



No. 13-103702- -00000-0000

Fecha: 2013-04-23 16:31:30 Dep. 2020 DIR.NUEVASCR
Tra. 11 PATENTEIYII Eve: 378 FASENACIONALI
Act. 411 PRESENTACION Folios: 44



DELEGATURA PROPIEDAD INDUSTRIAL

División de Nuevas Creaciones

SOLICITUD
PATENTE DE INVENCION

ENTRADA EN FASE NACIONAL

21. **EXPEDIENTE No.** _____

VEHICULO AUTOMÁTICO DE DOS RUEDAS

54. **TITULO** _____

51. **CLASIFICACION INTERNACIONAL** _____

71. **SOLICITANTE** _____ HONDA MOTOR CO., LTD.

DOMICILIO _____ TOKIO, JAPÓN

74. **APODERADO** _____ JUAN PABLO CADENA SARMIENTO

22. **BOGOTÁ, D.C.** _____

 Industria y Comercio SUPERINTENDENCIA	SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO  No. 13-103702- -00000-0000 Fecha: 2013-04-23 16:31:30 Dep. 2020 DIR.NUEVASCR Tra. 11 PATENTEIYII Eve: 378 FASENACIONALI Act. 411 PRESENTACION Folios: 44
--	--

AS. 124.302

DIRECCIÓN DE NUEVAS CREACIONES
SOLICITUD FASE NACIONAL –PCT

1	TIPO DE SOLICITUD	☒ Patente de invención ☒ Capítulo I	☐ Patente de Modelo de Utilidad ☐ Capítulo II
2	DATOS SOLICITUD INTERNACIONAL PCT (86)		
Solicitud Internacional No.		PCT/JP2011/074581	Fecha 25.10.2011
Publicación Internacional No.		WO 2012/057160	Fecha 03.05.2012
3	TÍTULO DE LA INVENCIÓN (200 caracteres o espacios máximos)		
VEHÍCULO AUTOMÁTICO DE DOS RUEDAS			
4	CLASIFICACIÓN INTERNACIONAL (CIP)		
5	SOLICITANTE (S) ☐ Esta persona también es inventor. Para datos adicionales utilizar hoja de información complementaria		
APELLIDOS O RAZÓN SOCIAL		NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
1. HONDA MOTOR CO., LTD.			
6	DATOS DEL SOLICITANTE		
DIRECCIÓN		1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, 1078556	No. TELÉFONO
CIUDAD		Tokio	CORREO ELECTRÓNICO
DEPARTAMENTO/ESTADO			NACIONALIDAD O JP
PAÍS DE RESIDENCIA		JP	LUGAR DE CONSTITUCIÓN
7	INVENTOR (ES) Para datos adicionales utilizar hoja de información complementaria		
APELLIDOS		NOMBRES	NACIONALIDAD
1. NAKATA		Masato	JP
2. KANAI		Yuki	JP
DIRECCIÓN DE CORREO ELECTRÓNICO:			
8	DATOS INVENTOR (ES)		
PAÍS RESIDENCIA	DEPARTAMENTO/ESTADO	CIUDAD	DIRECCIÓN
1. JP		Saitama	c/o Honda R&D Co., Ltd., 4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, 351-0193
2. JP		Saitama	c/o Honda R&D Co., Ltd., 4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, 351-0193
OTRO(S) SOLICITANTE(S) Y/O (OTRO(S)) INVENTOR(ES)			
☐ Los demás solicitantes y/o (demás) inventores se indican en una hoja de información complementaria.			
9	☐ REPRESENTANTE LEGAL ☒ APODERADO		
APELLIDOS		NOMBRES	IDENTIFICACIÓN
CADENA SARMIENTO		JUAN PABLO	C.C . 80.410.337 T.P . 57492
DIRECCIÓN		Calle 70A 4 41	No. TELÉFONO 7442200
CIUDAD		Bogotá, D.C.	CORREO ELECTRÓNICO
PAÍS		CO	No. RADICACIÓN O PROTOCOLO DE PODER GENERAL
10	DECLARACIONES DE PRIORIDAD ☒ SI ☐ NO		
(33) PAÍS DE ORIGEN		CÓDIGO PAÍS	(31) NÚMERO
1. JP		JP	2010-241021
2.			(32) FECHA (AAAA/MM/DD) 2010/10/27

11	DECLARACIÓN SOBRE USO DE RECURSOS GENÉTICOS O BIOLÓGICOS		
<i>Declaro que el objeto de la presente solicitud de patente fue obtenido a partir de recursos genéticos o biológicos de los que cualquiera de los países miembros de la Comunidad Andina es país de origen.</i>			
☐ SI ☒ NO			
Nota: En caso afirmativo deberá anexar copia del contrato de acceso de recursos genéticos o productos derivados, o certificado o número de registro, expedido por la Autoridad competente.			
12	DECLARACIÓN SOBRE USO DE CONOCIMIENTOS TRADICIONALES		
<i>Declaro que el objeto de la presente solicitud de patente fue obtenido a partir de conocimientos tradicionales de comunidades indígenas, afroamericanas o locales de países miembros de la Comunidad Andina.</i>			
☐ SI ☒ NO			
Nota: En caso afirmativo deberá anexar la licencia o autorización de uso de conocimiento tradicional, o certificado o número de registro.			
13	REDUCCIÓN DE TASAS		
<i>Declaro que carezco de medios económicos para presentar la solicitud de patente.</i>			
☐ SI ☒ NO			
Nota: En caso de ser persona natural y carecer de medios económicos, y por lo tanto, aplique la reducción de tasas a que se refiere la resolución vigente en tarifas, debe firmar la presente solicitud bajo la gravedad de juramento.			
Micro, pequeñas y medianas empresas ☐			
Universidades públicas o privadas ☐			
Entidades sin ánimo de lucro ☐			
Debe aportar los documentos que se indican en el numeral 17 de anexos			
14	AUTORIZACIÓN DE NOTIFICACIÓN EN LÍNEA ☒ SI ☐ NO		
Manifiesto que he leído y entendido perfectamente los términos y condiciones de uso de medios electrónicos para las notificaciones en línea a través de Internet de los actos administrativos proferidos por la Superintendencia de Industria y Comercio que deben ser notificados personalmente y, en consecuencia, autorizo el servicio de notificación a través de internet.			
15	COMPROBANTE DE PAGO O PAGO ELECTRÓNICO	No. 13-20183	Fecha: 22.04.2013
16	FIRMA DEL SOLICITANTE, DEL APODERADO O DEL REPRESENTANTE LEGAL <i>Junto a cada firma, indicar el nombre del firmante y su calidad (si tal calidad no es obvia al leer el petitorio)</i>		
			
17	ANEXOS		
Documentación Técnica Solicitud Internacional en castellano		Documentación Jurídica	
1. ☒ Descripción N° de folios: 5-21		9. ☒ Poderes, si fuera el caso.	
2. ☒ Reivindicaciones N° Reivindicaciones: 10		10. ☒ Documento que legalmente pruebe la cesión del inventor al solicitante o a su causante.	
3. ☒ Dibujos y/o figuras N° folios: 26-36		11. ☐ Copia del contrato de acceso de recursos genéticos o productos derivados, certificado o número de registro, si fuera el caso.	
4. ☒ Resumen.		12. ☐ Copia de la licencia o autorización de Conocimientos Tradicionales, certificado o número de registro, si fuera el caso.	
5. ☐ Certificado de depósito de material biológico si fuera el caso.		13. Reducción de tasas	
6. ☐ Listado de secuencias de nucleótidos y/o aminoácidos en forma digital si fuera el caso.		Micro, pequeñas o medianas empresas	
7. ☐ Arte final 12 x 12.		☐ Copia simple de la declaración de renta del año inmediatamente anterior, o en su defecto prueba documental idónea.	
8. ☐ Anexo formato digital.		☐ Documento de constancia de cumplimiento con lo establecido en la ley 905 de 2004.	
		Universidades públicas o privadas	
		☐ Copia acto de reconocimiento institucional emitido por el Ministerio de Educación	
		Entidades sin ánimo de lucro	
		☐ Copia de registro vigente en Cámara de comercio.	
		☐ Hoja de información complementaria.	
		☐ Otros, especificar:	
		14. ☒ Comprobante de pago de la tasa de presentación de la solicitud.	
		15. ☐ Comprobante de pago por reivindicación de prioridad.	
		16. ☐ Comprobante de pago de la tasa por concepto de excedente de palabras en la publicación.	
		17. ☐ Comprobante de pago por reivindicación adicional a 10.	

(12) 特許協力条約に基づいて公開された国際出願

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局

(43) 国際公開日
2012 年 5 月 3 日(03.05.2012)



(10) 国際公開番号
WO 2012/057160 A1

- (51) 国際特許分類:
B62J 99/00 (2009.01) F02M 35/16 (2006.01)
B62K 19/30 (2006.01)
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2011/074581
- (22) 国際出願日: 2011 年 10 月 25 日(25.10.2011)
- (25) 国際出願の言語: 日本語
- (26) 国際公開の言語: 日本語
- (30) 優先権データ:
特願 2010-241021 2010 年 10 月 27 日(27.10.2010) JP
- (71) 出願人 (米国を除く全ての指定国について): 本田技研工業株式会社(HONDA MOTOR CO., LTD.)
[JP/JP]; 〒1078556 東京都港区南青山二丁目 1 番
1 号 Tokyo (JP).
- (72) 発明者; および
- (75) 発明者/出願人 (米国についてのみ): 中田 正人
(NAKATA Masato). 金井 祐紀(KANAI Yuki).
- (74) 代理人: 本山 慎也, 外(MOTOYAMA Shinya et
al.); 〒1050003 東京都港区西新橋一丁目 7 番 1

3 号 虎ノ門イーストビルディング 10 階
栄光特許事務所 Tokyo (JP).

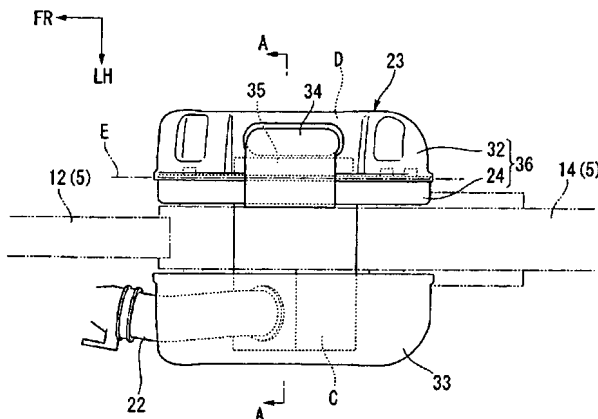
- (81) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AO, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BH, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CL, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DO, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, GT, HN, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KM, KN, KP, KR, KZ, LA, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LY, MA, MD, ME, MG, MK, MN, MW, MX, MY, MZ, NA, NG, NI, NO, NZ, OM, PE, PG, PH, PL, PT, QA, RO, RS, RU, RW, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SM, ST, SV, SY, TH, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, ZA, ZM, ZW.
- (84) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LR, LS, MW, MZ, NA, RW, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーロパ (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ユーロッパ (AL, AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, LV, MC, MK, MT, NL, NO, PL, PT, RO, RS, SE, SI, SK, SM, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

[続葉有]

(54) Title: AUTOMATIC TWO-WHEELED VEHICLE

(54) 発明の名称: 自動二輪車

【図2】



(57) Abstract: Provided is an automatic two-wheeled vehicle comprising: a frame (5) that extends from a head pipe (6) towards the rear in the longitudinal direction of the vehicle; and an air cleaner (23) that juts out to the right and left of the frame (5) so as to straddle the frame (5) in the vehicle width direction. The air cleaner (23) is divided in the vehicle width direction. An air cleaner element (35) that filters external air is held by a split surface (E) of the air cleaner. The air cleaner (23) is partitioned into a dirty side (D) and a clean side (C) by the air cleaner element (35). The dirty side (D) and an air intake duct (34) and the clean side (C) and a connecting tube (22) are arranged on the right and left of the frame (5), respectively, with the frame (5) interposed therebetween.

(57) 要約: 自動二輪車は、ヘッドパイプ 6 から後方へ車両前後方向に延びるフレーム 5 と、フレーム 5 を車幅方向に跨ぐようにフレーム 5 の左右に張り出すエアクリーナ 23 と、を備える。エアクリーナ 23 は車幅方向で分割される。エアクリーナ 23 の分割面 E で、外気をろ過するエアクリーナエレメント 35 が、保持される。エアクリーナ 23 は、エアクリーナエレメント 35 で、ダーティサイド D とクリーンサイド C とに区画される。ダーティサイド D 及び吸気ダクト 34 と、クリーンサイド C 及びコネクティングチューブ 22 とが、フレーム 5 を挟み左右に振り分けて配置される。

WO 2012/057160 A1

WO 2012/057160 A1



添付公開書類:

— 国際調査報告 (条約第 21 条(3))

VEHÍCULO AUTOMÁTICO DE DOS RUEDAS

ANTECEDENTES DE LA INVENCION

<CAMPO DE LA INVENCION>

[0001]

La presente invención se refiere a una estructura de un filtro de aire de una motocicleta, usada para la introducción de aire a un motor.

<ARTE RELACIONADO>

[0002]

Como estructuras convencionales de un filtro de aire de una motocicleta, lo que se conoce es una estructura en la cual un filtro de aire se localiza en una porción inferior de un chasis de un marco del tipo *underbone* y el filtro de aire se forma de manera que se pueda dividir en partes delantera y posterior, mejorando en esa forma las propiedades de instalación (véase Documento de Patente 1, por ejemplo).

[Documento del Arte Previo]

[Documento de Patente]

[0003]

[Documento de Patente 1] JP-B2-3537817

[0004]

En la actualidad, cuando se usa un marco tipo *underborne*, un filtro de aire se divide fácilmente en partes delantera y trasera porque hay espacio suficiente en una porción inferior de un chasis que se extiende descendiendo hacia atrás de una pipa de dirección. Pero si un filtro de aire se estructura de manera que pueda dividirse en partes delantera y trasera con el uso de un tipo de bastidor distinto de un marco tipo *underborne*, podría ser difícil instalar el filtro de aire a un chasis de una motocicleta o podría ser problemático aumentar la capacidad del filtro de aire.

En particular, cuando el filtro de aire se localiza en proximidad del centro longitudinal de una motocicleta o cuando el bastidor es complicado en su estructura, con el fin de garantizar la rigidez del chasis de la motocicleta, el bastidor mismo se convierte en un obstáculo, dificultando en esa forma proveer una estructura en la cual el filtro de aire se pueda dividir en partes delantera y trasera.

RESUMEN DE LA INVENCION

[0005]

Una o más modalidades de la invención proveen una motocicleta capaz de mejorar las propiedades de instalación manteniendo al mismo tiempo la capacidad de un filtro de aire incluso en varios tipos de bastidores.

[0006]

De acuerdo con una o más modalidades de la invención, una motocicleta puede incluir un chasis **5**, que se proyecta hacia atrás de un tubo de dirección **6** en la dirección a lo largo del vehículo, y un filtro de aire **23**, que se proyecta lateralmente con respecto al chasis **5** para quedar a caballo sobre el chasis **5** en una dirección a lo ancho del vehículo. El filtro de aire **23** puede dividirse con respecto a la dirección a lo ancho del vehículo. Un elemento de filtro de aire **35** para filtrar aire exterior puede sostenerse en un plano divisor **E** del filtro de aire **23**. El filtro de aire **23** puede dividirse por el elemento de filtro de aire **35** en un lado de retención de impurezas **D** y un lado de descarga de aire limpio **C**. El lado de retención de impurezas **D** y el lado de descarga de aire limpio **C** pueden localizarse en posiciones lateralmente opuestas, con el chasis **5** interpuesto entre ellos, y un ducto de admisión **34** y un tubo conector **22** pueden localizarse en posiciones lateralmente opuestas con el chasis **5** interpuesto entre ellos.

BREVE DESCRIPCION DE LOS DIBUJOS

[0007]

[Fig. 1] FIG. 1 es una vista lateral izquierda de una motocicleta de acuerdo con una primera modalidad.

[Fig. 2] FIG. 2 es una vista en planta de un filtro de aire de acuerdo con la primera modalidad.

[Fig. 3] FIG. 3 es una vista en planta explotada del filtro de aire.

[Fig. 4] FIG. 4 es una vista en corte transversal tomada a lo largo de la línea A-A de FIG. 2.

[Fig. 5] FIG. 5 es una vista lateral derecha, que ilustra un estado en el cual una caja del lado de retención de impurezas del filtro de aire está desmontada.

[Fig. 6] FIG. 6 es una vista en perspectiva explotada del filtro de aire cuando el filtro de aire se ve oblicuamente desde la parte delantera izquierda.

[Fig. 7] FIG. 7 es una vista en perspectiva del filtro de aire cuando el filtro de aire se ve oblicuamente desde la parte posterior derecha.

[Fig. 8] FIG. 8 es una vista en planta de un filtro de aire de acuerdo con una segunda modalidad.

[Fig. 9] FIG. 9 es una vista en planta explotada del filtro de aire de FIG. 8.

[Fig. 10] FIG. 10 es una vista en perspectiva explotada del filtro de aire de FIG. 8, cuando el filtro de aire se ve oblicuamente desde la parte delantera izquierda.

[Fig. 11] FIG. 11 es una vista en corte transversal tomada a lo largo de la línea **B-B** de FIG. 8.

DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA MODALIDADES

[0008]

Las modalidades se describirán en detalle. Por lo demás, las modalidades no pretenden limitar la invención sino servir como ejemplos de la misma, y todas las características o combinaciones de la misma, descritas en las modalidades, no siempre son esenciales para la invención.

[0009]

(Primera Modalidad)

Una primera modalidad se describirá con referencia a los dibujos. Nótese que en los siguientes dibujos, "FR", "LH" y "UP" representan el lado delantero, el lado izquierdo y el lado superior de un vehículo (motocicleta), respectivamente.

[0010]

Como se ilustra en FIG. 1, una rueda delantera **2** de una motocicleta (vehículo) **1** se soporta con pivotamiento en porciones extremas inferiores de un par de horquillas delanteras izquierda y derecha **3**. Una porción superior de cada horquilla delantera **3** se soporta con pivotamiento por una pipa de dirección **6** en el extremo delantero de un chasis **5** en una manera que se puede maniobrar por una varilla de dirección **4**. Un manubrio de la rueda delantera **7** se conecta a una porción superior de la varilla de dirección **4**. Una rueda trasera **8** de la motocicleta **1** se soporta con pivotamiento por un eje posterior **11** en una porción extrema trasera de un basculante **10** que oscila sobre un eje pivotante **9**.

[0011]

El chasis **5** incluye: la pipa de dirección **6**; un bastidor principal **12** que se proyecta hacia atrás desde una porción superior de la pipa de dirección **6**; un bastidor delantero **13** que se proyecta oblicuamente descendiendo hacia atrás desde una porción inferior de la pipa de dirección **6**; un bastidor posterior **14** proyectado hacia atrás desde un extremo posterior del bastidor principal **12** a

través del centro lateral del chasis **5**; un bastidor central pivotante **15** que se proyecta hacia abajo desde el extremo posterior del bastidor principal **12**; y un par de bastidores de soporte izquierdo y derecho **16, 16** a través de los cuales se conectan entre sí una porción intermedia longitudinal del bastidor posterior **14** y una porción intermedia vertical del bastidor vertical pivotante **15**. El chasis **5** se localiza en el centro lateral de un bastidor principal **12** de la motocicleta **1** en una manera concentrada.

[0012]

El bastidor posterior **14**, el bastidor vertical pivotante **15** y los bastidores de soporte **16** se combinan entre sí con el fin de configurar una forma triangular en vista lateral, y un filtro de aire **23**, que se describirá más adelante, se localiza en un espacio triangular **T** rodeado por el bastidor posterior **14**, el bastidor vertical pivotante **15** y los bastidores de soporte **16**.

El bastidor principal **12**, el bastidor delantero **13**, el bastidor posterior **14**, el bastidor vertical pivotante **15** y los bastidores de soporte **16**, que se incluyen en el chasis **5**, se forman cada uno como un bastidor hueco, que es rectangular en sección transversal, y se obtienen cada uno usando, por ejemplo, un producto formado prensando un tubo de acero rectangular o lámina de acero.

[0013]

En un espacio rodeado por el chasis **12**, el bastidor delantero **13** y el bastidor vertical pivotante **15**, se instala un motor **17**. Una porción de extremo delantero de un cárter **18** del motor **17** se soporta en una porción inferior del bastidor delantero **13** mediante soporte delantero **40**, y una porción de extremo trasero del cárter **18** se soporta por el bastidor vertical pivotante **15** en posiciones encima y debajo del eje pivotante **9**.

En un extremo posterior del bastidor posterior **14**, se forma un orificio **14a** abierto hacia la parte trasera del vehículo (véase FIG. 7), que permite en esa forma el paso de aire a través del interior del bastidor posterior **14**.

[0014]

En el cárter **18**, el motor **17** incluye un cilindro **19** inclinado hacia adelante con respecto a una dirección vertical. Una porción delantera del cilindro **19** se conecta con un tubo de escape **20**, y el tubo de escape **20** se proyecta hacia atrás en forma curvada, con el fin de pasar a través de regiones localizadas delante y debajo del cárter **18** y se conecta a un silenciador **20a**, dispuesto en el lado derecho de una parte posterior del chasis de la motocicleta. Una porción

posterior del cilindro **19** se conecta con un carburador **21**, y un tubo conector **22**, proyectado hacia atrás desde el carburador **21**, se conecta al filtro de aire **23**.

[0015]

Un sillín **25**, en la cual se sienta un piloto, se acopla a una porción superior del bastidor posterior **14** en una manera montable/desmontable (o en una manera que se pueda abrir/cerrar). Delante del sillín **25**, se dispone un tanque de combustible **26** soportado en el bastidor principal **12**.

Un par de amortiguadores traseros izquierdo y derecho **30** se disponen entre los bastidores de soporte **16** y una porción posterior del basculante **10**, de manera que se inclinen hacia adelante con respecto a la dirección vertical.

[0016]

A continuación se describirá el filtro de aire **23**.

Como se ilustra en FIG. 2, el filtro de aire **23** incluye: una caja de filtro de aire **36** formada de manera que se pueda dividir lateralmente; un elemento de filtro de aire **35** sujetado a lo largo de un plano divisor **E** de la caja del filtro de aire **36** e interpuesto entre una caja del lado de descarga de aire limpio **24**, y una caja del lado de retención de impurezas **32**; y una tapa lateral **33** para cubrir el lado izquierdo de la caja del lado de descarga de aire limpio **24**. La caja de filtro de aire **36** y la tapa lateral **33** se fabrican cada una de resina sintética (v.g., resina de PP, PE, o ABS).

[0017]

El filtro de aire **23** se localiza de tal manera que queda a caballo sobre el chasis **5** en la dirección a lo ancho de un vehículo (dirección lateral) y de modo que se proyecte lateralmente con respecto al chasis **5**. La caja de filtro de aire **36** se divide en: la caja de lado de retención de impurezas **32**, con la cual se forma un lado de retención de impurezas **D** en la cara derecha del plano divisor **E** ortogonal a la dirección a lo ancho del vehículo; y la caja del lado de descarga de aire limpio **24**, con la cual se forma un lado de descarga de aire limpio **C** en la cara izquierda del plano divisor **E**.

[0018]

Como se ilustra en FIG. 3, la caja de lado de descarga de aire limpio **24** incluye: una brida **41** provista hacia afuera del chasis **5** (a la derecha del chasis **5**) en la dirección a lo ancho del vehículo; y un canal de circulación de aire **42** formado para quedar a caballo sobre el chasis **5** y de modo que se proyecte hacia la izquierda con respecto a la brida **41**. De cuatro superficies laterales del canal

de circulación de aire **42**, una pared interna lateral **42c** orientada hacia adelante y hacia arriba se provee con un orificio de salida de aire limpio **42d** a través del cual se acopla el tubo conector **22**.

[0019]

La brida **41** incluye: una base de soporte del filtro **41a** que se proyecta a lo largo de un plano perpendicular a la dirección a lo ancho del vehículo; y una pared lateral **41b** que se levanta verticalmente de una periferia de la base de soporte del filtro **41a** a la derecha del chasis **5**. La base de soporte del filtro **41a** se provee con una pluralidad de bujes de ensamble **43** ... (... indica pluralidad y lo mismo se aplica para la siguiente descripción), y la caja del lado de descarga de aire limpio **24** se fija al chasis **5** mediante los bujes de ensamble **43**

[0020]

Como se ilustra en FIG. 4, el canal de circulación de aire **42** se provee en su extremo derecho con un orificio **42a**, y el orificio **42a** se provee con una pared **42b** en la forma de una extensión de cuatro paredes laterales del canal de circulación de aire **42**.

El elemento de filtro de aire **35** se localiza en el plano divisor **E**, con el fin de cubrir el orificio **42a** del canal de circulación de aire **42** de la caja de lado de descarga de aire limpio **24**. El elemento de filtro de aire **35** es un elemento de filtro de aire de tipo seco, en el cual un filtro de papel se dobla en una manera plegada en un ancho dado para garantizar un área de filtrado, y una periferia del elemento de filtro de aire **35** se sujeta por un soporte del filtro **47**. El soporte del filtro **47** se configura en una forma tubular rectangular para cubrir cuatro superficies laterales del elemento de filtro de aire **35** que tiene un diseño de lámina gruesa, y una porción periférica exterior del soporte del filtro **47** se provee con un anillo de fijación **47a** con la cual la pared **42b** del orificio **42a** puede sujetarse fuertemente. Por consiguiente, el elemento de filtro de aire **35** se fija al orificio **42a** de la caja de lado de descarga de aire limpio **24** mediante el soporte del filtro **47**.

[0021]

Como se ilustra en la vista lateral de FIG. 5, la brida **41** se proyecta hacia el exterior del espacio **T**, y una porción periférica exterior de la brida **41** se provee de manera que se superponga con el bastidor posterior **14**, el bastidor vertical pivotante **15** y los bastidores de soporte **16**.

Una forma exterior de la brida **41** en vista lateral es un diseño rectangular

que tiene: un lado superior sustancialmente horizontal que corre a lo largo de una cara superior del bastidor posterior **14**; un lado inferior localizado hacia abajo y alejado del lado superior; un lado delantero sustancialmente vertical que corre sustancialmente a lo largo de una cara delantera del bastidor vertical pivotante **15**; y un lado posterior localizado hacia atrás y alejado del lado delantero. Una porción posterior inferior de la brida **41** se recorta oblicuamente, de manera que corra a lo largo de caras inferiores de los bastidores de soporte **16**. Además, la brida **41** se provee en su porción superior con una escotadura **41c**.

[0022]

La caja del lado de retención de impurezas **32** se forma de manera que se proyecte a la derecha con respecto al chasis **5**, y se fija de manera que cubra una porción lateral derecha de la caja del lado de descarga de aire limpio **24**. Un diseño exterior de la caja del lado de retención de impurezas **32** en vista lateral es sustancialmente similar al de la brida **41** antes descrita. Específicamente, la caja del lado de retención de impurezas **32** se provee en su porción superior con una escotadura **32a** similar a la escotadura **41c** de la caja del lado de descarga de aire limpio **24**. Un extremo izquierdo de la caja del lado de retención de impurezas **32** se provee con un orificio **32b**, y un plano por el cual se define el orificio **32b** coincide con el plano divisor **E**. El orificio **32b** se provee con un anillo de fijación **32c** con el cual la pared lateral **41b** de la brida **41** de la caja del lado de descarga de aire limpio **24** puede sujetarse de un lado a otro de toda su periferia.

[0023]

La escotadura **32a** se provee en su cara superior con una escotilla de fijación de ducto elíptico **32d** a través de la cual se conecta un ducto de admisión **34**.

La caja del lado de retención de impurezas **32** se provee con una pluralidad de hendiduras de ensamble **44** y orificios de ensamble **44a**, y la caja del lado de retención de impurezas **32** se fija a la brida **41** de la caja del lado de descarga de aire limpio **24** mediante los orificios de ensamble **44a** y tornillos **45**. Una superficie de apariencia exterior (superficie de diseño), formada por la caja del lado de retención de impurezas **32** y la brida **41**, y una superficie lateral izquierda del filtro de aire **23** son simétricas entre sí.

[0024]

Como se ilustra en FIG. 6, la tapa lateral **33** se provee de manera que cubra el canal de circulación de aire **42** de la caja del lado de descarga de aire limpio **24**

en el lado izquierdo del chasis **5**. Un diseño exterior de la tapa lateral **33** en vista lateral se forma de manera que sea sustancialmente similar al de la brida **41** y la caja del lado de retención de impurezas **32** de la caja del lado de descarga de aire limpio **24** en vista lateral. De manera similar a la caja del lado de retención de impurezas **32**, la tapa lateral **33** se provee igualmente con hendiduras de ensamble **46** y orificios de ensamble **46a**, y la tapa lateral **33** se conecta directamente al chasis **5** mediante los tornillos **45**. Una superficie de apariencia exterior (superficie de diseño), formada por la tapa lateral **33** en el lado izquierdo del chasis **5**, y una superficie lateral derecha del filtro de aire **23** son simétricas entre sí.

[0025]

Como se ilustra en FIG. 4, el ducto de admisión **34** es un tubo que es elíptico en sección transversal y se dobla a 90° y a través del cual el orificio de ensamble del ducto elíptico **32d** formado en una cara superior de la caja del lado de retención de impurezas **32** se comunica con una boca de conexión del bastidor **14b** formada en una superficie lateral del bastidor posterior **14**. A través del ducto de admisión **34**, el interior del bastidor posterior hueco **14** se comunica con el lado de retención de impurezas **D** dentro de la caja del lado de retención de impurezas **32**.

Por lo demás, el ducto de admisión **34** se forma de manera que en un estado en el que el ducto de admisión **34** está conectado al bastidor posterior **14** y la caja del lado de retención de impurezas **32**, el ducto de admisión **34** se encuentra dentro de la escotadura **41c** de la brida **41** y la escotadura **32a** de la caja del lado de retención de impurezas **32** y no sobresaldrá mayormente de la superficie de diseño del filtro de aire **23**.

[0026]

Como se ilustra en FIGS. 1 y 6, el carburador **21** se conecta al tanque de combustible **26** mediante un tubo de combustible y se conecta igualmente al cilindro **19** del motor **17** mediante una tubería de admisión **48**. Además, el tubo conector **22** se fija a un puerto de admisión **49** del carburador **21**, y el carburador **21** y el filtro de aire **23** se conectan entre sí mediante el tubo conector **22**.

[0027]

De acuerdo con la anterior modalidad, como se ilustra en FIG. 7, cuando una mezcla combustible-aire se suministra al motor **17**, fluye aire a través del orificio **14a** en el extremo posterior del bastidor posterior **14**, y fluye al interior de la

caja del lado de retención de impurezas **32**, definida por el lado de retención de impurezas **D**, a través del ducto de admisión **34**. Posteriormente, el aire se purifica al pasar a través del elemento de filtro de aire **35**, y luego el aire ingresa al canal de circulación de aire **42** de la caja del lado de descarga de aire limpio **24** definida por el lado de descarga de aire limpio **C**. Seguidamente, el aire se suministra al carburador **21** mediante el tubo conector **22** fijado al orificio de salida de aire limpio **42d**. El carburador **21** mezcla el aire purificado con el combustible suministrado del tanque de combustible **26** a través del tubo de combustible, y entrega la mezcla de combustible-aire resultante al cilindro **19** del motor **17** por medio de la tubería de admisión **48**.

[0028]

Por lo demás, cuando se cambia el elemento de filtro de aire **35**, se desmonta la caja del lado de retención de impurezas **32**, y luego el elemento de filtro de aire **35**, expuesto al lado derecho del vehículo, se suelta junto con el soporte del filtro **47** y se reemplaza en consecuencia. En este caso, puesto que el plano divisor **E**, en el cual se retiene el elemento de filtro de aire **35**, se localiza hacia afuera del chasis **5**, se facilita la instalación del elemento de filtro de aire **35**, consiguiendo en esa forma una elevada capacidad de mantenimiento.

[0029]

Además, la estructura divisible del filtro de aire **23** se provee de tal manera que el filtro de aire **23** se divide lateralmente, posibilitando en esa forma garantizar la capacidad del filtro de aire **23**, incluso si el filtro de aire **23** se localiza en el espacio triangular **T** rodeado por el bastidor posterior **14**, el bastidor vertical pivotante **15** y los bastidores de soporte **16**.

Adicionalmente, el filtro de aire **23**, localizado de manera que quede a caballo sobre chasis **5**, se divide lateralmente, y el ducto de admisión **34** y el tubo conector **22** se localizan en posiciones lateralmente opuestas con el chasis **5** interpuesto entre ellos, posibilitando así mejorar las propiedades de instalación manteniendo al mismo tiempo la capacidad del filtro de aire **23**.

[0030]

Más aún, aparte de la tapa lateral **33**, la caja del lado de retención de impurezas **32** y la brida **41** de la caja del lado de descarga de aire limpio **24** sirven también como la superficie de diseño que se verá desde afuera, eliminando así la necesidad de agregar un carenado para mejorar la apariencia exterior del vehículo, y posibilitando reducir aún más el número de componentes.

[0031]

Asimismo, la brida **41** de la caja del lado de descarga de aire limpio **24**, a través del cual se conectan entre sí la caja del lado de retención de impurezas **32** y la caja del lado de descarga de aire limpio **24**, se localiza hacia afuera del chasis **5**, obteniendo en esa forma propiedades elevadas de instalación.

[0032]

Además, el plano divisor **E** del filtro de aire **23**, en el cual se soporta el elemento de filtro de aire **35**, puede aumentarse en área, posibilitando así montar el elemento de filtro de aire **35** que tiene un área grande.

[0033]

Más aún, el canal de circulación de aire **42** de la caja del lado de descarga de aire limpio **24** se cubre con la tapa lateral **33**, posibilitando así establecer libremente la forma de la caja del lado de descarga de aire limpio **24** de acuerdo con un criterio tal como capacidad de respuesta al desplazamiento.

[0034]

Adicionalmente, puesto que el interior del bastidor posterior **14** incluido en el chasis **5** sirve como parte del ducto de admisión, el ducto de admisión **34** no tiene que aumentarse en tamaño o longitud, permitiendo así que el vehículo sea compacto en tamaño.

[0035]

(Segunda Modalidad)

Una segunda modalidad se describirá con referencia a FIGS. 8 a 11. Una estructura básica de un filtro de aire **23B**, de acuerdo con esta modalidad, es similar a la del filtro de aire **23** de acuerdo con la primera modalidad en que el filtro de aire **23B** se localiza para quedar a caballo del chasis **5** en la dirección a lo ancho del vehículo y de modo que se proyecte lateralmente con respecto al chasis **5**, y el filtro de aire **23B** se divide con respecto a la dirección a lo ancho del vehículo. Sin embargo, el filtro de aire **23B** de acuerdo con la segunda modalidad difiere particularmente del filtro de aire **23**, de acuerdo con la primera modalidad, en que una caja del lado de descarga de aire limpio **24B** se divide aún más con respecto a la dirección a lo ancho del vehículo. Los mismos componentes que en la primera modalidad se representan por los mismos símbolos de referencia, y su descripción se omitirá.

[0036]

Como se ilustra en FIG. 8, el filtro de aire **23B** de acuerdo con la presente

modalidad se localiza para quedar a caballo sobre el chasis **5** en la dirección a lo ancho del vehículo y de modo que se proyecte lateralmente con respecto al chasis **5**.

Como se ilustra en FIG. 9, la caja del lado de descarga de aire limpio **24B** incluye: una primera caja **51** provista con una primera brida **51a** equivalente a la brida **41** de la primera modalidad; una segunda caja **52** conectada a la primera caja **51** y provista con una segunda brida **52a** localizada por fuera del chasis **5** y opuesta a la caja del lado de retención de impurezas **32** en la dirección a lo ancho del vehículo; y una tercera tapa **53** conectada a la segunda brida **52a**.

[0037]

La primera caja **51** incluye: la primera brida **51a** que tiene una configuración sustancialmente similar a la brida **41** de la primera modalidad; y un primer canal de circulación de aire **51b** que sobresale a la izquierda de la primera caja **51**. El primer canal de circulación de aire **51b** difiere del canal de circulación de aire **42** de la primera modalidad en que el primer canal de circulación de aire **51b** se provee con un orificio **51c** abierto hacia la izquierda. Un plano del orificio **51c** se localiza en el ancho lateral del chasis **5** y en un centro aproximado de la dirección lateral del vehículo. Además, la primera brida **51a** se provee con soportes de ensamble **51d** ... que se proyectan a la derecha hacia afuera en la dirección a lo ancho del vehículo y mediante los cuales se sujeta la caja del lado de retención de impurezas **32**.

[0038]

La segunda caja **52** incluye: un segundo canal rectangular de circulación de aire **52b** que sobresale a la derecha de la segunda caja **52** y se conecta al primer canal de circulación de aire **51b** de la primera caja **51** en un plano divisor **F** (véase FIG. 11); y la segunda brida **52a** provista por fuera del chasis **5** en la dirección a lo ancho del vehículo, de manera que la segunda brida **52a** y la primera brida **51a** se forman simétricamente. El segundo canal de circulación de aire **52b** se provee con un orificio **52c** abierto hacia la derecha. El orificio **52c** se provee con un anillo de fijación **52d** para permitir el ensamble con el orificio **51c** de la primera caja **51**. Por lo demás, la segunda brida **52a** se provee con soportes de ensamble **52e**... que se extienden por fuera hacia la izquierda en la dirección a lo ancho del vehículo y mediante los cuales se sujeta la tercera caja **53**.

[0039]

Como se ilustra en FIG. 10, un espacio interior de la segunda caja **52** se

divide en dos espacios por un reborde **54**. Específicamente, el reborde **54** se proyecta oblicuamente desde una porción superior de la segunda brida **52a** a una porción inferior posterior de la misma, dividiendo en esa forma el espacio interior de la segunda caja **52** en un lado de descarga de aire limpio **C** y un recipiente **S**.

[0040]

La tercera caja **53** se forma de tal manera que se proyecta a la izquierda con respecto al chasis **5** y de modo que cubra una porción del lado izquierdo de la segunda caja **52**. Además, la tercera caja **53** se divide en un cuerpo principal de la tercera caja **53a** y una tapa **53b**, y se forma de manera que el cuerpo principal de la tercera caja **53a** cubra un lado de descarga de aire limpio **C** de la segunda caja **52** y la tapa **53b** cubra el recipiente **S** de la segunda caja **52**. Un extremo derecho del cuerpo principal de la tercera caja **53a** se provee con un orificio, y este orificio se provee con un anillo de fijación en forma análoga al orificio de la caja del lado de retención de impurezas **32**, estableciendo así una conexión con un orificio **52f** de la segunda caja **52**.

[0041]

Por lo demás, el cuerpo principal de la tercera caja **53a** se provee con tres orificios de ensamble **53c...** (ilustrándose únicamente uno de ellos en FIG. 10), y el cuerpo principal de la tercera caja **53a** se conecta a la segunda caja **52** mediante tres tornillos **55**

Un orificio de la tapa **53b** se provee igualmente con un anillo de fijación y, por consiguiente, la tapa **53b** se fija al reborde **54** con un ajuste a presión utilizando la elasticidad de una resina sintética, de manera que la tapa **53b** se puede abrir y cerrar individualmente con respecto al recipiente **S** de la segunda caja **52** (se omite su descripción detallada).

Más aún, el cuerpo principal de la tercera caja **53a** se provee en su extremo delantero con un orificio de conexión de un tubo **53d**, y el cuerpo principal de la tercera caja **53a** y el carburador **21** se conectan entre sí mediante el tubo conector **22**.

[0042]

Como se ilustra en FIG. 11, el lado de descarga de aire limpio **C** en la presente modalidad es un espacio definido por la primera caja **51**, la segunda caja **52** y la tercera caja **53**.

Nótese que las estructuras del ducto de admisión **34** y el elemento de filtro de aire **35**, un método para reemplazar el elemento de filtro de aire **35**, etc., son

similares a las descritas en la primera modalidad.

[0043]

De acuerdo con la presente modalidad, la estructura de la caja del lado de descarga de aire limpio **24B** se provee de manera que sea divisible lateralmente, y el plano divisor **F** de la caja del lado de descarga de aire limpio **24B** se localiza en una posición que se sobrepone con el chasis **5**, posibilitando así garantizar una mayor capacidad del lado de descarga de aire limpio **C** en el lado izquierdo del chasis **5**. Además, el plano divisor de las cajas primera y segunda **51** y **52** incluido en la caja del lado de descarga de aire limpio **24B** se provee en una posición que se superpone con el chasis **5**, impidiendo así la vista desde afuera de una línea divisora.

[0044]

Asimismo, puesto que la caja del lado de retención de impurezas **32**, los soportes del ducto primero y segundo **51a** y **52a** de la caja del lado de descarga de aire limpio **24B**, y la tercera caja **53** sirven igualmente como área de diseño a verse desde afuera, eliminando así la necesidad de adición de un carenado para proveer una apariencia exterior del vehículo, y posibilitar reducir aún más el número de componentes.

[0045]

Por lo demás, puesto que parte del lado de descarga de aire limpio **C** sirve como recipiente **S**, se elimina la necesidad de proveer el recipiente en el otro espacio, posibilitando en esa forma una utilización efectiva del espacio.

[0046]

Por otra parte, el recipiente puede proveerse fácilmente por los cinco componentes incluidos en el filtro de aire **23B**, es decir, la caja del lado de retención de impurezas **32**, la primera caja **51**, la segunda caja **52**, la tercera caja **53** y la tapa **53b**, permitiendo así una reducción en el número de componentes.

[0047]

De acuerdo con las anteriores modalidades, una motocicleta puede incluir un chasis **5** que se proyecta hacia atrás desde una pipa de dirección **6** en una dirección a lo largo del vehículo y un filtro de aire **23** que se proyecta lateralmente con respecto al chasis **5** para quedar a caballo sobre el chasis **5** en una dirección a lo ancho del vehículo. El filtro de aire **23** puede dividirse con respecto a la dirección a lo ancho del vehículo. Un elemento de filtro de aire **35** para filtrar aire del exterior puede sujetarse en un plano divisor **E** del filtro de aire **23**. El filtro de

aire **23** puede dividirse en un lado de retención de impurezas **D** y un lado de descarga de aire limpio **C** por el elemento de filtro de aire **35**. El lado de retención de impurezas **D** y el lado de descarga de aire limpio **C** pueden localizarse en posiciones lateralmente opuestas con el chasis **5** interpuesto entre ellos, y un ducto de admisión **34** y un tubo conector **22** puede localizarse en posiciones lateralmente opuestas con el chasis **5** interpuesto entre ellos.

De acuerdo con esta estructura, el filtro de aire a caballo sobre el chasis se divide lateralmente, y el ducto de admisión y el tubo conector se localizan en posiciones lateralmente opuestas con el chasis interpuesto entre ellos, posibilitando en esa forma mejorar las propiedades de instalación y manteniendo al mismo tiempo la capacidad del filtro de aire.

[0048]

En la estructura ya mencionada, el plano divisor **E** del filtro de aire **23**, en el cual se sujeta el elemento de filtro de aire **35**, puede localizarse por fuera del chasis **5** en la dirección a lo ancho del vehículo.

De acuerdo con esta estructura, el plano divisor, en el cual se sujeta el elemento de filtro de aire, se localiza por fuera del chasis, mejorando así las propiedades de instalación del elemento de filtro de aire y logrando una alta capacidad de mantenimiento.

[0049]

En la estructura ya mencionada, el plano divisor **E** del filtro de aire **23**, en el cual se sujeta el elemento de filtro de aire **35**, puede servir como superficie de acople entre una caja del lado de retención de impurezas **32**, con la cual se forma el lado de retención de impurezas **D**, y una caja del lado de descarga de aire limpio **24** o **24B**, por la cual se forma el lado de descarga de aire limpio **C**. La caja del lado de descarga de aire limpio **24** puede incluir una brida **41** localizada por fuera del chasis **5** en la dirección a lo ancho del vehículo. La caja del lado de descarga de aire limpio **24** puede conectarse a la caja del lado de retención de impurezas **32** mediante la brida **41**.

De acuerdo con esta estructura, la brida de la caja del lado de descarga de aire limpio, a través de la cual se conectan entre sí la caja del lado de retención de impurezas y la caja del lado de descarga de aire limpio, se localiza por fuera del chasis, obteniendo así elevadas propiedades de instalación.

[0050]

En la estructura ya mencionada, la brida **41** puede proyectarse a una

posición que se superpone con el chasis **5** en vista lateral.

De acuerdo con esta estructura, el plano divisor del filtro de aire, en el cual se sujeta el elemento de filtro de aire, puede aumentarse en área, posibilitando así montar el elemento de filtro de aire que tiene un área grande.

[0051]

En la estructura ya citada, la motocicleta puede incluir además una tapa lateral **33** para cubrir la caja del lado de descarga de aire limpio **24** que se proyecta en un costado lateral del chasis **5**.

De acuerdo con esta estructura, la caja proyectada del lado de descarga de aire limpio se cubre con la tapa lateral, posibilitando así establecer libremente la configuración de la caja del lado de descarga de aire limpio de acuerdo con un criterio tal como capacidad de respuesta al desplazamiento.

[0052]

En la estructura ya citada, la caja del lado de descarga de aire limpio **24B** puede dividirse en una pluralidad de partes con respecto a la dirección a lo ancho del vehículo. Un plano divisor **F** de la caja del lado de descarga de aire limpio **24B** puede superponerse con el chasis **5** en una vista en planta.

De acuerdo con esta estructura, el plano divisor de la caja del lado de descarga de aire limpio se provee en una posición que se sobrepone al chasis, impidiendo así la vista desde afuera de una línea divisora.

[0053]

En la estructura ya indicada, la motocicleta puede incluir además un recipiente **S** provisto en una parte de la caja del lado de descarga de aire limpio **24B** proyectada en un costado lateral del chasis **5**.

De acuerdo con esta estructura, puesto que parte del lado de descarga de aire limpio sirve como recipiente, se elimina la necesidad de disponer el recipiente en el otro espacio, posibilitando así una utilización efectiva del espacio.

[0054]

En la estructura ya citada, la caja del lado de descarga de aire limpio **24B** puede dividirse en: una primera caja **51** conectada a la caja del lado de retención de impurezas **32**; una segunda caja **52** conectada a la primera caja **51** y que incluye una segunda brida **52a**, localizada por fuera del chasis **5** y opuesta a la caja del lado de retención de impurezas **32** en la dirección a lo ancho del vehículo; y una tercera caja **53** conectada a la segunda brida **52a**. La segunda caja **52** y la tercera caja **53** pueden servir parcialmente como el recipiente **S**. La segunda

caja **52** puede proveerse con un reborde **54** con el cual se dividen el lado de descarga de aire limpio **C** y el recipiente **S**. Puede proveerse una tapa **53b** acoplada con el reborde **54** y que se puede abrir y cerrar separadamente de la tercera caja **53**, de tal manera que la tercera caja **53** se divida.

De acuerdo con esta estructura, el recipiente puede proveerse fácilmente por los cinco componentes incluidos en el filtro de aire, es decir, la caja del lado de retención de impurezas, la primera caja, la segunda caja, la tercera caja y la tapa, posibilitando en esa forma una reducción en el número de componentes.

[0055]

En la estructura ya mencionada, el chasis puede ser hueco **5**, de manera que el aire exterior pase a través del interior del chasis **5**. El chasis **5** y el lado de retención de impurezas **D** pueden conectarse entre sí por medio del ducto de admisión **34**.

De acuerdo con esta estructura, puesto que el interior del chasis sirve como parte del ducto de admisión, el ducto de admisión no tiene que aumentarse en tamaño o longitud, permitiendo así que el vehículo sea compacto en tamaño.

[0056]

En la estructura ya indicada, el chasis **5** puede incluir un bastidor principal **12**, que se proyecta hacia atrás desde la pipa de dirección **6**, y un bastidor posterior **14**, que se proyecta hacia atrás desde una porción posterior del bastidor principal **12**. Un bastidor vertical pivotante **15** puede proyectarse hacia abajo desde la porción posterior del bastidor principal **12**. El bastidor posterior **14** y el bastidor vertical pivotante **15** pueden conectarse entre sí por medio de bastidores de soporte **16**, **16**. El filtro de aire **23** puede localizarse en un espacio **T** rodeado por el bastidor posterior **14**, el bastidor vertical pivotante **15** y los bastidores de soporte **16**.

De acuerdo con esta estructura, la estructura divisible del filtro de aire se provee de manera que el filtro de aire se divida lateralmente, posibilitando así garantizar la capacidad del filtro de aire, aún si el filtro de aire se localiza en una región rodeada por una pluralidad de miembros de bastidor.

[0057]

Nótese que, en las modalidades, el lado de retención de impurezas y el ducto de admisión se localizan a la derecha del chasis del vehículo, mientras que el lado de descarga de aire limpio y el tubo conector se localizan a la izquierda del chasis del vehículo, pero la presente invención no se limita a tal estructura.

Alternativamente, puede adoptarse una estructura en la cual el lado de descarga de aire limpio y el tubo conector se localicen a la derecha del chasis del vehículo, mientras que el lado de retención de impurezas y el ducto de admisión se localicen a la izquierda del chasis del vehículo.

Adicionalmente, en las modalidades anteriores, la segunda caja **52** se provee con el reborde **54** y la segunda caja **52** se cubre parcialmente con la tapa **53b**, formando así el recipiente **S**. Alternativamente, el reborde **54** y la tapa **53b** pueden eliminarse y toda la segunda caja **52** puede formarse como el lado de descarga de aire limpio **C**.

[0058]

Además, en las modalidades anteriores, el carburador **21** se adopta como un dispositivo de suministro de combustible, pero la presente invención no se limita a esto. Alternativamente, puede adoptarse un suministro de combustible tipo inyección.

Más aún, la presente invención no se limita a una motocicleta sino que puede aplicarse igualmente a un vehículo *buggy* de tres o cuatro ruedas, siempre y cuando el vehículo sea un vehículo de conducción sobre una silla.

[Descripción de los Numerales y Símbolos de Referencia]

[0059]

C: lado de descarga de aire limpio, **D**: lado de retención de impurezas, **E**: plano divisor, **F**: plano divisor, **S**: recipiente, **1**: motocicleta, **5**: chasis (bastidor), **6**: pipa de dirección, **17**: motor (unidad de potencia), **22**: tubo conector, **23**: filtro de aire, **24**, **24B**: caja del lado de descarga de aire limpio, **32**: caja de lado de retención de impurezas, **33**: tapa lateral, **34**: ducto de admisión, **35**: elemento de filtro de aire, **41**: brida, **51**: primera caja, **52**: segunda caja, **53**: tercera caja, **54**: reborde

REIVINDICACIONES

1. Una motocicleta que comprende:

un chasis (5) que se proyecta hacia atrás de una pipa de dirección (6) en una dirección a lo largo del vehículo; y

un filtro de aire (23) que se proyecta lateralmente con respecto al chasis (5), de manera que quede a caballo sobre el chasis (5) en una dirección a lo ancho del vehículo,

en donde el filtro de aire (23) se divide con respecto a la dirección a lo ancho del vehículo,

en donde un elemento de filtro de aire (35) para filtrar el aire del exterior se mantiene en un plano divisor (E) del filtro de aire (23),

en donde el filtro de aire (23) se divide en un lado de retención de impurezas (D) y un lado de descarga de aire limpio (C) por el elemento de filtro de aire (35), y

en donde el lado de retención de impurezas (D) y el lado de descarga de aire limpio (C) se localizan en posiciones lateralmente opuestas con el chasis (5) interpuesto entre ellos, mientras un ducto de admisión (34) y un tubo conector (22) se localizan en posiciones lateralmente opuestas con el chasis (5) interpuesto entre ellos.

2. La motocicleta de acuerdo con la reivindicación 1, en donde el plano divisor (E) del filtro de aire (23), en el cual se sujeta el elemento de filtro de aire (35), se localiza por fuera del chasis (5) en la dirección a lo ancho del vehículo.

3. La motocicleta de acuerdo con la reivindicación 1 o 2, en donde el plano divisor (E) del filtro de aire (23), en el cual se sostiene el elemento de filtro de aire (35), sirve como superficie de acople entre una caja del lado de retención de impurezas (32), por la cual se forma el lado de retención de impurezas (D), y una caja del lado de descarga de aire limpio (24 o 24B), con la cual se forma el lado de descarga de aire limpio (C), y

en donde la caja del lado de descarga de aire limpio (24) incluye una brida (41) localizada por fuera del chasis (5) en la dirección a lo ancho del vehículo, y

en donde la caja del lado de descarga de aire limpio (24) se conecta a la caja del lado de retención de impurezas (32) mediante la brida (41).

4. La motocicleta de acuerdo con la reivindicación 3, en donde la brida (41) se proyecta a una posición que se sobrepone con el chasis (5) en vista lateral.

5. La motocicleta de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 4, que comprende además:

una tapa lateral (33) para cubrir la caja del lado de descarga de aire limpio (24) proyectada en un costado lateral del chasis (5).

6. La motocicleta de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 4, en donde la caja del lado de descarga de aire limpio (24B) se divide en una pluralidad de partes con respecto a la dirección a lo ancho del vehículo, y un plano divisor (F) de la caja del lado de descarga de aire limpio (24B) se superpone con el chasis (5) en una vista en planta.

7. La motocicleta de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 4 y 6, que comprende además:

un recipiente (S) provisto en una parte de la caja del lado de descarga de aire limpio (24B), que se proyecta en un costado lateral del chasis (5).

8. La motocicleta de acuerdo con la reivindicación 7, en donde la caja del lado de descarga de aire limpio (24B) se divide en:

una primera caja (51) conectada a la caja del lado de retención de impurezas (32);

una segunda caja (52) conectada a la primera caja (51) y que incluye una segunda brida (52a) localizada por fuera del chasis (5) y opuesta a la caja del lado de retención de impurezas (32) en la dirección a lo ancho del vehículo; y

una tercera caja (53) conectada a la segunda brida (52a),

en donde la segunda caja (52) y la tercera caja (53) sirven parcialmente como recipiente (S),

en donde la segunda caja (52) se provee con un reborde (54), con el cual se dividen el lado de descarga de aire limpio (C) y el recipiente (S), y

en donde una tapa (53b), acoplada con el reborde (54) y que se puede abrir y cerrar separadamente de la tercera caja (53), se provee de tal manera que la tercera caja (53) se divida.

9. La motocicleta de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 8, en donde el chasis (5) es hueco, de manera que aire del exterior pasa a través del interior del chasis (5), y

en donde el chasis (5) y el lado de retención de impurezas (D) se conectan entre sí mediante el ducto de admisión (34).

10. La motocicleta de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 9, en donde el chasis (5) incluye un bastidor principal (12), que se proyecta hacia atrás desde la pipa de dirección (6), y un bastidor posterior (14), que se proyecta hacia atrás desde una porción trasera del chasis principal (12),

en donde un bastidor vertical pivotante (15) se proyecta hacia abajo desde la porción posterior del bastidor principal (12),

en donde el bastidor posterior (14) y el bastidor vertical pivotante (15) se conectan entre sí mediante bastidores de soporte (16, 16), y

en donde el filtro de aire (23) se localiza en un espacio (T) rodeado por el bastidor posterior (14), el bastidor vertical pivotante (15) y los bastidores de soporte (16).

EXTRACTO DE LA DIVULGACIÓN

Se provee una motocicleta con un chasis **5**, que se extiende hacia atrás de una pipa de dirección **6** en la dirección a lo largo del vehículo, y un filtro de aire **23**, que se proyecta lateralmente con respecto al chasis **5**, de manera que quede a caballo sobre el chasis **5** en una dirección a lo ancho del vehículo. El filtro de aire **23** se divide con respecto a la dirección a lo ancho del vehículo. Un elemento de filtro de aire **35** para filtrar aire del exterior se mantiene en un plano divisor **E** del filtro de aire **23**. El filtro de aire **23** se divide en un lado de retención de impurezas **D** y un lado de descarga de aire limpio **C** por el elemento de filtro de aire **35**. El lado de retención de impurezas **D** y el lado de descarga de aire limpio **C** se localizan en posiciones lateralmente opuestas con el chasis **5** interpuesto entre ellos. Un ducto de admisión **34** y un tubo conector **22** se localizan en posiciones lateralmente opuestas con el chasis **5** interpuesto entre ellos.

FIG. 1

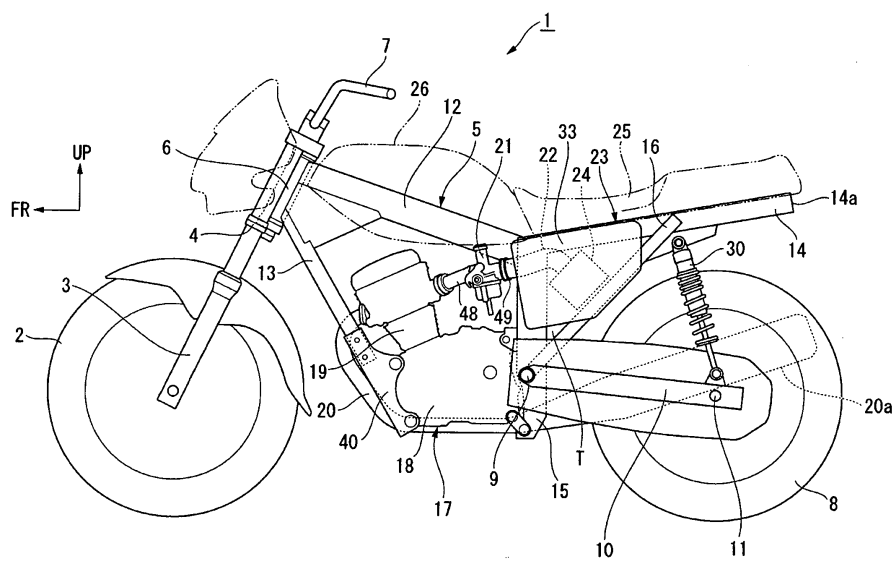


FIG.2

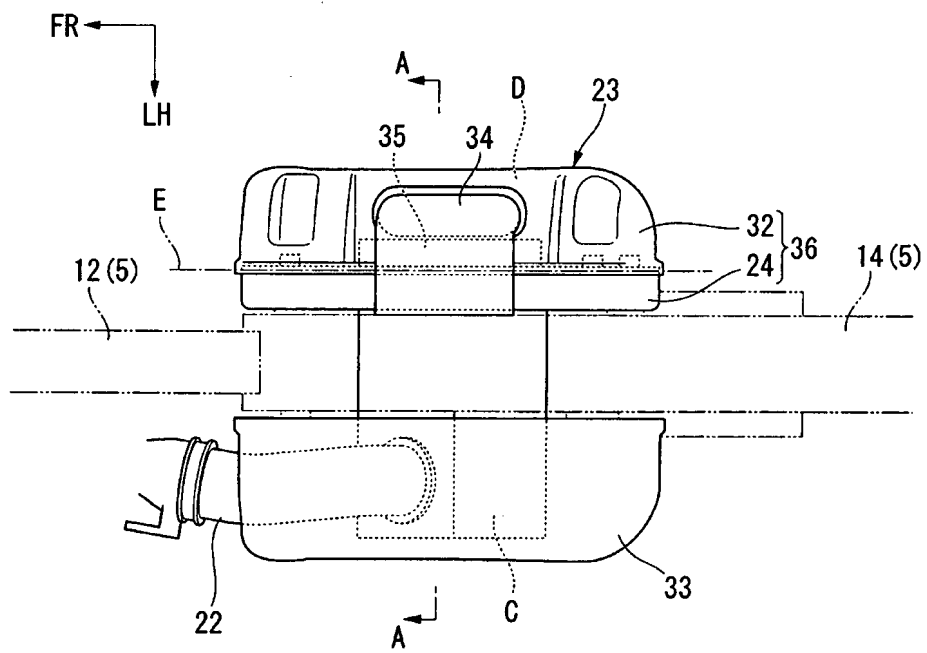
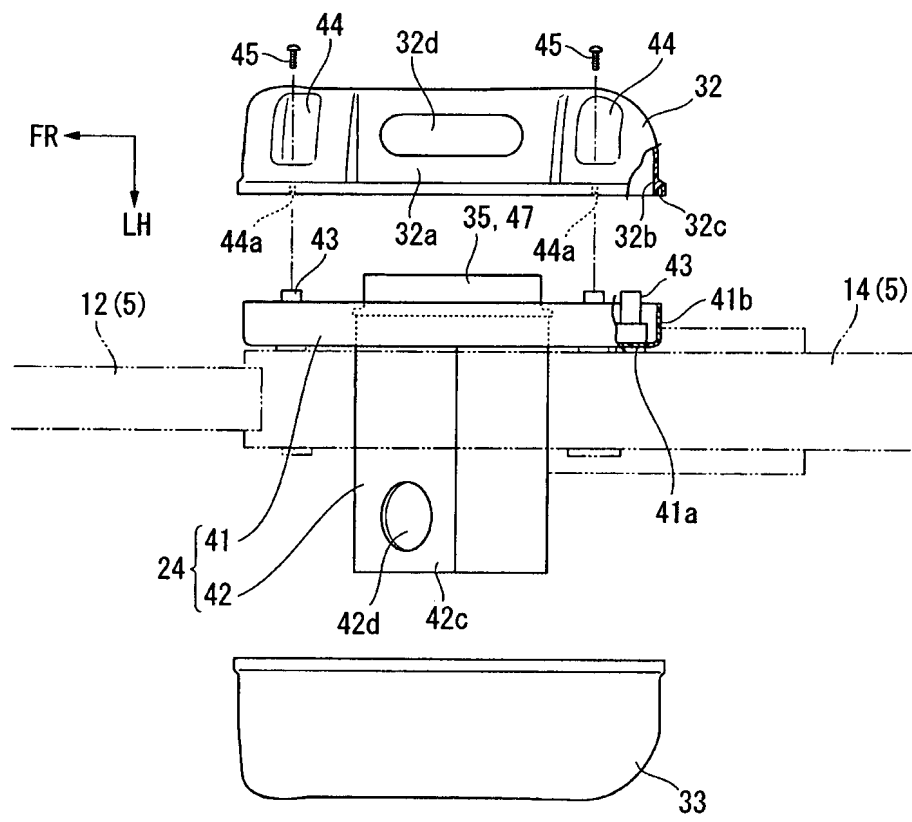


FIG.3



4/11

FIG. 4

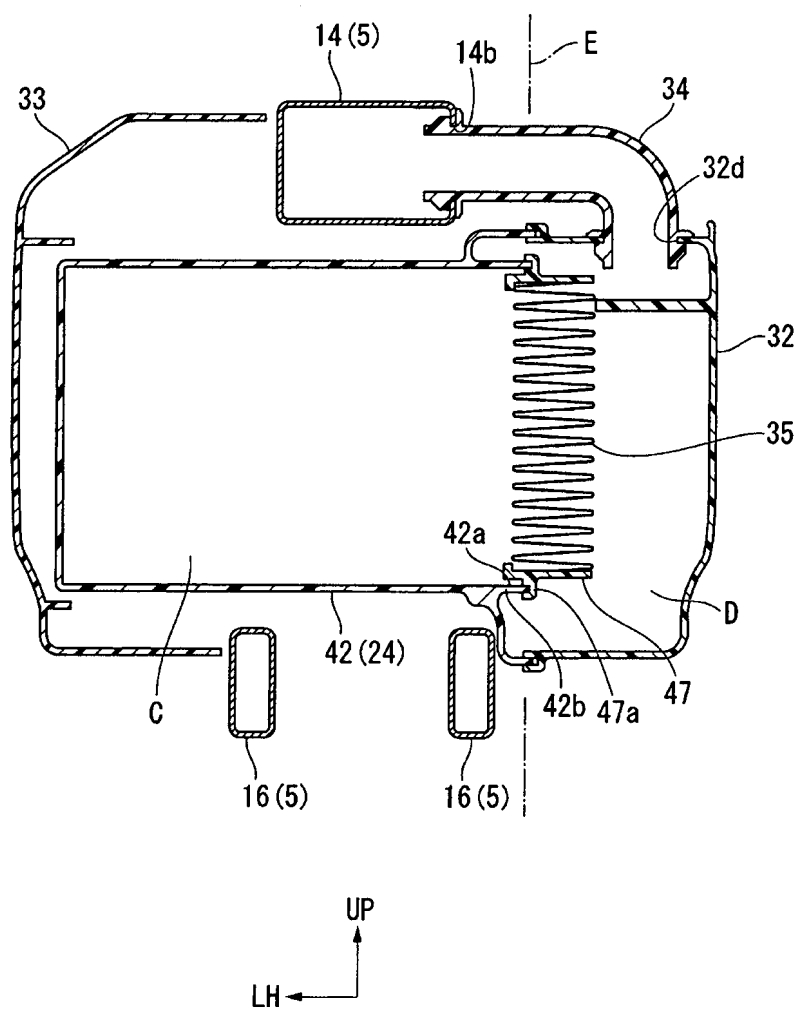


FIG.5

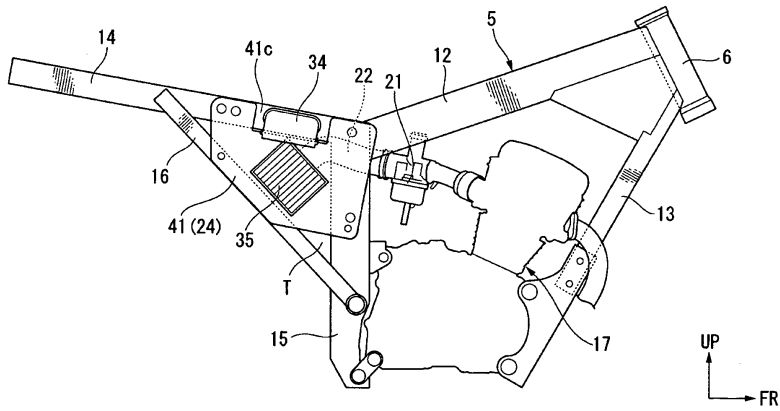


FIG.6

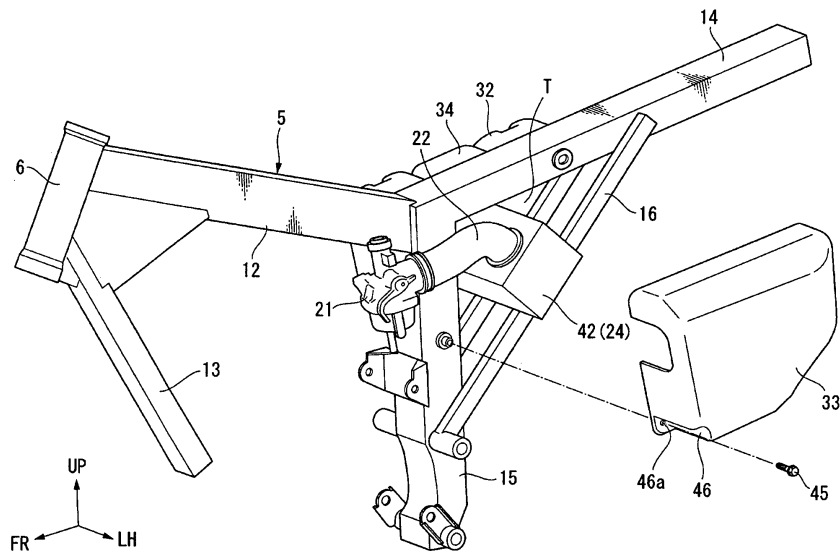
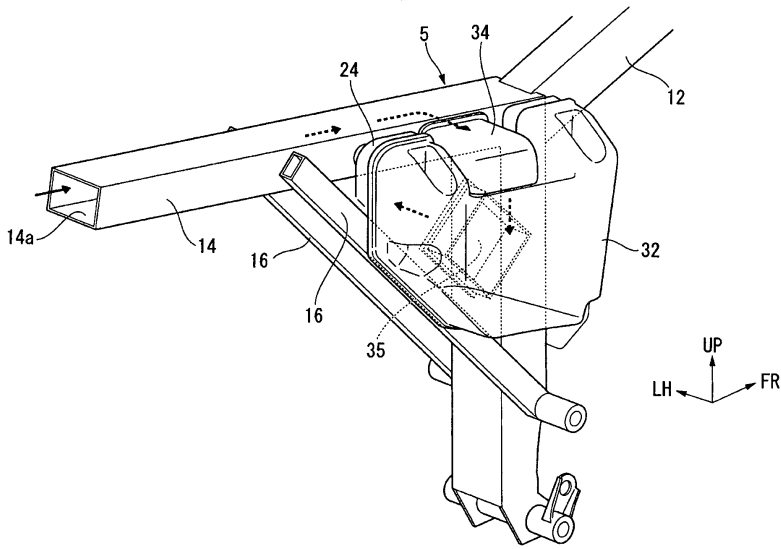
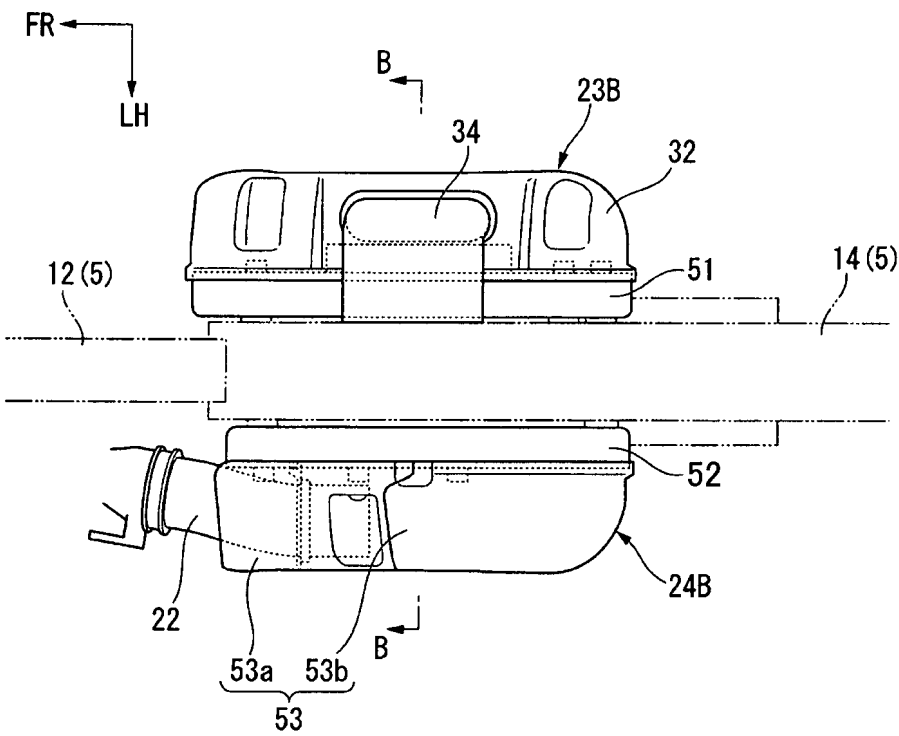


FIG. 7



8/11

FIG. 8



9/11

FIG. 9

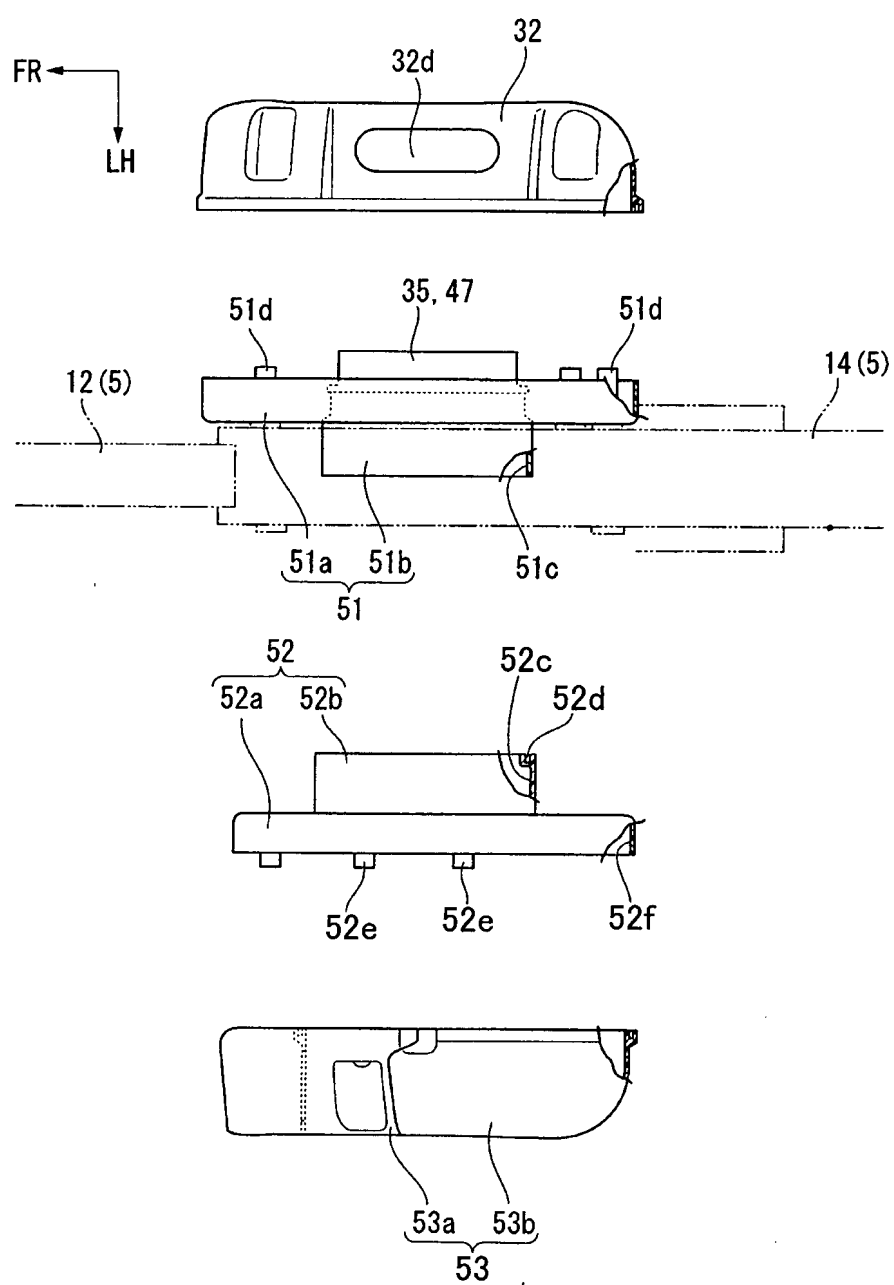


FIG.10

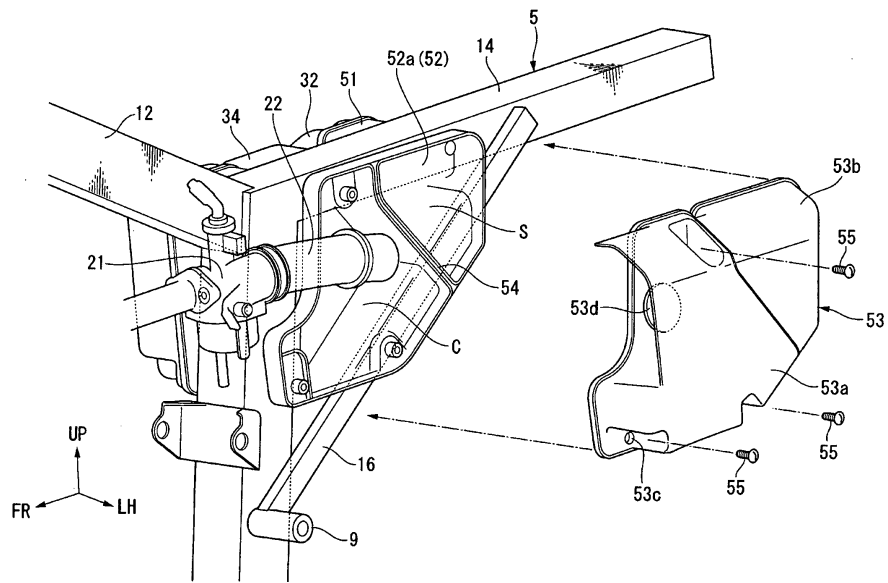
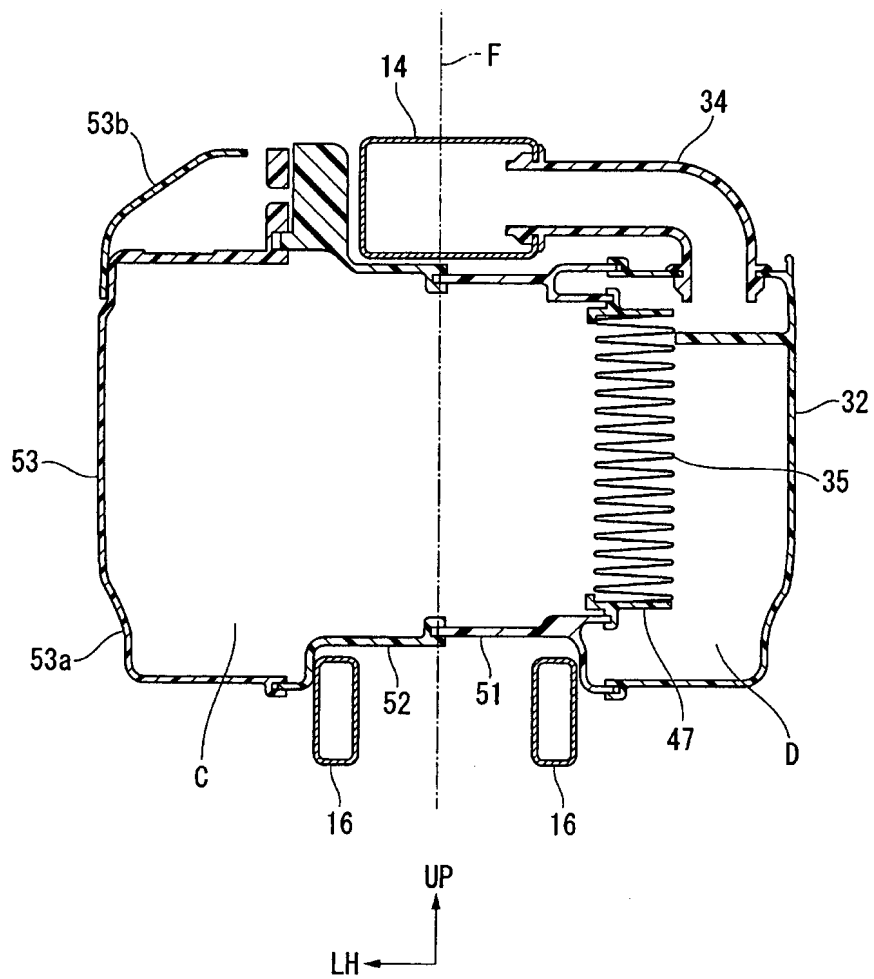


FIG. 11



PODER

Yo (nosotros)

domiciliado(s) en

Nombro(amos) a: JUAN PABLO CADENA SARMIENTO y/o CARLOS H. PALACIO EASTMAN y/o MARTIN E. TORRES CARDOZO, de Bogotá, Colombia, apoderados verdaderos y legales con poder especial, amplio y suficiente, para recabar de las oficinas y autoridades colombianas administrativas, judiciales y de policía, en cualquier instancia o recurso, la obtención de patentes de invención, registros de marcas, diseños industriales, modelos de utilidad, depósitos de nombres comerciales, lemas comerciales y enseñanzas, registros de derechos de autor y contratos sobre los mismos, obtención de certificados de obtentor de variedades vegetales, así como sus prórrogas, renovaciones, anotaciones de traspaso, cambios de nombre y/o domicilio; elaborar, tramitar y registrar contratos de licencia y licencias de cualesquiera clases; intervenir como demandante o como demandado en cualquier instancia y recurso ante cualquier juez, corporación, funcionario público o autoridad en acciones judiciales, administrativas y de policía tales como: oposiciones al registro de marcas; acciones de caducidad, cancelación y nulidad; acciones reivindicatorias, acciones derivadas de la obtención o explotación de licencias; acciones de competencia desleal; demandas penales; acciones de indemnización de perjuicios, reclamos y observaciones a solicitudes de patentes, diseños industriales, modelos de utilidad, en el ejercicio de medidas cautelares y en otras acciones o medidas similares.

A este efecto, lo(s) faculto(amos) para elevar solicitudes, formular descripciones, enmiendas, protestas, declaraciones, oposiciones, cancelaciones, nulidades, apelaciones y reclamos; pagar impuestos, cuotas y gravámenes prescritos por la ley; renunciar o desistir a derechos concedidos o en curso de concesión; recibir toda clase de documentos y valores, dando el descargo respectivo, y, en general, para dar ante dichas autoridades todos los pasos necesarios al efecto indicado y tomar todas las medidas que creyeren conducentes al resguardo de mis (nuestros) intereses), con todas las demás facultades legales necesarias.

Este poder comprende la facultad de ratificar o confirmar en mi (nuestro) nombre lo actuado así como la facultad de desistir, transigir, comprometer, y la de sustituirlo en todo o en parte y revocar sustituciones. Asimismo nombro(amos) a: JUAN PABLO CADENA SARMIENTO y/o CARLOS H. PALACIO EASTMAN y/o MARTIN E. TORRES CARDOZO, domiciliado(s) en la Carrera 7 No. 16-56 Piso 9, mis (nuestros) apoderados en Colombia, con facultades para recibir notificaciones y designar apoderados judiciales o extrajudiciales.

Otorgado y firmado en

hoy de de 200_

Firma

Nombre

Cargo

POWER OF ATTORNEY

I (We) HONDA MOTOR CO., LTD.

domiciled 1-1, Minami-Aoyama 2-chome,
Minato-ku, Tokyo, Japan

Hereby appoints JUAN PABLO CADENA SARMIENTO and/or CARLOS H. PALACIO EASTMAN and/or MARTIN E. TORRES CARDOZO, of Bogotá, Colombia, my (our) true and lawful attorneys with special, ample and sufficient power to obtain from the Colombian administrative, judicial and police offices and authorities, in any instance, privileges of patents of invention, registration of trademarks, industrial designs and utility models; registration of commercial names, slogans and emblems, registration of copyright and contracts related thereto, certificates of obtainers of vegetables varieties, as well as extensions, renewals and recordal of assignments and changes of name and domicile related to the above; to prepare, prosecute and register licenses of any kind; to act as plaintiff or defendant in any instance or recourse, and before any judge, corporation, public official or authority in judicial, administrative and police actions, such as: oppositions to the registration of trademarks; caducity, cancellation and nullity actions; claim actions derived from the obtaining or exploitation of licenses, action of unfair competition; criminal proceedings, actions for payment of damages; claims or observations on patent applications, models, industrial designs and utility models; in the exercise of preventive measures and in other actions or similar proceedings.

To that effect they hereby empowered to file applications, formulate descriptions, amendments, protests, declarations, oppositions, cancellations, nullities, appeals and claims; to pay taxes, quotas and assessments prescribed by law, renounce or waive the rights granted or in the process of granting; to receive all kinds of documents and valuables, giving the respective release of receipt, and, in general, to take before said authorities the necessary steps to such effect, and any measures that they may deem pertinent to the safeguard of my (our) interest(s) with all the other necessary legal powers.

This power includes the faculty to ratify or confirm desist, settle and compromise on my (our) behalf, and to substitute this power in whole or in part and to revoke substitutions. At the same time I (We) hereby appoint JUAN PABLO CADENA SARMIENTO and/or CARLOS H. PALACIO EASTMAN and/or MARTIN E. TORRES CARDOZO, domiciled in Carrera 7 No. 16-56, Piso 9, my (our) attorney(s) in fact, with powers to receive notifications and to designate judicial and extrajudicial attorneys.

Granted and signed in Tokyo, Japan

this 5th day of February 2008

Signature

Name Mikio YOSHIMI

Title Senior Managing and Representative Director

CERTIFICADO NOTARIAL (SOCIEDAD)

NOTARIAL CERTIFICATE (CORPORATION)

Hoy de
personalmente compareció ante mí de
a quien conozco, y de quien me consta que firmó el
anterior documento, debidamente juramentado declaró y
dijo que él (ella) es

On this day of
personally appeared before me of
to me known, and known to me to be the person who
signed the foregoing instrument who being by me duly
sworn did depose and say that he (she) is the

de
Sociedad legalmente constituida para un período de
duración que aún no ha terminado; que el declarante está
autorizado por dicha compañía para conferir este poder,
que el sello estampado por él al pie de tal poder, en
nombre y representación de la expresada compañía, es el
sello oficial de ella; y que el objeto para el cual se confiere
este instrumento está comprendido dentro del objeto
social de la sociedad.

of
Which is legally constituted for a term not yet expired,
that deponent is authorized by said Company to confer
this Power of Attorney; that the seal affixed hereunto by
the deponent in the name and on behalf of said
Corporation is the corporate seal thereof; and that the
purpose for which this instrument is granted is included
within the corporate purpose of company.

El suscrito Notario hace constar que tuvo a la vista las
pruebas de la existencia de la sociedad.

The undersigned Notary Public attests that he has seen
the documents that prove the existence of the company.

Estado de
con fecha

State of
under date of

y que quien confiere el presente poder es su representante.

and that he (she) who grants the present power of
attorney is its Representative.

Notario Público (sello)

Public Notary (Seal)

**CERTIFICADO NOTARIAL
PERSONA NATURAL**

**NOTARIAL CERTIFICATE
NATURAL PERSON**

Hoy de de , compareció(eron) ante
mí

On this day of of
personally appeared before me

a quien (es) conozco y me consta que es(son) la(s)
persona(s) firmante(s) del documento que precede y
quien(es) declara(n) que otorgan el mismo para los fines
y propósitos que en él se expresan.

who is(are) known to me and who I attest executed the
foregoing document and he (they) declared he (they)
grant(s) the document for the uses and purposes therein
expressed.

Notario Público (sello)

Notary Public (Seal)

LEGALIZACION POR APOSTILLA ES REQUERIDA.

LEGALIZATION BY APOSTILLE IS REQUIRED.

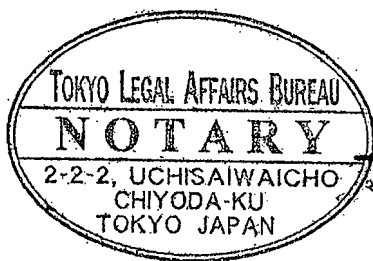
NOTARIAL CERTIFICATE

Registration No

196

This is to certify that the signature on the foregoing document
is genuine and authentic signature of
Mikio YOSHIMI, Senior Managing and Representative Director of
HONDA MOTOR CO., LTD.,
a corporation existing and organized under the laws of Japan,
who has produced sufficient proof of his power to execute the
said instrument on behalf of the above-mentioned corporation.

FEB 12 2008



Hiroshi Nakajima
HIROSHI NAKAJIMA
NOTARY

嘱託人本田技研工業株式会社代表取締役吉見幹雄の代理人城野喬は、本公証人に対し、嘱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。



よって、これを認証する。

平成20年 2 月 12 日、本公証人役場において
東京都千代田区内幸町2丁目2番2号
東京法務局所属

公 証 人
Notary

中 島 浩

HIROSHI NAKAJIMA

証 明

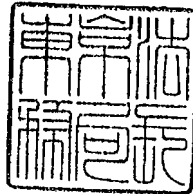


上記署名は、東京法務局所属公証人の署名に相違ないものであり、かつ、その押印は、
真実のものであることを証明する。

平成20年 2 月 12 日

東京法務局長

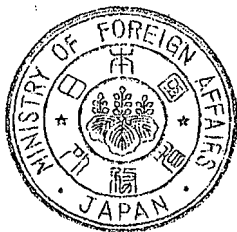
五十嵐義治



APOSTILLE

(Convention de La Haye du 5 octobre 1961)

1. Country: JAPAN
This public document
2. has been signed by HIROSHI NAKAJIMA
3. acting in the capacity of Notary of the Tokyo Legal Affairs Bureau
4. bears the seal/stamp of HIROSHI NAKAJIMA, NOTARY
5. at Tokyo
6. FEB 12 2008
7. by the Ministry of Foreign Affairs
8. 08- NO 002487
9. Seal/stamp:
10. Signature



Kazutoyo OYABE
For the Minister for Foreign Affairs

TRADUCCIÓN AL ESPAÑOL del documento de Poder otorgado por **HONDA MOTOR CO., LTD** con domicilio en 1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokio, Japón

CERTIFICADO NOTARIAL

Esto es para certificar que la firma del documento adjunto es la firma genuina y auténtica de Mikio YOSHIMI, Gerente Senior y Director Representante de HONDA MOTOR CO., LTD., compañía organizada y existente conforme con las leyes de Japón, que ha producido suficiente prueba de su facultad para ejecutar dicho instrumento a nombre de la compañía arriba mencionada.

Febrero 12 de 2008.

Firma _____
HIROSHI NAKAJIMA
NOTARIO

Hay un sello que dice: Oficina de Asuntos legales de Tokio
NOTARIO
2-2-2, UCHISAIWACHO
CHIYODA-KU
TOKIO, JAPÓN

APOSTILLA

(Convención de La Haya del 5 de Julio de 1961)

1. PAÍS: JAPÓN
ESTE DOCUMENTO PÚBLICO
2. HA SIDO FIRMADO POR HIROSHI NAKAJIMA
3. ACTUANDO EN CAPACIDAD DE NOTARIO DE LA OFICINA DE ASUNTOS LEGALES DE TOKIO.
4. LLEVA EL SELLO/TIMBRE DE HIROSHI NAKAJIMA, NOTARIO

CERTIFICADO

5. EN TOKIO
6. FEBRERO 12 DE 2008
7. POR EL MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES
8. NO. 002487
9. SELLO/TIMBRE
10. FIRMA

(FIRMA)
KAZUTOYO OYABE
POR EL MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES

Hay un sello que dice:

Ministerio de Asuntos Exteriores de Japón

DOCUMENT OF ASSIGNMENT OF
PATENT APPLICATION

ASSIGNMENT

The Undersigned
1. Masato NAKATA
2. Yuki KANAI

acting as

of Colombian Patent Appln. No.
Titled: MOTORCYCLE

with domicile in
both of
c/o HONDA R&D CO., LTD., 4-1, Chuo 1-chome,
Wako-shi, Saitama 351-0193 Japan

hereby declare(s) that they (it) assign(s) all
rights of ownership as well as all rights and
privileges relating thereto without exception
over the following patent application in
Colombia:
No.
Titled: MOTORCYCLE

to HONDA MOTOR CO., LTD.

domiciled in
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku,
Tokyo 107-8556 Japan

The assignor and the assignee sign this
document as proof of their acceptance of the
assignment.

Given and signed
on the 8th day of March of 2013

Masato Nakata
Masato NAKATA

Yuki Kanai
Yuki KANAI

Signature of Assignor

Yoshiharu Yamamoto
Yoshiharu YAMAMOTO,
Senior Managing Officer and Director

Signature of Assignee

DOCUMENTO DE TRASPASO DE
SOLICITUD DE PATENTE

CESIÓN

El(los) Suscrito(s)

en calidad de

de la Sol. de Patente en Colombia No.
Titulada:

con domicilio en

declara(n) por el presente documento que
cede(n) todos los derechos de propiedad que
le(s) correspondan, así como las prerrogativas,
sin excepción alguna, sobre la siguiente
solicitud de patente en Colombia:
No.
Titulada:

a

domiciliada en

El cedente y el cesionario firman este
documento como prueba de su aceptación de
la cesión.

Dado y firmado
a los días del mes de de 201_

Firma del Cedente

Firma del Cesionario

124302 44

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
NIT : 800.176.089-2
- / -

 Industria y Comercio SUPERINTENDENCIA	RECIBO DE CAJA	No. 13 - 0020183
		Bogotá D.C., Febrero 28 de 2013 - 08:38:12

RECIBIDO DE : BRIGARD & CASTRO S.A.				NI 860.047.372	
*** Soporte del Pago ***					
TIPO PAGO	BANCO	CUENTA	No. PAGO	FECHA PAGO	VR. PAGO
CONSIGNACION	BANCO DE BOGOTA	062754387	426513441	27/02/2013	35.651.000.00

*** Conceptos Pagados ***				
CANT.	RENTISTICO	CONCEPTO	Vr. UNDITARIO	Vr. CONCEPTO
1	50005-01-01 SOLICITUDES	7 TTLOS-TRAMITES DE SOL. DE DISENOS INDUSTRIALES	500.000.00	500.000.00
				\$500.000.00
			=====	

SON: **QUINIENTOS MIL PESOS MONEDA CORRIENTE***

Responsable: 

Recibo de Caja Aplicado al Expediente No. _____

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



No. 13-103702- -00000-0000

Fecha: 2013-04-23 16:31:30 Dep. 2020 DIR.NUEVASCR
Tra. 11 PATENTEIYII Eve: 378 FASENACIONALI
Act. 411 PRESENTACION Folios: 44



No. 13-103702- -00000-0000

Fecha: 2013-04-23 16:31:30 Dep. 2020 DIR.NUEVASCR
Tra. 11 PATENTEIYII Eve: 378 FASENACIONALI
Act. 411 PRESENTACION Folios: 44

PATENTE DE INVENCION ☐

MODELO I

☐	Indicación que se solicita una patente.
☐	Datos de identificación del solicitante o de la persona que presenta la solicitud
☐	Descripción de la invención
☐	Dibujos de ser estos pertinentes
☐	Comprobante de pago de las tasas establecidas (De ser el caso formato de descuento)
Completa ☐	Incompleta ☐

PATENTE DE INVENCION PCT ☒ MODELO DE UTILIDAD PCT ☐ Art.33 Decisión 486/00, Circular Única

☒	Indicación que se solicita una PCT
☒	Copia de la solicitud en español, tal como fue presentada inicialmente (capítulo descriptivo, reivindicatorio, resumen)
☒	Dibujos de ser estos pertinentes
☒	Comprobante de pago de las tasas establecidas (de ser el caso formato de descuento)
Completa ☒	Incompleta ☐

DISEÑO INDUSTRIAL ☐

(Art. 119 Decisión 486/00)

☐	Indicación que se solicita Diseño industrial
☐	Datos de identificación del solicitante o de la persona que presenta la solicitud
☐	Representación gráfica y fotográfica del Diseño Industrial o muestra del material que incorpora el diseño
☐	Comprobante de pago de las tasas establecidas
Completa ☐	Incompleta ☐

ESQUEMA DE TRAZADO ☐

(Art. 92 Decisión 486/00)

☐	Indicación que se solicita un esquema de trazado
☐	Datos de identificación del solicitante o de la persona que presenta la solicitud
☐	Representación gráfica de un esquema de trazado
☐	Comprobante de pago de las tasas establecidas
Completa ☐	Incompleta ☐