

HUMBERTO RUBIO & CIA.

ABOGADOS

Cra. 7 # 74 – 64 Oficina 506  
Tel: (571) 3132408 – 3132423 - 3132410 - 3131759  
Fax:(571) 3131647 - 3132367  
E-mail: mail@rubiolawyers.com  
Apartado Aereo 21848  
Bogota, D.C. -Colombia

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Doctor  
JOSE LUIS SALAZAR LOPEZ  
Jefe de la División de Nuevas Creaciones  
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERC.



No. 08-009962- -00012-0000  
Fecha: 2012-08-23 13:52:05 Dep. 2020 DIR.NUEVASCR  
Tra. 2 PATENTES Eve: 1 REGDEPOSITO  
Act. 523 RESPUESTA Folios: 6

E. S. D.

REF. Expediente No. 08-009.962  
Patente de Invención: “ESTRUCTURA DE DISPOSICION  
DE CATALIZADOR DE  
MOTOCICLETA”  
Solicitante: HONDA MOTOR CO., LTD.

RESPUESTA A REQUERIMIENTO OFICIO No. 08706  
NOTIFICADO EL DE 30 DE MAYO DE 2012

HUMBERTO RUBIO CAMACHO, mayor de edad, domiciliado en Bogotá, identificado con la Cédula de Ciudadanía No.17’192.062 de Bogotá, Abogado en Ejercicio, portador de la Tarjeta Profesional No. 50.007 expedida por el Consejo Superior de la Judicatura, actuando en carácter de apoderado de la Sociedad HONDA MOTOR CO., LTD., domiciliada 1-1, Minami, Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokio 107-8556, Japón; encontrándome dentro del término legal para dar contestación al auto proferido por su Despacho mediante Oficio No.08706, notificado por Estado de 30 de mayo de 2012, me permito:

Manifiestar:

1.- En el informe pericial emitido sobre la presente invención, se han formulado las objeciones que a continuación se resumen:

a.- Determinación del Estado de la Técnica:

Los siguientes documentos se consideraron relevantes para la patentabilidad de la presente invención.

| Ítem | Documento       | Título                                                       | Fecha de<br>Publicación |
|------|-----------------|--------------------------------------------------------------|-------------------------|
| D1   | US 4,522,282    | Exhaust system for<br>Motorcycle                             | 11/Junio/1985           |
| D2   | US 2003/0194357 | Automotive exhaust<br>component and method<br>of manufacture | 16/Octubre/2003         |

**b.- Examen de Patentabilidad**

**Nivel Inventivo**

La reivindicación 1 enseña: “Una estructura de disposición de catalizador de motocicleta, que comprende: un elemento tubular del bastidor, que se dispone en la parte delantera de la motocicleta: (...); caracterizado porque dicho tubo de escape tiene un ensanchamiento hacia el catalizador, y el catalizador se dispone a lo largo de dicho elemento descendente del bastidor”

Según el reporte los documentos D1 y D2 se consideran el estado del estado de la técnica cercano a la invención definida en la reivindicación 1 porque divulga un sistema de escape para motocicleta y las características de la carcasa de un catalizador.

La diferencia entre la invención, definida en la reivindicación 1 y el sistema de escape de D2 consiste en que el sistema de escape es utilizado en un automóvil.

La ubicación del catalizador en una posición mas cercana al motor para aumentar la purificación de los gases, ya esta divulgada en el documento D2 que enseña que a una mayor temperatura de los gases el catalizador purifica mas eficientemente.

La reivindicación dependiente 2 se encuentra divulgada en D1 al igual que la reivindicación 4.

En conclusión la reivindicación 1 no cumple con el requisito de nivel inventivo.

**2.- En contestación a las observaciones anteriores, manifiesto lo siguiente:**

**a. De las Reivindicaciones**

Acompañamos a esta respuesta un nuevo juego de reivindicaciones (1), la cual está sustentada en el contenido de la solicitud originalmente presentada.

Los cambios se entienden comprendidos dentro del ámbito de protección original de la solicitud y por lo tanto se considera que no hay materia nueva añadida. Con los cambios introducidos en el presente juego de reivindicaciones consideramos que la presente solicitud tiene novedad y altura inventiva, conforme lo establece el artículo 28 y 30 de la Decisión 486.

**b. Estado de la Técnica y Nivel Inventivo**

Con respecto a las objeciones basadas en el estado de la técnica y nivel inventivo citado, me permito indicar lo siguiente:

Conforme las modificaciones realizadas en el nuevo juego de reivindicación, el solicitante entiende que la posible falta de nivel inventivo objetada por el examinador ha sido solventada.

Mediante escrito presentado ante esa entidad el 14 de agosto de 2012, dimos respuesta a la acción oficial emanada contra la solicitud de patente en referencia, no obstante lo anterior y estando dentro del término legal para dar respuesta a la acción oficial, nos permitimos complementar la contestación con lo que más adelante nos permitimos exponer:

Los documentos citados por el Examinador no divulgan la localización del catalizador ni de la válvula de control de aire secundario. El efecto que logra la presente invención es una temperatura adecuada alrededor de la válvula de control de aire secundario. En detalle, si el aire secundario es muy frío, la combustión en el motor no es adecuada, y si el aire secundario es muy caliente, se acorta la vida útil de dispositivos como válvula o el filtro de aire. Pero en la presente invención, el aire calentado por el catalizador va hacia arriba y alcanza la válvula de control de aire secundario. De esta forma se lleva a cabo una adecuada combustión y se alarga la vida útil de los diferentes dispositivos. Los documentos citados por el Examinador no sugieren estos efectos.

Otra ventaja que aporta las características técnicas de la reivindicación 3 que ha sido introducida en la nueva reivindicación 1, es que tal y como se menciona en la memoria, al estar el catalizador dispuesto en un lateral del bastidor descendente y más adentro de la carrocería de vehículo que la superficie más exterior del cárter, se puede evitar que piedras o similares golpeen en el catalizador desde un lateral de la carrocería de vehículo.

La reivindicación 3 cumple el requisito de Nivel Inventivo (Tabla del apartado 6, Conclusión, de la Acción Oficial), y por lo tanto con la introducción de la reivindicación 3 en la reivindicación 1, la nueva reivindicación 1 cumple con el requisito de Nivel Inventivo. La reivindicación 1 al cumplir el requisito de Novedad, puesto que en la Acción Oficial no se cuestiona la Novedad de ninguna de las reivindicaciones, con la introducción de la reivindicación 3 en la reivindicación 1 la nueva reivindicación 1 además de cumplir con el requisito de Novedad también cumple con el requisito de Nivel Inventivo.

# **HUMBERTO RUBIO & CIA.**

**ABOGADOS**

**Pagina 4 de 4**  
**Expediente No. 08-009962**

En consecuencia se afirma que la materia reivindicada en la solicitud no es solo nueva, sino también inventiva a la luz del estado de la técnica citada durante el examen de patentabilidad.

Por lo anteriormente expuesto consideramos que la presente solicitud es novedosa y tiene nivel inventivo, las reivindicaciones definen la materia que se desea proteger siendo claras, concisas y debidamente sustentadas en la descripción y no está comprendida en el estado de la técnica, conforme lo establece el Art. 14, 16, 28 y 30 de la Decisión 486.

De manera atenta solicito a su Despacho, tener en cuenta todos y cada una de las consideraciones expuestas anteriormente, al momento de estudiar el presente caso.

## **Anexo:**

- a) Nuevo capítulo reivindicatorio.

## **Petición:**

Conforme a lo anterior, una vez atendidos los requerimientos y exigencias del examinador y al tener en cuenta el nuevo capítulo reivindicatorio, así como los argumentos expuestos, solicito muy respetuosamente a su Despacho, continuar el trámite de rigor y de ser el caso se hagan las correspondientes observaciones con el ánimo de hacer lo pertinente dentro del presente trámite.

Atentamente,



**HUMBERTO RUBIO CAMACHO**

**C.C. 17'192.062 de Bogotá**

**T.P. 50.007 de Consejo Superior  
de la Judicatura.**

**COD. 4134**

## REIVINDICACIONES

### Reivindicación 1

- 5           Una configuración de estructura para un catalizador en una motocicleta en la que un bastidor de carrocería de vehículo (11) incluye un bastidor principal (35) que se extiende hacia atrás desde un tubo principal (12) y un bastidor descendente (36) que se extiende oblicuamente hacia abajo y hacia la parte trasera desde el tubo principal (12), una parte frontal de un motor (18) está soportada detrás del bastidor descendente (36) a
- 10           través de un soporte (38), y un catalizador alveolar de metal (57) está dispuesto en un tubo de escape (56) que se extiende hacia abajo y hacia atrás del motor (18), en la que
- el tubo de escape (56) está formado por partes cónicas (71, 72) delante y detrás del catalizador alveolar de metal (57), partes cónicas (71, 72) que de forma gradual aumentan radialmente hacia el catalizador alveolar de metal (57);
- 15           el catalizador alveolar de metal (57) está alojado en una parte de mayor diámetro (76) situada entre las partes cónicas (71, 72) radialmente aumentadas;
- el catalizador alveolar de metal (57) está dispuesto a lo largo del bastidor descendente (36), y también está dispuesto coincidiendo en parte con el soporte (38) en una vista lateral,
- 20           el catalizador alveolar de metal (57) está dispuesto en una posición lateral con respecto al bastidor descendente (36) y no superponiéndose al bastidor descendente (36) en una vista en planta, y también dispuesto hacia el interior de una superficie lateral más exterior de un cárter (95) del motor (18) con respecto a una carrocería del vehículo, y un extremo del lateral más exterior de la parte de mayor diámetro (76) está dispuesto por
- 25           fuera de una superficie lateral más exterior de una culata (43) del motor (18) con respecto a la carrocería del vehículo;
- el tubo de escape (56) tiene una parte horizontal (77) dispuesta horizontalmente o sustancialmente horizontal por debajo del motor (18);
- la parte cónica (72), dispuesta en una parte por abajo del catalizador alveolar de
- 30           metal (57), está dispuesta por delante de la parte horizontal (77);
- una válvula de control de aire secundaria (84), por la que se sostiene un extremo de un primer tubo flexible de transferencia (86), está dispuesta por encima de una conexión (75) del tubo de escape (56) en la vista lateral, y un filtro de aire (82), conectado a la válvula de control de aire secundaria (84) a través de un segundo tubo flexible de
- 35           transferencia (83), está dispuesto por encima de la válvula de control de aire secundaria (84);
- la válvula de control de aire secundaria (84) y el filtro de aire (82) están dispuestos por encima de la culata (43) en la vista lateral, y el filtro de aire (82) está dispuesto por detrás de la válvula de control de aire secundaria (84) en la vista lateral;
- 40           un agujero de inserción (43a) formado en la culata (43) del motor (18) y cerca de la conexión (75) provista en la culata (43) para conectar el tubo de escape (56), siendo el

• agujero de inserción (43a) para insertar y conectar un tubo (87) de suministro de aire secundario para suministrar aire al interior del tubo de escape (56);

• el tubo (87) de suministro de aire secundario se extiende hacia abajo desde una parte superior de la culata (43) hacia la conexión (75);

5 la válvula de control de aire secundaria (84) está dispuesta por encima de la culata (43) en la vista lateral y en el mismo lado que el catalizador alveolar de metal (57) con respecto al bastidor descendente (36) en la vista en planta; y

10 la válvula de control de aire secundaria (84) está acoplada a un sistema de escape a través del primer tubo flexible de transferencia (86) y del tubo (87) de suministro de aire secundario compuesto de un tubo metálico que tiene un extremo conectado al primer tubo flexible de transferencia (86), que pasa a través del otro lado del bastidor descendente (36), y que tiene el otro extremo conectado a la culata (43).