde los extremos derecho e izquierdo de una porción trasera de extremo del bastidor principal 20 a la vez que pasan por un lado trasero del motor 11; un bastidor descendente 22 que se extiende de forma oblicua hacia abajo desde el tubo delantero 4 a la vez que pasa por un lado delantero del motor de cuatro tiempos 11; un par de bastidores inferiores izquierdo y derecho 23 que se extienden desde los extremos derecho e izquierdo de una porción inferior de extremo del bastidor descendente 22 a la vez que pasan por un lado trasero del motor 11, a conectar a porciones de extremo inferior de los bastidores centrales 21; un par de carriles de asiento izquierdo y derecho 24 que se extienden hacia atrás, ligeramente oblicuamente hacia arriba desde porciones superiores de los bastidores centrales izquierdo y derecho 21; y un par de bastidores traseros izquierdo y derecho 25 que se extienden hacia atrás, oblicuamente hacia arriba desde aproximadamente las porciones inferiores de los bastidores centrales 21, a conectar a porciones traseras de los carriles de asiento 24. Cada uno de los elementos 20 a 25, que constituyen el bastidor de carrocería 5, se hace de un tubo redondo o cuadrado hecho de un metal adecuado. El asiento 7 está montado extraíblemente en el par de carriles de asiento izquierdo y derecho 24, y se fija a los carriles de asiento 24 por un cierre de asiento.

[0010]

El motor 11 se soporta en un estado en el que está montado en una estructura de bucle rodeada por el bastidor principal 20, los bastidores centrales 21, el bastidor descendente 22, y los bastidores inferiores 23. En la figura 1, el número de referencia 26 designa un tubo de escape, y 27 es un silenciador, y en la figura 2, el nú-

mero de referencia 28 designa un pedal de freno, y 29 es un pedal de cambio.

[0011]

A continuación se describirá una estructura de montaje para un cierre de asiento y análogos. La figura 3 es una vista lateral de una porción esencial de una porción trasera de una carrocería de vehículo mostrando una estructura de cierre de asiento; la figura 4 es una vista que representa, desde arriba, una porción de cierre de asiento, con parte de una cubierta de cierre cortada; la figura 5 es una vista que ilustra la fijación conjunta de la cubierta de cierre, un cierre de asiento, y un asidero; la figura 6 es una vista desde abajo del cierre de asiento; la figura 7 es una vista trasera del cierre de asiento; la figura 8 es una vista en planta de la cubierta de cierre; y la figura 9 es una vista esquemática de la cubierta de cierre y sus partes periféricas.

[0012]

Con referencia a las figuras 3 y 5, una chapa transversal 30 está dispuesta entre porciones traseras de los carriles de asiento izquierdo y derecho 24, y un cierre de asiento 31 está montado en la chapa transversal 30. El cierre de asiento 31 se utiliza para bloquear un sujetador 33 dispuesto en una chapa inferior 32 del asiento 7 de manera que sobresalga hacia abajo de ella. Cuando se introduce una llave (no representada) en una bocallave 35 de un cilindro de llave 34 y se gira para desbloqueo, se libera el bloqueo del sujetador 33 por el cierre de asiento 31 por el movimiento de un cable de conexión 36 conectado al cilindro de llave 34.

[0013]

El cilindro de llave 34 se soporta por un soporte 37 que sobresale hacia abajo del carril de asiento 24. La bocallave 35 mira hacia abajo de un extremo inferior de la cubierta trasera 13. El cable de conexión 36 se ex-

tiende, en un estado en que está introducido en el manguito 38, hacia arriba a la vez que pasa por un lado de cada uno del carril de asiento 24 y la chapa transversal 30, a conectarse a un brazo de bloqueo (que se describirá más adelante) del cierre de asiento 31. Una porción superior del manguito 38 se cubre con una cubierta de cierre 40.

[0014]

La cubierta de cierre 40 es más larga en la dirección de la anchura de una carrocería de vehículo entre la chapa inferior 32 y el cierre de asiento 31, para cubrir el manguito 38. Un lado trasero del asidero 8 está montado en la chapa transversal 30. Un lado delantero del asidero 8 está montado en portafondos 41 dispuestos en los carriles de asiento 24 (véase la figura 3). En la figura 3, el número de referencia 42 designa una tuerca de soldadura, y 43 designa un perno.

[0015]

Con referencia a la figura 5, el asidero 8 se hace de un tubo metálico que tiene una forma aproximada de C. La porción lateral frontal del asidero 8 se corta en porciones izquierda y derecha con un espacio colocado entre-medio. Cada uno de los extremos de las porciones izquierda y derecha se considera como una porción aplanada de montaje 44. Las porciones de montaje 44 del asidero 8, como se representa en la figura 3, están fijadas a las tuercas de soldadura 42 de los portafondos 41 por medio de los pernos 43.

[0016]

La porción lateral trasera del asidero 8 es una porción continua que cruza los carriles de asiento izquierdo y derecho 24. Un soporte 45 está montado en una porción intermedia de la porción lateral trasera del asidero 8 de tal manera que una porción delantera del soporte 45 sobresalga hacia adelante. El soporte 45 está situado en

una posición en la que el soporte 45 está apilado en la chapa transversal 30. El soporte 45 tiene agujeros de montaje izquierdo y derecho 46. Los agujeros de montaje 46 corresponden a tuercas de soldadura 47 dispuestas previamente en la chapa transversal 30 (véase la figura 3).

[0017]

El cierre de asiento 31 tiene agujeros de montaje izquierdo y derecho 50. El cierre de asiento 31 se ha de apilar al soporte 45 con los agujeros de montaje 50 alineados con los agujeros de montaje 46 del soporte 45. A continuación se describirá una estructura detallada del cierre de asiento 31.

[0018]

La cubierta de cierre 40 es un elemento metálico alargado que tiene una longitud casi igual a una distancia entre los carriles de asiento izquierdo y derecho 24. La cubierta de cierre 40 incluye porciones de montaje izquierda y derecha 60 cada una de las cuales tiene un agujero de montaje 61. Las porciones de montaje 60 se han de apilar en el cierre de asiento 31 con los agujeros de montaje 61 alineados con los agujeros de montaje 50 del cierre de asiento 31.

[0019]

Por consiguiente, el soporte 45, el cierre de asiento 31, y la cubierta de cierre 40 se pueden fijar a la chapa transversal 30 a un tiempo colocando el soporte 45 en la chapa transversal 30 con los agujeros de montaje 46 alineados con las tuercas de soldadura 47, poniendo el cierre de asiento 31 en el soporte 45 con los agujeros de montaje 50 alineados con los agujeros de montaje 46, poniendo las porciones de montaje 60 de la cubierta de cierre 40 con los agujeros de montaje 61 alineados con los agujeros de montaje 50, y sujetando los tres elementos 45, 31 y 40 a las tuercas de soldadura 47 por medio de pernos comunes 48 (véase la figura 3).

[0020]

Con referencia a las figuras 4 a 6, el cierre de asiento 31 incluye un cuerpo de fijación principal 51 que tiene porciones de extremo izquierda y derecha curvadas hacia abajo de manera que se apilen en la chapa transversal 30. Los agujeros de montaje antes descritos 50 se han dispuesto en las porciones de extremo izquierda y derecha de la porción de fijación principal 51 del cierre de asiento 31. Una porción central, colocada entre los agujeros de montaje izquierdo y derecho 50, de la porción de fijación principal 51 del cierre de asiento 31 se toma como una porción elevada que sobresale sobre la chapa transversal 30, porción elevada que tiene un agujero de introducción 52 en el que se ha de introducir el sujetador 33. El cierre de asiento 31 incluye un brazo de bloqueo 52 que puede girar entre una posición en la que el brazo de bloqueo 52 está parcialmente solapado con el agujero de introducción 52 y una posición en la que el brazo de bloqueo 52 está perfectamente fuera del agujero de introducción 52. Un extremo del brazo de bloqueo 53 está conectado a una porción trasera de la porción de fijación principal 51 mediante un eje 54, y su otro extremo sobresale hacia adelante de la porción de fijación principal 51 y se toma como una porción de montaje 55. Un extremo del cable de conexión 36 está conectado a la porción de montaje 55. Un extremo de un muelle de retorno 56 también está conectado a la porción de montaje 55.

[0021]

El otro extremo del muelle de retorno 56 está montado en un saliente de montaje de muelle 57 que sobresale hacia adelante de un extremo derecho de una porción delantera de la porción de fijación principal 51, empujando el brazo de bloqueo 53 a una posición de bloqueo. Un saliente de soporte de cable 58 que sobresale hacia adelante está dispuesto en un extremo izquierdo de la porción

delantera de la porción de fijación principal 51. Un extremo del manguito 38 se fija al saliente de soporte de cable 58. Por consiguiente, el cable de conexión 35 está expuesto entre el saliente 58 y la porción de montaje 55.

5 [0022]

La cubierta de cierre 40 se ha dispuesto para cubrir la porción expuesta del cable de conexión 36. Con referencia a las figuras 4, 8 y 9, la cubierta de cierre 40 se forma en una forma aproximada de cilindro cuadrado por
10 moldeado a presión. Un lado delantero de la cubierta de cierre 40 se toma como una porción superficial delantera que se extiende en toda la longitud en la dirección longitudinal (véase la figura 4), y su lado superior se toma como una porción superficial superior 63 (véase las figu-
15 ras 8 y 9). Un lado inferior de la cubierta de cierre 40 está abierto. Una porción de extremo derecho de la cubierta de cierre 40 se cierra por una porción superficial derecha 64 extendiéndose de forma continua y curvada desde el lado de la superficie trasera.

20 [0023]

Como es evidente por las figuras 4 y 9, una porción intermedia de la superficie trasera de la cubierta de cierre 40 está abierta. El lado de la porción de montaje 55 del brazo de bloqueo 53 se introduce en un espacio in-
25 terior de la cubierta de cierre 40 mediante la porción intermedia de la superficie trasera de la cubierta de cierre 40. Con referencia a la figura 9, las paredes de superficie trasera 66a, 66b y 66c, que se curvan desde la porción superficial superior 63 y se extienden hacia aba-
30 jo, se forman en una porción trasera del lado de la superficie trasera excluyendo la porción de agujero. Las porciones de montaje 60 se forman en porciones inferiores de las paredes de superficie trasera 66b y 66c de manera que se curven aproximadamente en la dirección horizontal.
35 Las porciones curvadas, es decir, las porciones de monta-

je 60 están reforzadas por nervios 66d y 66e, respectivamente. La porción superficial lateral derecha 64 que se extiende en la dirección lateral al extremo derecho se forma continuamente en la porción superficial trasera 66c. Además, los extremos delanteros del saliente de montaje de muelle 57 y el saliente de soporte de cable 58 se extienden de forma curvada en el espacio interior de la cubierta de cierre 40 mediante la porción de agujero inferior.

10 [0024]

Una porción de extensión lateral 67, que baja gradualmente, está dispuesta en un extremo izquierdo de la cubierta de cierre 40 para evitar la interferencia con una porción escalonada 32a, que baja gradualmente, de la chapa inferior 32 del asiento 7. La porción de extensión lateral 67 cubre una porción, curvada en la chapa transversal 30, del manguito 38 que sobresale a los lados del carril de asiento izquierdo 24 y que se extiende de abajo arriba. Una porción superficial superior 67a y una porción superficial trasera 67b de la porción de extensión lateral 67 se forman en posiciones en las que pueden cubrir el manguito 38.

[0025]

Con esta porción de extensión lateral 67, el manguito 38 pasa por un espacio rodeado por la porción de pared lateral 32b de la chapa inferior 32, la cubierta trasera 13, el carril de asiento 24, y el soporte 37. Es decir, el manguito 38 se puede cablear en una posición que está fuera del alcance de las manos. Mediante la presencia de una porción de pestaña, curvada hacia fuera de la carrocería de vehículo, dispuesta en una porción de borde trasero del soporte 37, los lados traseros del cable de conexión 36 y el manguito 38 también están fuera del alcance de las manos (véase las figuras 3 y 9).

35 [0026]

A continuación se describirá el funcionamiento de la realización. Como se representa en las figuras 3 y 5, el cierre de asiento 31, la cubierta de cierre 40, y el soporte 45 del asidero 8 se pueden fijar integralmente juntos a la chapa transversal 30 apilando el cierre de asiento 31, la cubierta de cierre 40, y el soporte 45 del asidero 8 a la chapa transversal 30 y sujetando los pernos comunes 48 a las tuercas de soldadura 47. Por consiguiente, en comparación con la estructura en la que estos elementos se montan por separado, es posible reducir considerablemente el número de pasos de montaje y el número de piezas.

[0027]

Dado que los elementos se pueden montar de forma concentrada en un espacio en la chapa transversal 30 que tiene un área limitada, se puede simplificar la disposición. Además, puesto que las partes rígidas se apilan integralmente entre sí, se pueden montar rígidamente en la chapa transversal 30.

[Breve descripción de los dibujos]

[Figura 1]

La figura 1 es una vista lateral de una motocicleta a la que se aplica una realización.

[Figura 2]

La figura 2 es una vista en planta de una porción esencial de la motocicleta representada en la figura 1.

[Figura 3]

La figura 3 es una vista lateral de una porción esencial de una porción trasera de una carrocería de vehículo mostrando una estructura de bloqueo de asiento.

[Figura 4]

La figura 4 es una vista que representa, desde arriba de la carrocería de vehículo, una porción de cierre de asiento.

[Figura 5]

La figura 5 es una vista que representa el montaje de un cierre de asiento y análogos.

[Figura 6]

La figura 6 es una vista desde abajo del cierre de
5 asiento.

[Figura 7]

La figura 7 es una vista trasera del cierre de
asiento.

[Figura 8]

La figura 8 es una vista en planta de una cubierta
10 de cierre.

[Figura 9]

La figura 9 es una vista esquemática que muestra una
superficie trasera de la cubierta de cierre y sus partes
15 periféricas.

[Explicación de los números de referencia]

7: asiento, 8: asidero, 13: cubierta trasera, 24:
carril de asiento, 30: chapa transversal, 31: cierre de
asiento, 34: cerradura de cilindro, 36: cable de cone-
20 xión, 40: cubierta de cierre, 45: soporte, 46: agujero de
montaje, 47: tuerca de soldadura, 48: perno, 50: agujero
de montaje, 61: agujero de montaje.

[Nombre del documento] Resumen de la descripción

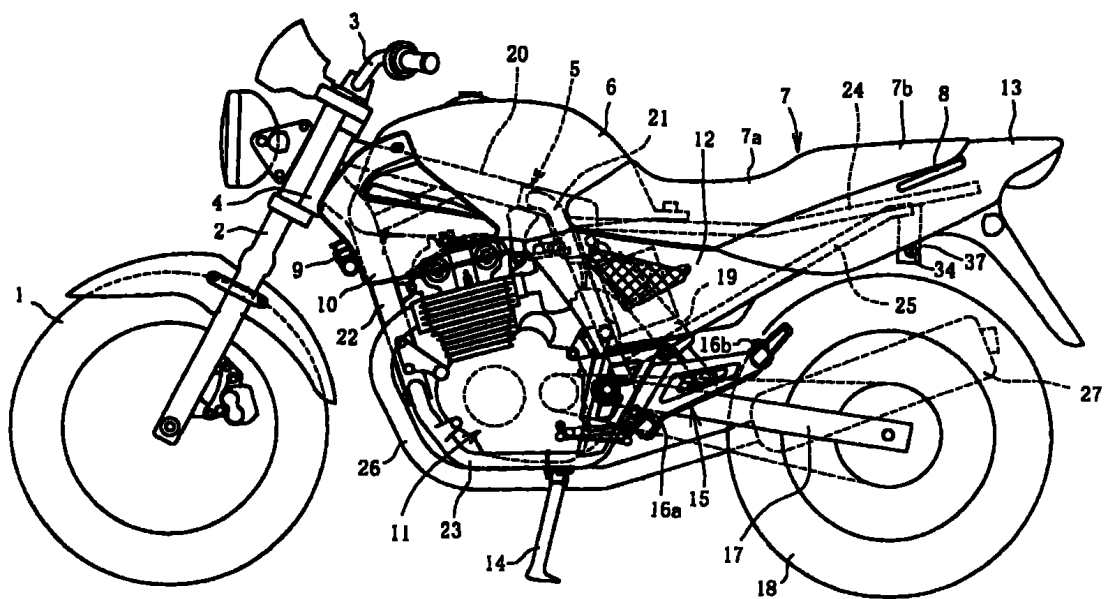
[Resumen]

5 [Objeto] Reducir el número de pasos de montaje y el
número de piezas montando de forma concentrada un cierre
de asiento y sus elementos periféricos.

10 [Configuración] Un soporte 45 de un asidero 8, un
cierre de asiento 31, y una cubierta de cierre 40 para
cubrir un cable de conexión 36 del cierre de asiento 31
se apilan en una chapa transversal 30 para conectar entre
sí extremos traseros de carriles de asiento izquierdo y
derecho 24 a la vez que sus agujeros de montaje 46, 50 y
61 están alineados entre sí, y se fijan conjuntamente a
la chapa transversal 30 por medio de pernos.

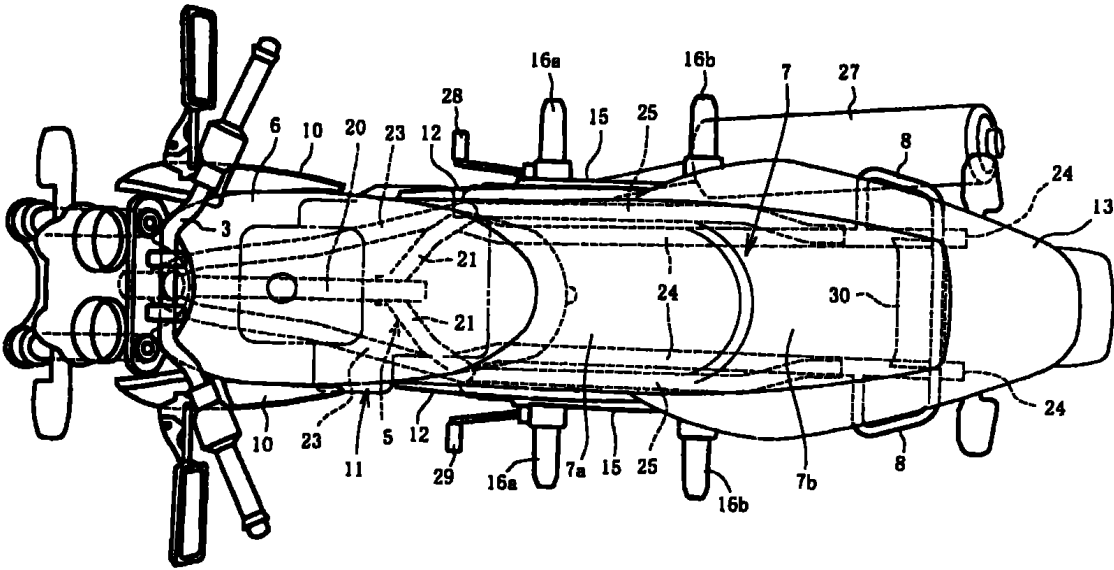
[Dibujo seleccionado] Figura 5.

[FIG. 1]



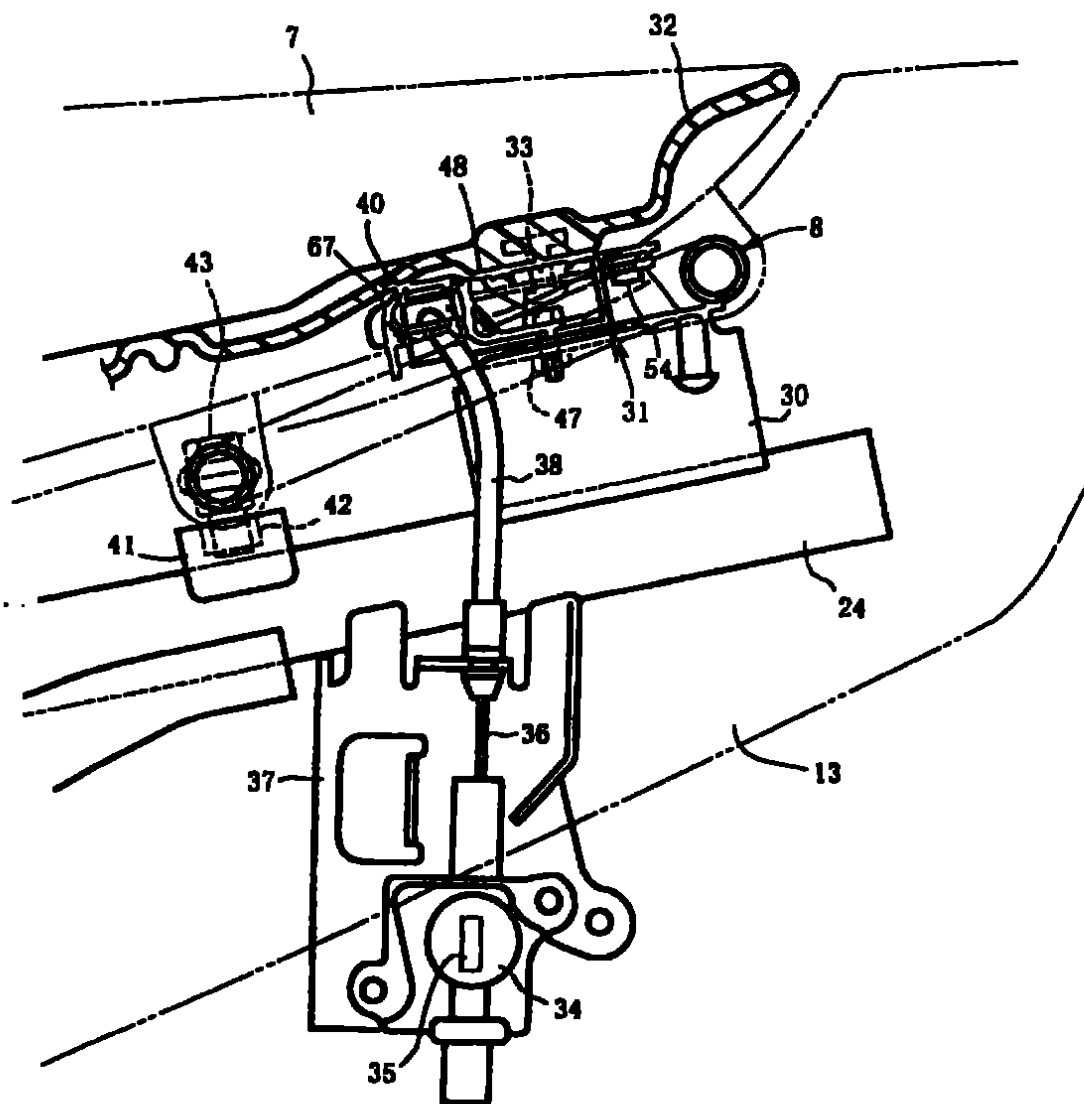
NUMERO DEL DOCUMENTO DIBUJO

[FIG 2]



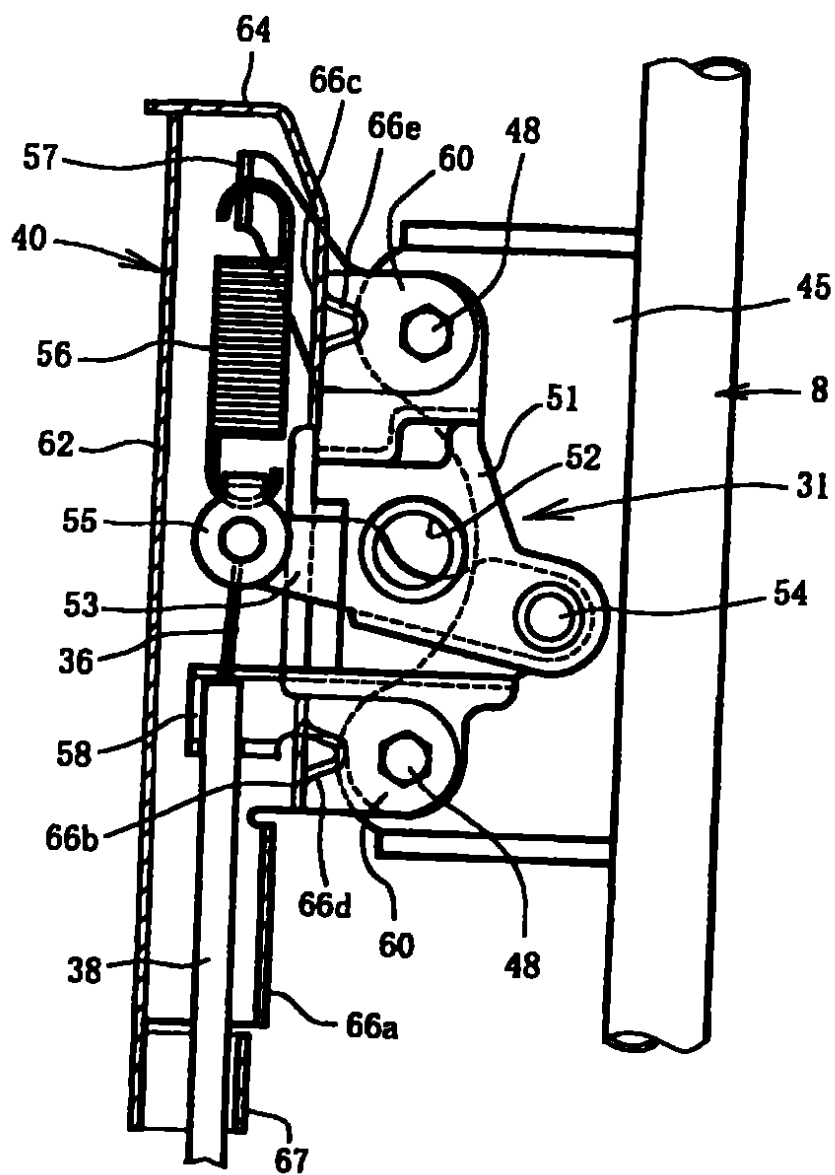
114
107

[FIG. 3]

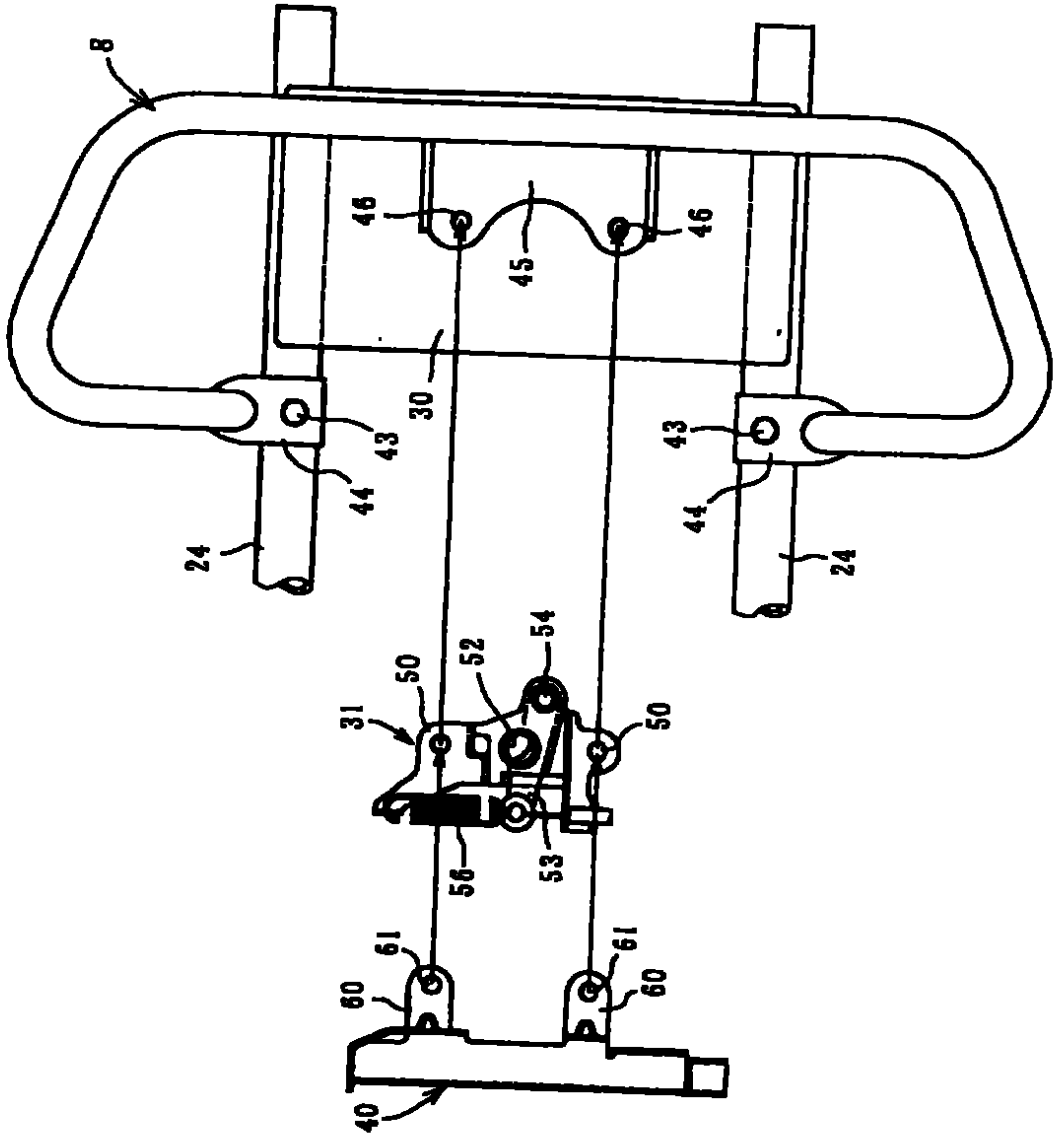


42
108

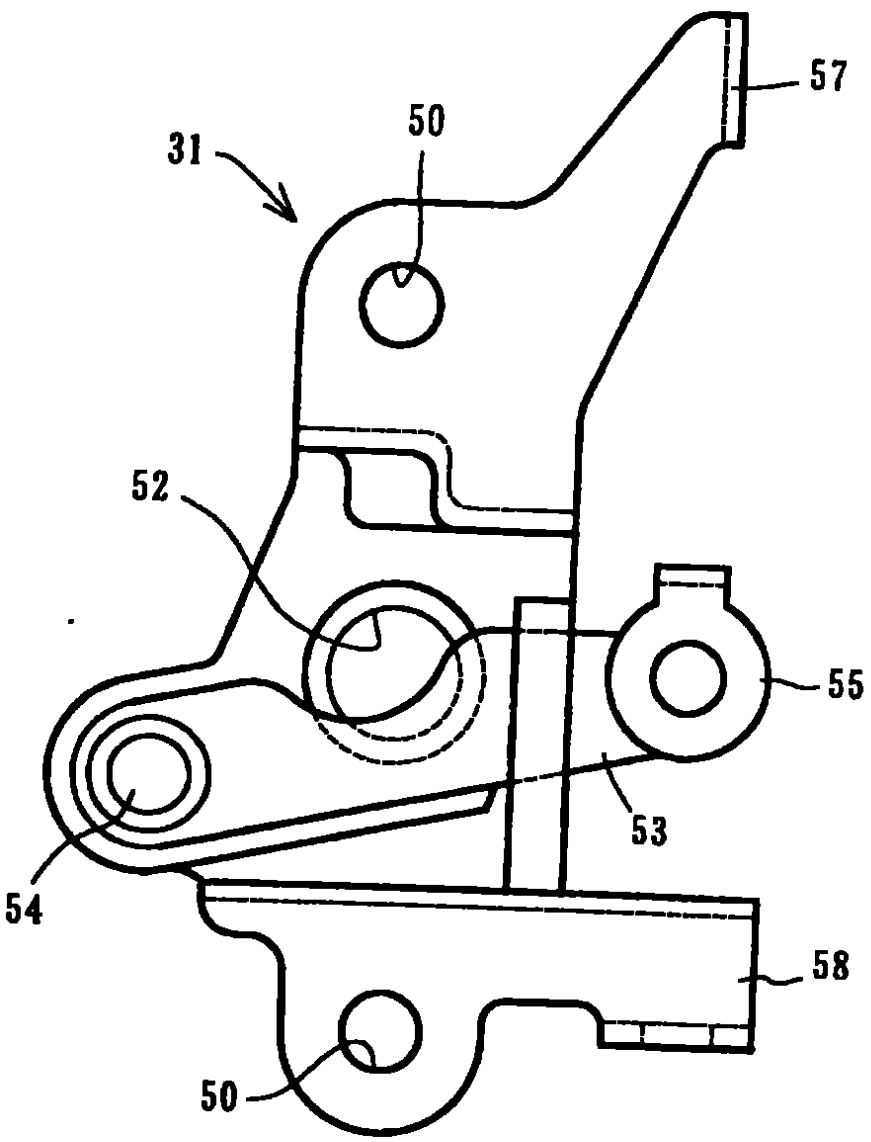
[FIG. 4]



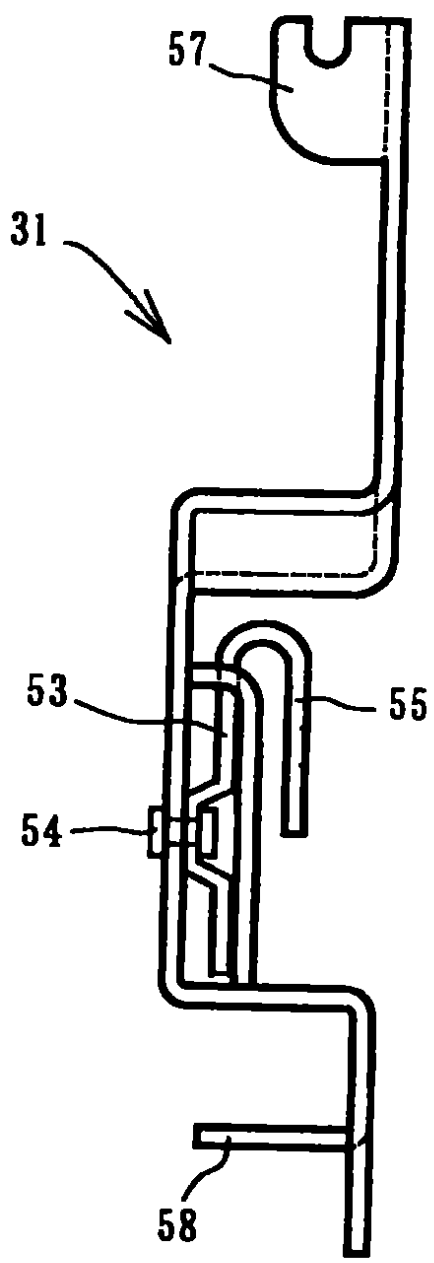
[FIG. 5]



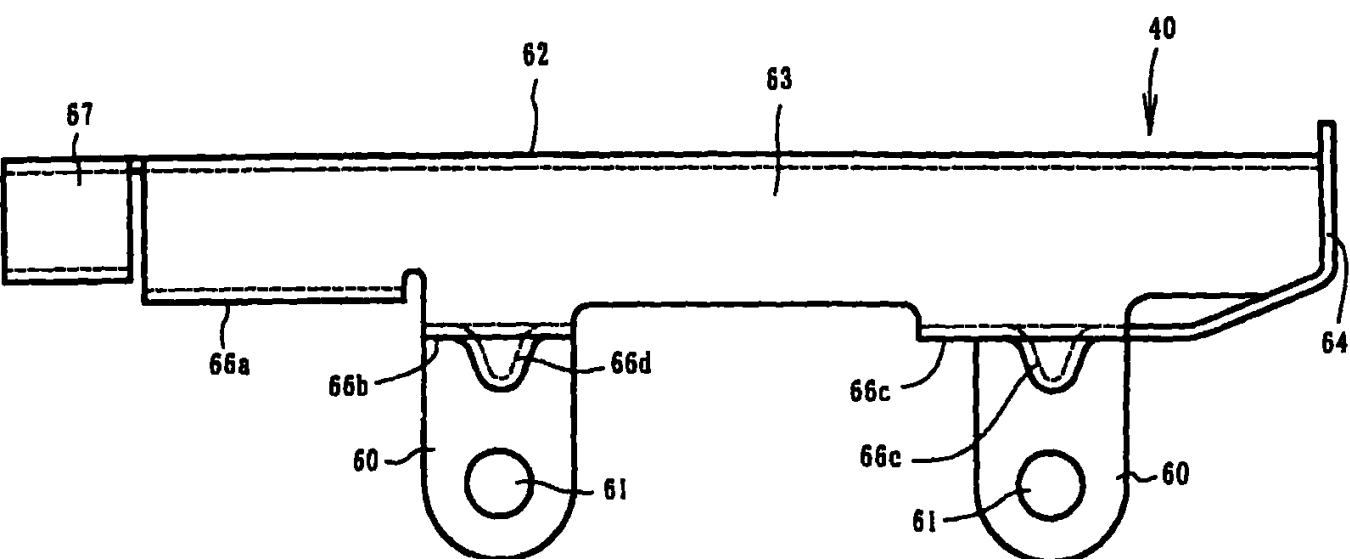
[FIG. 6]



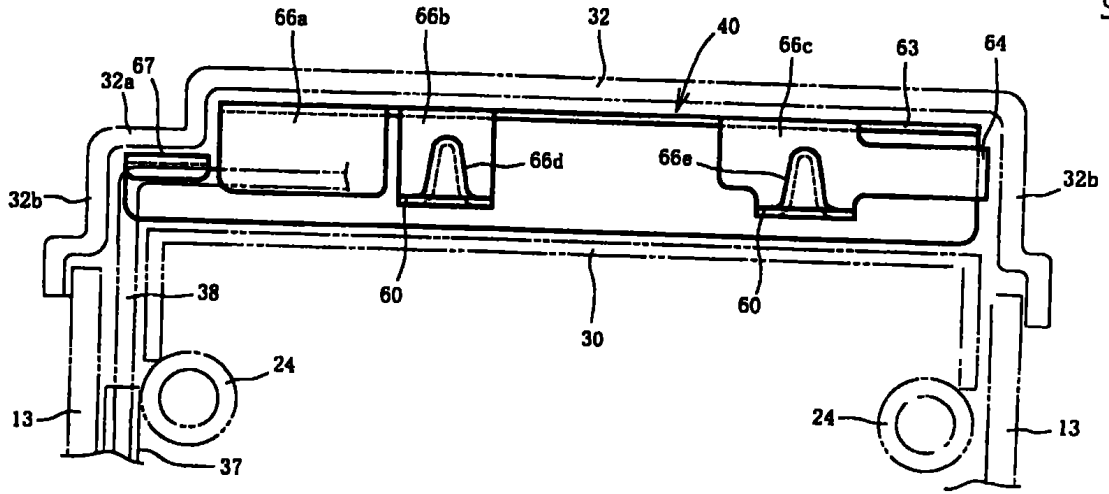
[FIG. 7]



[FIG. 8]



[FIG. 9]



4

Reconocimiento de información, aportación de información

(Solicitud número)	2001-062572
(N° de resguardo)	50100316479
(Nombre del documento)	Solicitud de patente
(Oficial encargado)	El encargado del tercer Departamento 0092
(Fecha de preparación)	7 marzo 2001

Reconocimiento de información, aportación de información

(Fecha de presentación) 6 marzo 2001

Información histórica del Solicitante

(N° de identificación) (000005326)

1. Fecha de registro 6 septiembre 1990

(Razón de registro) Nueva

Dirección 1-1, Minamiaoyama 2-chome, Minato-
ku, Tokyo, Japón

Nombre HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

ASSIGNMENT

The undersigned
(1) Masayoshi HORI, and
(2) Yuji TSUJIMOTO

Domiciled in
c/o KABUSHIKI KAISHA HONDA
GIJUTSU KENKYUSHO.
4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi,
Saitama, Japan.

State under oath to be exclusive and
true Inventors of the Patent
"SEAT LOCK MOUNTING
STRUCTURE FOR MOTORCYCLE"

State as well, that assigns, without
reservations or limitations, in favor
of
HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI
KAISHA

Domicile in
1-1, Minamiaoyama 2-chome,
Minato-ku, Tokyo, Japan

All rights Inherent to said Invention
and that the above mentioned
company hereby is enable to apply,
in its name, for the corresponding
patent in the Republic of Colombia

This document must be notarized and
legalized by Apostille.

Masayoshi Horii
Masayoshi HORI

CESSION

Los abajo firmantes
(1) Masayoshi HORI, y
(2) Yuji TSUJIMOTO

Domiciliados en
c/o KABUSHIKI KAISHA HONDA
GIJUTSU KENKYUSHO.
4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi,
Saitama, Japón.

Declaran bajo juramento ser únicos
y verdaderos Inventores de la
Patente
"ESTRUCTURA DE MONTAJE DE
FIJACIÓN DE ASIENTO PARA
MOTOCICLETA"

Dedara así mismo que cede y
transfiere, sin limitaciones, a favor
de
HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI
KAISHA

Domiciliada en
1-1, Minamiaoyama 2-chome,
Minato-ku, Tokyo, Japón

Todos los derechos Inherentes a
dicha Invención y que la citada
sociedad queda facultada para
solicitar en su nombre la patente
correspondiente en la República de
Colombia

Este documento debe ser legalizado ante
Notario y Apostilla.

Yuji Tsujimoto
Yuji TSUJIMOTO

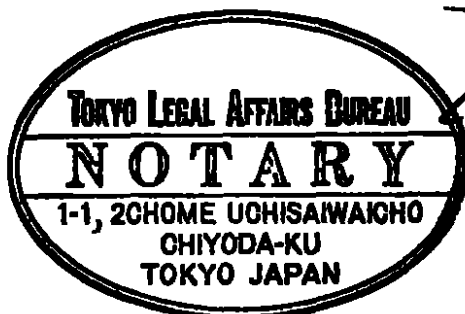
Registration No. 530

127 117 88
2002

NOTARIAL CERTIFICATE

I, the undersigned Notary, do hereby certify that
Mr. Hideyuki SHIOBARA, an agent of Mr. Masayoshi HORI and Mr. Yuji
TSUJIMOTO who have been authorized to sign the attached document, has
stated in my very presence that said Mr. Masayoshi HORI and
Mr. Yuji TSUJIMOTO acknowledged themselves to have signed the
attached document and that their signatures are true and genuine.

Dated: on this 19th day of April , 2002



Makazu Ikeda
MAKAZU IKEDA
NOTARY

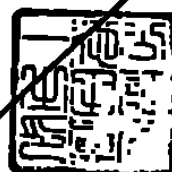


122
118 8

平成 14 年 登録 第 530 号

認 証

囑託人堀正佳及び辻本勇二の代理人塩原英之は、本公証人
に対し、囑託人が別添文書に署名したことを自認している
旨陳述した。



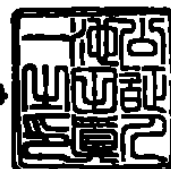
よつて、これを認証する。

平成 14 年 4 月 19 日、本公証人役場において
東京都千代田区内幸町 2 丁目 1 番 1 号 霞ヶ関公証役場

東京法務局所属

公証人

池田真一

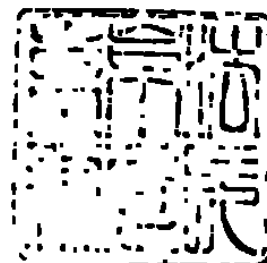


証 明

上記署名は、東京法務局所属公証人の署名に相違ないものであ
り、かつ、その押印は、真実のものであることを証明する。

平成 14 年 4 月 19 日

東京法務局長 寶金敏明



CERTIFICATE

This is to certify that the signature affixed above has been provided
by Notary, duly authorized by the Tokyo Legal Affairs Bureau and that
the Official Seal appearing on the same is genuine.

Date APR 19 2002

Toshiaki HOUKIN
Director of the Tokyo Legal Affairs Bureau

APOSTILLE

(Convention de La Haye du 5 octobre 1961)

1. Country: JAPAN

This public document

2. has been signed by Toshiaki HOUKIN

3. acting in the capacity of Director of the Tokyo Legal Affairs Bureau

4. bears the seal/stamp of

Certified

5. at Tokyo

6. APR 19 2002

7. by the Ministry of Foreign Affairs

8. 02 - No 000164

9. Seal/stamp:

10. Signature:



T. Mochizuki

Takeshi MOCHIZUKI

For the Minister for Foreign Affairs

124 120
Firmado, MASAYOSHI HORI, YUJI TSUJIMOTO

REGISTRO NO. 530 DEL 2002

CERTIFICADO NOTARIAL

El suscrito notario, por el presente certifica que el Sr. Hideyuki SHIOBARA, un agente del Sr Yuji TSUJIMOTO, el Sr. Masayoshi HORI, quienes han sido autorizados para firmar el documento anexo, han acreditado sus poderes para firmar en mi presencia y las firmas de éstos son verdaderas y correctas.

Firmado, Makazu IKEDA

El 19 de Abril del 2002

NOTARIO

1-1 2 CHOME UCHISAIWAICHO- CHIYODA-KU

TOKIO, JAPÓN

CERTIFICADO

EL PRESENTE PARA CERTIFICAR QUE EL CERTIFICADO NOTARIAL ANEXO HA SIDO FIRMADO POR EL NOTARIO, DEBIDAMENTE AUTORIZADO POR LA OFICINA DE ASUNTOS LEGALES DE TOKIO Y QUE SU SELLO ES GENUINO Y VERDADERO.

Abril 19 del 2002

Firmado, EL Director de la Oficina de Asuntos Legales de Tokio, Toshiaki HOUKIN

CLINICAL
TECHNICAL
RESEARCH
INSTITUTE
OF
JAPAN
TOKYO

125 88
124

APOSTILLA

(Convenio de la Haya de Octubre de 1961)

1. PAÍS : JAPÓN

Este documento Público ha sido

2. Firmado por: Toshiaki Houkin

3. Actuando en calidad de: Director de Asuntos legales de Tokio

4. Lleva el sello de la oficina de

CERTIFICA

5. En Tokio

6. El 19 de Abril del 2002

7. Por el Ministerio de Relaciones Exteriores

8. No. 02-00164

9. Sello

10. Firma:

Takeshi MOCHIZUKI

Por el Ministro de Relaciones Exteriores

MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES
458215
CIVIL Y COMERCIAL
DOCUMENTO DESEMPLEA
LAS FUENTES INDICADAS

NO SE ASUME
RESPONSABILIDAD DEL TEXTO
2002 MAY 29 A VI: 59
JEFE DE SALUDADORES
SANTAFE DE BOGOTA D.C.

Clemente P...
TELEFONO...
K



2do. EXAMEN DE FORMA PATENTE DE INVENCION

Folio 128

Radicación no 02-20325

Concepto Técnico no 870

Clasificación Internacional de Patentes: B62J 1/50

Practicado el examen de acuerdo a lo establecido en el Art. 38 de la Decisión 486 se determinó que esta solicitud de Patente de Invención:

- SI ☒ NO ☐ Contiene un resumen de la invención (Art.26-e).
- SI ☒ NO ☐ Contiene el título o nombre de la invención (Art.27-d).
- SI ☒ NO ☐ Contiene la descripción de la invención (Art.26-b).
- SI ☒ NO ☐ NO ES APLICABLE ☐ Contiene los dibujos necesarios para comprender la invención (Art.26-d)
- SI ☒ NO ☐ Contiene una o más reivindicaciones. (Art.26-c).
- SI ☐ NO ☐ NO ES APLICABLE ☒ Han sido desarrollados los productos y/o procedimientos a partir de recursos genéticos o de sus productos derivados de los que cualquiera de los Países Miembros es país de origen. (Art. 26- h).
- SI ☐ NO ☐ NO ES APLICABLE ☒ Los productos y/o procedimientos han sido obtenidos o desarrollados a partir de los conocimientos tradicionales de las comunidades indígenas, afro americanas, o locales de los países miembros, de acuerdo a lo establecido en la Decisión 391 y sus modificaciones y reglamentaciones vigentes.(Art.26-f).
- SI ☐ NO ☒ La invención se refiere a un producto relativo a un material biológico. (Art.26-j).
- SI ☒ NO ☐ NO ES APLICABLE ☐ La prioridad coincide con la materia reivindicada.
- SI ☒ NO ☐ CUMPLE LOS REQUISITOS TÉCNICOS

OBSERVACIONES Y OTROS: SI ☐ NO ☐ ver hoja(s) anexa(s)

EXAMINADOR TÉCNICO
202051

Bogotá D. C., diciembre 03 de 2003.



Folio 127

2020
Bogotá DC

Doctor(a)
HUMBERTO RUBIO CAMACHO
Apoderado(a)

REFERENCIA:	Radicación No.	02-20325
	Trámite	002
	Evento	001
	Actuación	416
	Oficio No.	1425
	Folios	001

Teniendo en cuenta que la solicitud de privilegio de patente que se tramita bajo el expediente indicado en la referencia, reúne los requisitos de forma establecidos en los artículos 26 y 27 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina, y en las demás disposiciones vigentes sobre la materia, se envía el extracto de la solicitud a la Oficina de Comunicaciones para efecto de su publicación en la Gaceta de Propiedad Industrial, conforme lo establece el artículo 40 de la misma Decisión.

Cúmplase
Dado en Bogotá DC,

10 DIC. 2003


ALIX CARMENZA CÉSPEDES DE VERGEL
Jefe de la División de Nuevas Creaciones

202051