



No. 07-134104- -00001-0000

Fecha: 2008-01-16 08:47:04 Dep. 2020 NUECREACIONE
Ira. 11 PATENTE Y II Eve: 379 FASENACIONAL II
Act. 329 CTOINFORMACION Folios: 7

86

FORMULARIO ÚNICO DE CORRECCIONES Y MODIFICACIONES
2000-10

1) SOLICITUD DE:

☐ Corrección de error material

☒ Modificación a una solicitud

2) SOLICITANTE

Nombre: BAJAJ AUTO LIMITED

Dirección: Akurdi, Pune 411 035, Maharashtra, India

Nacionalidad o domicilio: Pune, Maharashtra, India

Lugar de constitución: India

Teléfono:
E. Mail:

Fax:

IDENTIFICACIÓN

C.C. ☐ **NIT:** ☐

C.E. ☐ **OTRO** ☐

NÚMERO _____

3) REPRESENTANTE O APODERADO

Nombre: DILIA MARÍA RODRÍGUEZ D'ALEMAN

Dirección: Carrera 11 N°. 86-53 Piso 6 Bogotá D.C.

Teléfono: 6181088 Fax: 6350824

E. Mail: info@clarkemodet.com.co

IDENTIFICACIÓN

C.C. ☒ **NIT:** ☐

C.E. ☐ **OTRO** ☐

NÚMERO: 41.654.882
TP: 20824 CSJ

4) NUMERO DE EXPEDIENTE: 07134104

5) DESCRIPCIÓN DE LA CORRECCIÓN O MODIFICACIÓN SOLICITADA:

Se presenta nuevo capítulo reivindicatorio.

6) Comprobante de pago No. 08-1,808 de 8 de enero de 2008

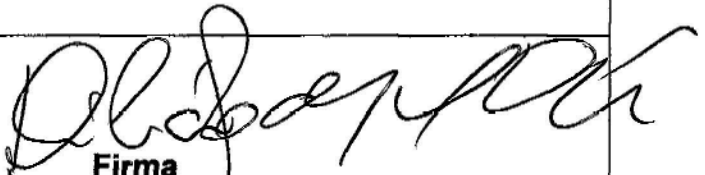
7) Anexos:

☒ Comprobante de la tasa

☐ Poderes, si fuere el caso

☐ Certificado de Existencia y Representación legal, cuando el solicitante sea persona Jurídica

8) Nombre: DILIA RODRÍGUEZ D'ALEMAN


Firma

C.C.: 41.654.882 TP: 20824 CSJ

REIVINDICACIONES

1. Un método para controlar el ruido y severidad provocados por la combustión en un motor encendido por chispa durante la aceleración u operación a alta velocidad, el motor tiene una cámara de combustión; un medio de distribución de combustible para distribuir una carga de combustible a la cámara de combustión; una pluralidad de medios de ignición por chispa situados en la cámara de combustión para encender la carga de combustible; y una unidad de control para retardar el tiempo de disparo de por lo menos un medio de ignición por chispa con relación al tiempo de disparo de otro medio de ignición por chispa para controlar el ruido y severidad caracterizado porque la unidad de control determina que tiempo de disparo de al menos un medio de ignición por chispa va a retardarse independiente de la presión del colector; y en respuesta por lo menos a una de la velocidad del motor y la proporción determinada de cambio de velocidad del motor, para un margen determinado de velocidades del motor detectadas, que exceden un valor de umbral.

2. El método de conformidad con la reivindicación 1, caracterizado porque la velocidad del motor es una velocidad de motor alta.

3. El método de conformidad con la reivindicación 1 ó 2, caracterizado porque la proporción de cambio del valor de umbral de la velocidad del motor es una proporción alta de cambio de valor de velocidad del motor.

4. El método de conformidad con cualquiera de las reivindicaciones 1 a 3, caracterizado porque la proporción de cambio de la velocidad del motor se determina sobre la base

de la posición del acelerador o la distribución de combustible por ciclo de combustión y la variación en éstos.

5. El método de conformidad con cualquiera de las reivindicaciones 3 ó 4, caracterizado porque la proporción de cambio de velocidad del motor se determina sobre la base del valor de por lo menos dos de la velocidad del motor, la posición del acelerador, o la distribución de combustible por ciclo de combustión y la variación en éstos.

6. El método de conformidad con cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque el grado de retardo del tiempo de disparo de al menos un medio de ignición por chispa se determina como una función de la posición del acelerador.

7. El método de conformidad con la reivindicación 6, caracterizado porque la posición del acelerador se selecciona de una posición de acelerador abierto parcialmente y una posición de acelerador abierto totalmente

8. El método de conformidad con cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque la operación de al menos un medio de ignición se retarda si se determina que la proporción de elevación de presión de combustión excede un valor de umbral.

9. El método de conformidad con cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque la operación de al menos un medio de ignición se retarda en un cambio de etapa.

10. El método de conformidad con cualquiera de las reivindicaciones 1 a 8, caracterizado porque una transición moderada desde un tiempo de disparo del medio de ignición

28

4/38

89

hasta un tiempo de disparo retardado se efectúa por la unidad de control.

11. El método de conformidad con cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque el disparo de un medio de ignición se discontinúa si la velocidad de motor o la proporción de cambio de velocidad de motor excede un valor de umbral.

12. El método de conformidad con cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque el motor se inyecta con la carga de combustible.

13. El método de conformidad con cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque el colector del motor se inyecta con combustible.

14. El método de conformidad con cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque la relación de aire-combustible de la carga de combustible está en un margen pobre.

15. El método de conformidad con cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque el motor se opera en el modo de combustión pobre.

16. El método de conformidad con la reivindicación 15, caracterizado porque el motor es un motor de cilindro sencillo que tiene un volumen de cilindro barrido de entre 70 cc a 200 cc.

17. El método de conformidad con cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque se implementa en un motor de calibre pequeño.

18. Un sistema de control de ignición para un motor caracterizado porque comprende:

5 86

90

una pluralidad de medios de ignición por chispa; y
una unidad de control para retardar el tiempo de disparo de al menos un medio de ignición por chispa con relación al tiempo de disparo de otro medio de ignición por chispa para controlar el ruido y severidad en donde la unidad de control se programa para recibir la velocidad del motor o la proporción de cambio de datos de velocidad del motor y para determinar que tiempo de disparo de al menos un medio de ignición va a retardarse de acuerdo con los datos, e independientemente de la presión del colector para controlar el ruido y la severidad cuando la velocidad del motor o la proporción de cambio de velocidad del motor, para un margen determinado de velocidades de motor detectadas, excede un valor de umbral.

19. El sistema de control de ignición de conformidad con la reivindicación 18, caracterizado porque la unidad de control se programa con los mapas que proporcionan el grado de retardo del tiempo de disparo de ignición como una función de al menos un parámetro seleccionado del grupo que consiste de la velocidad del motor, la posición del acelerador y la proporción de distribución de combustible y variación en éstos.

20. El sistema de control de ignición de conformidad con la reivindicación 18 ó 19, caracterizado porque los mapas se proporcionan para condiciones de operación del motor de acelerador abierto parcialmente y acelerador abierto totalmente.

21. El sistema de control de ignición de conformidad con cualquiera de las reivindicaciones 18 a 20,

21