



Organización y
Digitalización CSA Ltda

DELEGATURA PROPIEDAD INDUSTRIAL
División de Nuevas Creaciones

SOLICITUD
PATENTE DE INVENCION

08 - 54312

21. EXPEDIENTE No.

54. TITULO ESTRUCTURA DE CUBREPIERNAS PARA MOTOCICLETAS

51. CLASIFICACION INTERNACIONAL

71. SOLICITANTE HONDA MOTOR CO., LTD.

DOMICILIO TOKIO, JAPÓN

74. APODERADO JUAN PABLO CADENA SARMENTO

22. SANTAFE DE BOGOTA, D.C.

PETITORIO

AS: 107.343



SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



No. 08-054312- -00000-0000

Fecha: 2008-05-28 16:51:30 Dep. 2020 NUECREACION
Tra. 2 PATENTES Eve: 1 REGDEPOSITO
Act. 411 PRESENTACION Folios: 65

FORMULARIO ÚNICO DE SOLICITUD DE PATENTE

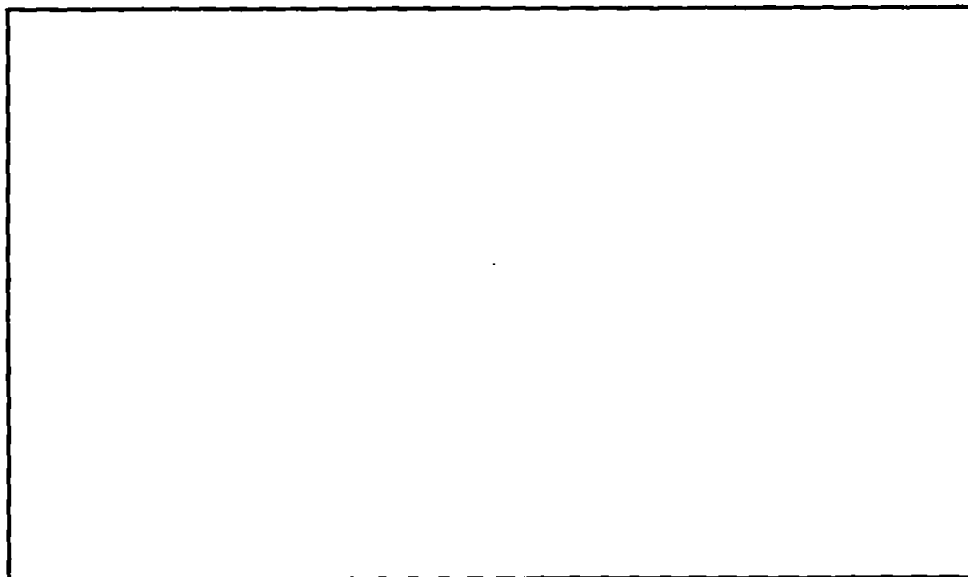
1 SOLICITUD DE:			
☒ Patente de Invención		☐ Patente de Modelo de Utilidad	
2 SOLICITANTE (71)	Nombre: HONDA MOTOR CO., LTD. Dirección: 1-1, Minami -Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokio, Japón Nacionalidad o Domicilio: Japón Lugar de Constitución: Japón Teléfono: Fax: E-mail:	IDENTIFICACIÓN C.C. ☐ NIT ☒ C.E. ☐ Otro ☐ Cual Número: 800.064.005-3	
3 REPRESENTANTE O APODERADO	Nombre: JUAN PABLO CADENA SARMIENTO Dirección: Carrera 7 No. 71-21 Torre B – Piso 4 Bogota, Colombia Teléfono: 744-2200 Fax: 742-2200 E-mail:	IDENTIFICACIÓN C.C. ☒ NIT ☐ C.E. ☐ Otro ☐ Cual Número 80.410.337 TP 57492	
4 INVENTOR (ES) (72)	Nombre(s): Kenichiro KUBOSHIMA, Kazuhiro SAKAMOTO, Takafumi NAKANISHI, Taro NISHIMOTO. Dirección(es): c/o HONDA R&D CO., LTD., 4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japón; c/o HONDA R&D CO., LTD., 4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japón; c/o HONDA R&D CO., LTD., 4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japón; c/o HONDA R&D CO., LTD., 4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japón (Respectivamente). Nacionalidad o Domicilio: Japón (Respectivamente).		
5 Título (54): ESTRUCTURA DE CUBREPIERNAS PARA MOTOCICLETAS			
6 Clasificación Internacional (51): B62J 39/00			
7 Prioridad	(33) País de Origen	(32) Fecha	(31) Número de Solicitud
SI ☒ NO ☐	JP	30-05-2007	2007-143402
	JP	21-03-2008	2007-073676
8 Para publicar a partir de la fecha de la presente solicitud a los: 6 meses ☒ 12 meses ☐ 18 meses ☐ Otro ☐			
9 Comprobante de pago No. 08-39,195; 08-11,133; 08-11,134 Fecha 27-05-2008			
Instrucciones para el diligenciamiento del presente formulario, ver reverso de esta página.			

10

ANEXOS

- ☒ Comprobante de pago de la tasa de presentación de la solicitud. \$ 501.000
- ☐ Comprobante de pago de la tasa por concepto de excedente de palabras en la publicación.
- ☒ Comprobante de pago por reivindicación de prioridad. (x2) \$ 140.000
- ☒ Documento que acredita la existencia y representación legal cuando el solicitante sea persona jurídica.
- ☒ Poderes, si fuere el caso.
- ☐ Certificado de la fecha de presentación de la solicitud prioridad expedida por la autoridad correspondiente y una copia certificada de la primera solicitud, si se reivindica prioridad.
- ☐ Traducción simple de la primera solicitud, si se reivindica prioridad.
- ☐ Documento de cesión del inventor al solicitante o a su causante.
- ☒ Resumen.
- ☒ Descripción de la invención.
- ☒ Una o más reivindicaciones.
- ☒ Dibujos y/o planos necesarios. (informales)
- ☐ De ser el caso, copia del contrato de acceso.
- ☐ De ser el caso, documento que acredite la licencia o autorización de uso de conocimientos tradicionales de las comunidades indígenas.
- ☐ De ser el caso, certificado de depósito del material biológico.
- ☐ Arte final 12x12.
- ☐ De ser el caso, información sobre otras solicitudes de patente o títulos obtenidos en el extranjero por el mismo titular o su causante, relacionadas parcial o totalmente con la invención de esta solicitud.
- ☒ Otros: Tarjeta de Propietarios

11 FIGURA CARACTERÍSTICA:



12 Solicito la concesión de la patente

NOMBRE: JUAN PABLO CADENA SARMIENTO

FIRMA:



C.C. 80.410.337 de Usaquén TP. 57492 del C.S.J.

As 104343

3

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

NIT : 800176089-2

RECIBO OFICIAL DE CAJA : 08 - 39.195
FECHA : MAYO 16 DE 2008

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



No. 08-054312- -00000-0000

Fecha: 2008-05-28 16:51:30 Dep. 2020 NUECREACION
Tra. 2 PATENTES Eve: 1 REGDEPOSITO
Act. 411 PRESENTACION Folios: 65

***** CONSIGNACION *****

DEPOSITANTE	TIPO PAGO	BANCO	CUENTA	No. PAGO	FECHA PGO	Vr. PAGO
BRIGARD & CASTRO LTDA	CONSIGNACION	BANCO DE BOGOTA	062754387	768622	16/05/2008	31,980,000.00

***** CONCEPTO *****

CANT.	RENTISTICO	CONCEPTO	TOTAL CONCEPTO
1	50005-01-01	SOLICITUDES	
		1 TRAMITES DE SOL. DE PATENTE DE IN	501,000.00
		TOTAL :	\$ 501,000.00

SON: QUINIENTOS UN MIL PESOS

RESPONSABLE : _____

RECIBO DE CAJA APLICADO AL EXPEDIENTE No. _____

As 109 343
9

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

NIT : 800176089-2

RECIBO OFICIAL DE CAJA : 08 - 11,133
FECHA : FEBRERO 11 DE 2008

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



No. 08-054312- -00000-0000

Fecha: 2008-05-28 16:51:30 Dep. 2020 NUECREACION
Tra. 2 PATENTES Eje: 1 REGDEPOSITO
Act. 411 PRESENTACION Folios: 85

***** CONSIGNACION *****

DEPOSITANTE	TIPO PAGO	BANCO	CUENTA	No. PAGO	FECHA PGO	Vr. PAGO
IGARD & CASTRO LTDA	CONSIGNACION	BANCO DE BOGOTA	062754387	127822	08/02/2008	45,422,000.00

***** CONCEPTO *****

CANT.	RENTISTICO	CONCEPTO	TOTAL CONCEPTO
1	50005-01-01 SOLICITUDES	02 INVOCACION DE UNA PRIORIDAD EN NU	140,000.00
		TOTAL :	\$ 140,000.00

SON: CIENTO CUARENTA MIL PESOS

RESPONSABLE :

RECIBO DE CAJA APLICADO AL EXPEDIENTE No. _____

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

NIT : 800176089-2

RECIBO OFICIAL DE CAJA : 08 - 11,134
FECHA : FEBRERO 11 DE 2008

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



No. 08-054312- -00000-0000

Fecha: 2008-05-28 16:51:30 Dep. 2020 NUECREACION!
Tra. 2 PATENTES Eje: 1 REGDEPOSITO
Act. 411 PRESENTACION Folios: 65

***** CONSIGNACION *****

DEPOSITANTE	TIPO PAGO	BANCO	CUENTA	No. PAGO	FECHA PGO	Vr. PAGO
IGARD & CASTRO LTDA	CONSIGNACION	BANCO DE BOGOTA	062754387	127822	08/02/2008	45,422,000.00

***** CONCEPTO *****

CANT.	RENTISTICO	CONCEPTO	TOTAL CONCEPTO
1	50005-01-01	SOLICITUDES	
		82 INVOCACION DE UNA PRIORIDAD EN NU	140,000.00
		TOTAL :	\$ 140,000.00

SON: CIENTO CUARENTA MIL PESOS

RESPONSABLE :

RECIBO DE CAJA APLICADO AL EXPEDIENTE No. _____

[Denominación del documento] Memoria

[Título de la invención] ESTRUCTURA DE CUBREPIERNAS PARA MOTOCICLETAS

[Campo técnico]

[0001]

La presente invención se refiere a la mejora de la estructura de los cubrepiernas para motocicletas.

[Arte previo]

[0002]

Respecto de la estructura de los cubrepiernas para motocicletas de tipo convencional, se conoce un cubrepiernas dispuesto sobre la derecha y sobre la izquierda del frente de la carrocería de un vehículo, que se forma de manera que sea sustancialmente más largo en sentido vertical, en una vista lateral, para proteger la cara anterior de las piernas del motociclista sentado (remitirse, por ejemplo, al documento de patente 1).

[Documento de Patente 1] JP-A N° 2006-96233

[0003]

A continuación se describe el documento de patente 1 con referencia a las Figuras 1 a 4.

El cubrepiernas 38 es una parte adosada -de manera que se pueda desmontar- a un par de cubiertas laterales -derecha e izquierda- 37 del tubo principal, que cubre el tubo principal 20 que configura el chasis, una parte del motor E, un depurador de aire 27 y otras partes desde el costado; el cual tiene una sección tipo V, se extiende sustancialmente hacia abajo desde el costado de un tubo de cabeza 16 configurando un extremo delantero del chasis 15, y se proyecta sobre el costado de la carrocería.

[0004]

Una abertura 48 ubicada en la cara superior de un cuerpo de cilindro del motor E se forma en la cubierta lateral del tubo principal 37 y en una cubierta central 41 acoplada a la parte trasera de la cubierta lateral del tubo principal 37, y se proporciona una rejilla 49 en la

abertura 48.

[Revelación de la invención]

[Problemas que se resolverán con la invención]

[0005]

Mientras el vehículo está en movimiento, el viento del viaje ingresa a la cubierta de la carrocería a través de una abertura que se proporciona entre los cubrepiernas derecho y izquierdo 38, 38, golpea el motor E y lo enfría, y una parte circula hacia afuera de la carrocería a través de la abertura 48; sin embargo, como la abertura 48 está dispuesta en la cara superior del cuerpo del cilindro, el aire caliente del cuerpo del cilindro sale por la abertura 48 con dificultad.

Además, como el cubrepiernas 38 es sustancialmente más largo en sentido vertical, en vista lateral, se tiene una muy leve sensación de ventilación.

[0006]

Un objeto de la invención es favorecer la radiación calorífica de un motor, particularmente desde el cuerpo del cilindro y dar una sensación de ventilación como estructura de cubrepiernas de una motocicleta.

[Medios para resolver el problema]

[0007]

La invención según la reivindicación 1 tiene como base una motocicleta donde un cuadro principal se extiende hacia atrás y en sentido diagonal hacia abajo desde un tubo de cabeza, el motor está sostenido por la parte trasera del cuadro principal y un cubrepiernas que protege la cara anterior de las piernas del motociclista se dispone en el frente de la carrocería; en la invención según la reivindicación 1, el cubrepiernas está dividido verticalmente en dos: un cubrepiernas superior y un cubrepiernas inferior, y la holgura entre el cubrepiernas superior y el cubrepiernas inferior se extiende desde el frente del cuerpo del cilindro del motor hasta la parte trasera del cuerpo del cilindro.

[0008]

Para su funcionamiento, como la holgura que se extiende en un rango largo desde el

frente del cuerpo del cilindro del motor hasta la parte posterior del cuerpo del cilindro está dispuesta entre el cubrepiernas superior y el cubrepiernas inferior, la holgura puede formarse sustancialmente en sentido horizontal, y después de que el viento del viaje que circula en sentido sustancialmente horizontal ingresa en cada uno de los cubrepiernas -derecho e izquierdo-, el viento del viaje puede salir fácilmente del cuerpo a través de la holgura. En este punto, el aire caliente del cuerpo del cilindro también se irradia fácilmente hacia afuera de la carrocería a través de la holgura, junto con la corriente del viento del viaje. Además, como la holgura se forma de manera que sea larga en la dirección longitudinal y la dirección de la holgura coincide con la dirección de la corriente del viento del viaje, la motocicleta adquiere una sensación de ventilación.

[0009]

La invención según la reivindicación 2 presenta la característica de que la holgura se forma de manera que sea estrecha en el frente y ancha en la parte intermedia ubicada detrás del frente, y que se superponga con una parte del sistema de admisión en la vista lateral.

Así, el viento del viaje se airea a través de la holgura porque se estrecha la holgura en el frente de un cubrepiernas, la pierna del motociclista queda fácilmente protegida en el lado delantero, el viento del viaje se airea en gran medida en la holgura porque ésta se ensancha en la parte intermedia del cubrepiernas, y una parte dentro del cubrepiernas se mantiene fácilmente insertando una herramienta, por ejemplo dentro del cubrepiernas a través de la holgura.

[0010]

La invención según la reivindicación 3 presenta la característica de que se forma un reborde que sobresale en la dirección del ancho del vehículo en la arista superior del cubrepiernas inferior.

Para esto, aumenta la rigidez del cubrepiernas inferior gracias al reborde que sobresale en la dirección del ancho del vehículo dispuesto en la arista superior del cubrepiernas inferior. El reborde cambia la corriente del viento del viaje dentro del cubrepiernas, y el viento del viaje es guiado hacia el motor.

[0011]

La invención según la reivindicación 4 presenta la característica de que se forma un reborde reticular en la arista superior de la parte trasera de un cubrepiernas inferior para cerrar la holgura.

Para esta acción, se permite la ventilación a través del reborde reticular y se evita sustancialmente que las gotas que ingresan al cubrepiernas provenientes de la superficie del camino y de la rueda delantera salpiquen la pierna del motociclista.

[0012]

La invención según la reivindicación 5 presenta la característica de que la cubierta central está dispuesta desde sustancialmente el centro de un cuadro principal hacia la cara inferior del asiento y se forma una parte cóncava en la línea extendida de la holgura en la cubierta central.

Por su acción, el viento del viaje que circula hacia afuera de la carrocería desde el interior del cubrepiernas -por la holgura- circula fácilmente hacia la parte trasera de la carrocería a través de la parte cóncava.

[0013]

La invención según la reivindicación 6 presenta la característica de que se forma una cubierta en la arista superior de la parte trasera de un cubrepiernas inferior para cerrar la holgura.

Para esto, la cubierta sustancialmente impide que las gotas que salpican dentro del cubrepiernas provenientes de la superficie del camino y de la rueda impacten sobre la pierna del motociclista.

[Efecto de la invención]

[0014]

Según la invención que se revela en la reivindicación 1, como el cubrepiernas está dividido verticalmente en dos, el cubrepiernas superior y el cubrepiernas inferior, y la holgura entre el cubrepiernas superior y el cubrepiernas inferior se extiende desde el frente del cuerpo del cilindro del motor al lado trasero del cuerpo del cilindro, el calor que genera el motor,

particularmente en el cuerpo del cilindro, puede irradiarse de manera eficaz a través de la holgura gracias al viento del viaje y se favorece el enfriamiento del motor.

Además, se puede formar la holgura de manera que sea larga en la dirección longitudinal y se le imprime a la motocicleta un aspecto de ventilación.

[0015]

Según la invención que se revela en la reivindicación 2, como se forma la holgura de manera que sea estrecha en el frente y ancha en la parte intermedia ubicada atrás del frente y que se superponga con una parte del sistema de admisión en la vista lateral, se logra la permeabilidad de la holgura al estrechar el frente de ésta, se protege la cara anterior de la pierna del motociclista, se puede aumentar el caudal de aire que circula por la holgura si se ensancha la holgura en la parte intermedia superpuesta con la parte del sistema de admisión, y se mejora la mantenibilidad de la parte interna del cubrepiernas gracias a la holgura.

[0016]

Según la invención que se revela en la reivindicación 3, como el reborde que sobresale en la dirección del ancho del vehículo se forma en la arista superior del cubrepiernas inferior, se asegura la rigidez del cubrepiernas inferior gracias al reborde dispuesto en el cubrepiernas inferior, el viento del viaje puede ser guiado hacia el motor por el reborde, y se favorece el enfriamiento del motor.

[0017]

Según la invención que se revela en la reivindicación 4, dado que se forma un reborde reticular en la arista superior de la parte trasera del cubrepiernas inferior para cerrar la holgura, el reborde adquiere permeabilidad y, simultáneamente, puede evitarse sustancialmente que la lluvia que salpica desde la superficie del camino y la rueda delantera cuando llueve impacte sobre la pierna del motociclista.

[0018]

Según la invención que se revela en la reivindicación 5, como la cubierta central está dispuesta sustancialmente en el centro del cuadro principal hacia la cara inferior del asiento y la

sección cóncava se forma sobre la línea extendida de la holgura en la cubierta central, el viento del viaje que circula hacia afuera a través de la holgura desde el interior del cubrepiernas puede circular en gran medida a lo largo de la sección cóncava, el aire dentro del cubrepiernas -y entibiado por el motor- es fácilmente expulsado, y se favorece el enfriamiento del motor.

[0019]

Según la invención que se revela en la reivindicación 6, dado que se forma la cubierta en la arista superior de la parte trasera del cubrepiernas inferior para cerrar la holgura, la cubierta evita sustancialmente que la lluvia que salpica desde la superficie del camino y la rueda delantera cuando llueve impacte sobre la pierna del motociclista.

[El mejor modo de poner en práctica la invención]

[0020]

A continuación se describen las mejores formas de realización de la invención referidas a los dibujos adjuntos. Los dibujos deben observarse en la dirección de las referencias numéricas.

La Figura 1 es una vista lateral que muestra una motocicleta (una primera forma de realización) que adopta la estructura de cubrepiernas para motocicletas según la invención, la motocicleta 10 es un vehículo cubierto con una cubierta de la carrocería del vehículo 13 desde una circunferencia y la cara inferior de un manubrio 11 hasta la parte trasera del asiento doble 12, la cual está provista de un cubrepiernas 14 que cubre la cara anterior de la pierna 15a del motociclista 15 en el frente de la cubierta de la carrocería del vehículo 13.

[0021]

El cubrepiernas 14 está constituido por un par de cubrepiernas superiores -izquierdo y derecho- 16, 17 (sólo se muestra la referencia numérica 16 sobre este lado), a lo largo de la dirección longitudinal y los cubrepiernas inferiores 81, 82 (sólo se muestra la referencia numérica 81 sobre este lado) están dispuestos sobre las caras inferiores de los cubrepiernas 16, 17.

[0022]

La Figura 2 es una vista lateral donde se observa la motocicleta (la primera forma de realización) según la invención. La motocicleta 10 incluye un chasis 31; una horquilla delantera 33 que se adosa de manera orientable a un tubo de cabeza 32, formando un extremo delantero del chasis 31; el manubrio 11 adosado a un extremo superior del eje de dirección 34 que forma la horquilla delantera 33; una rueda delantera 36 sostenida mediante un eje 35 por el extremo inferior de la horquilla delantera 33; un motor 38 adosado a la parte trasera del cuadro principal 37 (una parte forma el chasis 31), que se extiende hacia atrás y en sentido diagonal hacia abajo desde el tubo de cabeza 32; un sistema de admisión 43 conectado a la parte superior de la tapa de cilindro 42 dispuesto en un cuerpo de cilindro 41, formando el frente del motor 38; un sistema de escape 44 conectado a una parte inferior de la tapa del cilindro 42; una placa de pivote 46 adosada al extremo trasero del cuadro principal 37; un brazo oscilante 47 adosado de manera que pueda oscilar en sentido vertical a la placa de pivote 46 mediante un pivote 46a; una rueda trasera 51 sostenida por un extremo trasero del brazo oscilante 47 mediante un eje 48; el asiento doble 12 adosado a un par de rieles de asiento 52, 53 (una parte forma el chasis 31 y sólo se muestra la referencia numérica 52 sobre este lado), extendidos hacia atrás y en sentido diagonal hacia arriba desde la parte trasera del cuadro principal 37; un par de unidades amortiguadoras -izquierda y derecha- 56, 57 (sólo se muestra la referencia numérica 56 sobre este lado), instaladas entre la parte trasera del brazo oscilante 47 y cada riel de asiento 52, 53; y la cubierta de la carrocería del vehículo 13 que cubre la carrocería.

[0023]

La cubierta de la carrocería del vehículo 13 incluye una cubierta para el manubrio 73 configurada por una cubierta superior 71 y una cubierta inferior 72; una cubierta delantera 76 que cubre el frente del tubo de cabeza 32 y la circunferencia de un faro delantero 74; una cubierta del cuadro principal 77 que cubre la parte posterior del tubo de cabeza 32 y la cara superior del frente del cuadro principal 37; los cubrepiernas superiores 16, 17 (sólo se muestra la referencia numérica 16 sobre este lado), adyacentes a la cubierta delantera 76 y la cara inferior de la cubierta del cuadro principal 77; el par de cubrepiernas inferiores -izquierdo y derecho- 81,

82 (sólo se muestra la referencia numérica 81 sobre este lado), dispuestos sobre la cara inferior de cada cubrepiernas superior 16, 17 mediante una holgura 78; un par de cubiertas centrales -izquierda y derecha- 83, 84 (sólo se muestra la referencia numérica 83 sobre este lado), adyacentes a la parte trasera de cada cubrepiernas superior 16, 17 y la parte trasera de cada cubrepiernas inferior 81, 82; un par de cubiertas de la carrocería -izquierda y derecha- 86, 87 (sólo se muestra la referencia numérica 86 sobre este lado), adyacentes a la parte trasera de cada cubierta central 83, 84 y que se extienden hacia atrás y en sentido diagonal hacia arriba a lo largo del costado del asiento doble 12; un par de revestimientos de la carrocería -izquierdo y derecho- 91, 92 (sólo se muestra la referencia numérica 91 sobre este lado), adyacentes a la parte inferior de cada cubierta de la carrocería 86, 87 y una cubierta trasera 93 conectada a un extremo trasero de cada cubierta de la carrocería 86, 87 y que rodea una arista trasera del asiento doble 12.

Los cubrepiernas superiores 16, 17 están dispuestos en la cara superior del motor 38.

[0024]

El chasis 31 incluye el tubo de cabeza 32, el cuadro principal 37, la placa de pivote 46, los rieles de asiento 52, 53 y un par de subcuadros -izquierdo y derecho- 96, 97 (sólo se muestra la referencia numérica 96 sobre este lado), instalados entre la placa de pivote 46 y cada riel de asiento 52, 53.

[0025]

El motor 38 está extendido sustancialmente en sentido horizontal en la dirección longitudinal, en una vista lateral, una transmisión 101 se integra a la parte trasera del motor, un piñón motriz 102 está adosado a un eje de salida 101a de la transmisión 101, y una cadena 105 está instalada entre el piñón motriz 102 y una rueda dentada impulsada 103 integrada a la rueda trasera 51.

[0026]

El sistema de admisión 43 incluye un tubo de admisión 111 conectado a la parte superior de la tapa del cilindro 42, un carburador 112 conectado al tubo de admisión 111 y un depurador de aire 114 conectado al carburador 112 mediante un tubo de conexión (que no se

14

muestra); el carburador 112 está ubicado dentro de la holgura 78 entre el cubrepiernas superior 16 y el cubrepiernas inferior 81, y dentro de la holgura 78 entre el cubrepiernas superior 17 y el cubrepiernas inferior 82, y el depurador de aire 114 está adosado al cuadro principal 37.

El sistema de escape 44 incluye un tubo de escape 116, cuyo extremo delantero está conectado a la parte inferior de la tapa del cilindro 42 y un silenciador 117 conectado a un extremo trasero del tubo de escape 116.

[0027]

La referencia numérica 121 denota un guardabarros delantero que cubre la cara superior de la rueda delantera 36; 122 denota un freno de disco que frena la rueda delantera 36; 123 denota un soporte; 124 y 125 (sólo se muestra la referencia numérica 124 sobre este lado) denotan un apoya pié para el motociclista; 126 y 127 (sólo se muestra la referencia numérica 126 sobre este lado), denotan un apoya pié para el acompañante; 131 denota un faro trasero y 132 denota un guardabarros trasero.

El guardabarros delantero 121 está dispuesto con una arista 135 que sobresale hacia arriba desde su cara superior, y la arista 135 está dispuesta sobre la cara inferior del extremo delantero del faro delantero 74.

[0028]

La Figura 3 es una vista lateral (la flecha con la leyenda FRENTE en la Figura 3 señala hacia el frente del vehículo y es la misma flecha en los dibujos siguientes), que muestra la cubierta de la carrocería del vehículo (la primera forma de realización) según la invención. Los cubrepiernas superiores 16, 17 (sólo se muestra la referencia numérica 16 sobre este lado) están dispuestos con aberturas largas y angostas 16a, 17a que se extienden sustancialmente en una dirección longitudinal en cada parte intermedia en la dirección vertical, cada extremo delantero se ubica en el frente del tubo de cabeza 32 que se muestra en la Figura 2, y cada extremo trasero se ubica en la cara superior de una parte intermedia del cuadro principal 37.

[0029]

Tal como se muestra en la Figura 3, la superficie de cada cubrepiernas superior 16, 17

está configurada por una superficie curvada principal 141 que ocupa un área grande, una superficie inclinada frontal 142 ubicada en la cara inferior de la superficie curvada principal 141 y está inclinada dentro de la carrocería hacia la cara inferior, una superficie curvada de manera cóncava 143 que está ahuecada desde la superficie curvada principal 141 y donde se forma cada abertura 16a 17a (sólo se muestra la referencia numérica 16a sobre este lado), y una superficie curvada trasera 144 adyacente a la parte trasera de la superficie curvada cóncava 143 que está curvada de manera cóncava dentro de la carrocería hacia la parte inferior de la superficie curvada principal 141.

[0030]

La cubierta del cuadro principal 77 está configurada por una parte central 146 donde se perfora un agujero pasante para hacer atravesar el eje de dirección 34 (ver la Figura 2), un par de partes sobresalientes -izquierda y derecha- 147, 148 (sólo se muestra la referencia numérica 147 sobre este lado) que sobresalen hacia adelante, una parte sobresaliente hacia atrás 149 que sobresale hacia atrás y en sentido diagonal hacia abajo, y una posición del extremo trasero de la parte sobresaliente hacia atrás 149 coincide con la posición del extremo trasero de cada cubrepiernas superior 16, 17 en la dirección longitudinal. Las referencias numéricas 77a, 77a, 77b denotan piezas de unión provistas en la cubierta del cuadro principal 77 para conectar los cubrepiernas superiores 16, 17.

[0031]

Una arista superior de cada cubrepiernas inferior 81, 82 (sólo se muestra la referencia numérica 81 sobre este lado) se constituye de manera tal que tenga forma de V sustancialmente en el centro, de manera que se extienda la holgura 78, y una superficie de cada cubrepiernas inferior se configura por una superficie que sobresale hacia un lado 151 que sobresale sobremanera hacia el exterior, una superficie inclinada delantera 152 que es adyacente a la arista delantera de la superficie que sobresale hacia un lado 151 y está inclinada dentro de la carrocería hacia el frente, y una superficie curvada 153 que es adyacente a la arista trasera de la superficie que sobresale hacia un lado 151 y está curvada de manera cóncava dentro de la carrocería. Las

referencias numéricas 81a, 82a (sólo se muestra la referencia numérica 81a sobre este lado) denota las piezas de unión dispuestas en los cubrepiernas inferiores 81, 82 para conectar los cubrepiernas superiores 16, 17; y 89 denota un tornillo para la conexión.

[0032]

Un extremo delantero de cada cubierta central 83, 84 (sólo se muestra la referencia numérica 83 sobre este lado) se ubica en el frente del extremo trasero de cada cubrepiernas superior 16, 17 para cerrar una parte de la holgura 78 y sobre el lateral se forma una sección cóncava 156 que se extiende hacia atrás y en sentido diagonal hacia arriba para extender la holgura 78. Las referencias numéricas 83a, 84a (sólo se muestra la referencia numérica 83a sobre este lado) denotan piezas de unión dispuestas en las cubiertas centrales 83, 84 para conectar los cubrepiernas inferiores 81, 82; y las referencias numéricas 83b, 84b (sólo se muestra la referencia numérica 83b sobre este lado) denotan piezas de unión dispuestas en las cubiertas centrales 83, 84 para conectar las cubiertas de la carrocería 86, 87 (sólo se muestra la referencia numérica 86 sobre este lado).

[0033]

Cada cubierta 86, 87 se constituye con forma de V, de manera tal que una parte de la arista delantera se extiende a lo largo de una arista inferior del frente del asiento doble 12, y la superficie está curvada de manera cóncava, de manera tal que una línea de límite 158 extendida hacia atrás y en sentido diagonal hacia arriba sobresale sobremancera hacia el exterior. Las referencias numéricas 86a, 87a (sólo se muestra la referencia numérica 86a sobre este lado) denotan las piezas de unión dispuestas en las cubiertas de la carrocería 86, 87 para conectarse al lateral del chasis 31 (ver la Figura 2).

[0034]

Los revestimientos de la carrocería 91, 92 (sólo se muestra la referencia numérica 91 sobre este lado) se constituyen con forma triangular, en vista lateral, y cada arista inferior está curvada dentro de la carrocería. Las referencias numéricas 91a, 92a (sólo se muestra la referencia numérica 91a sobre este lado) denotan piezas de unión provistas en los revestimientos de la

carrocería 91, 92 para conectarse a las cubiertas de la carrocería 86, 87.

La cubierta trasera 93 toca una arista inferior de la parte trasera de cada cubierta de la carrocería 86, 87 y se extiende hacia atrás y en sentido diagonal hacia arriba.

[0035]

La Figura 4 es una vista en perspectiva y en despiece, que muestra la cubierta de la carrocería del vehículo (la primera forma de realización) según la invención. La cubierta de la carrocería del vehículo 13 incluye la cubierta del manubrio 73, que está dividida verticalmente en la cubierta superior 71 y la cubierta inferior 72; la cubierta delantera 76 forma la punta de la cubierta de la carrocería del vehículo 13; la cubierta del cuadro principal 77 está dispuesta en la parte posterior de la cubierta delantera 76; el par de cubrepiernas superiores -izquierdo y derecho- 16, 17 que están dispuestos sobre las respectivas caras inferiores de la cubierta delantera 76 y la cubierta del cuadro principal 77, y protegen la cara anterior de las piernas del motociclista; el par de cubrepiernas inferiores -izquierdo y derecho- 81, 82 que están dispuestos en las respectivas caras inferiores de los cubrepiernas superiores 16, 17 y protegen la cara anterior de las piernas del motociclista; el par de cubiertas centrales -izquierda y derecha- 83, 84 que están dispuestas en las respectivas partes posteriores de cada cubrepiernas superior 16, 17 y cada cubrepiernas inferior 81, 82; las cubiertas de la carrocería 86, 87 que están dispuestas en las respectivas partes posteriores de las cubiertas centrales 83, 84; el par de revestimientos de la carrocería -izquierdo y derecho- 91, 92 que están conectados a la arista inferior de la parte trasera de cada cubierta de la carrocería 86, 87 y la cubierta trasera 93 conectada a una arista inferior de la parte trasera de cada cubierta de la carrocería 86, 87 y la cubierta trasera 93 conectada a una arista inferior del extremo trasero de cada cubierta de la carrocería 86, 87.

[0036]

La Figura 5 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 5-5 de la Figura 3. Cada cubrepiernas 16, 17 está configurado por una pared interna 161 que se extiende en sentido sustancialmente perpendicular, una pared plana 162 sustancialmente plana que se extiende hacia el costado desde la pared interna 161 y una pared externa 163 que se extiende hacia abajo desde

la arista exterior de la pared plana 162, y cada abertura 16a, 17a se forma en cada pared plana 162.

[0037]

La cubierta del cuadro principal 77 está configurada por una pared superior 165, cuyo centro es más alto, paredes laterales escalonadas 166 que se extienden hacia abajo desde ambos extremos de la pared superior 165 y paredes que sobresalen hacia el costado 167 que se extienden hacia el costado desde los respectivos extremos inferiores de las paredes laterales escalonadas 166, y se forma una rejilla 168 en cada pared que sobresale hacia el costado 167.

[0038]

La rejilla 168 está provista de varias tablillas 172 que se extienden respectivamente hacia arriba desde las paredes que sobresalen hacia el costado 167, las varias tablillas 172 se insertan en cada abertura 16a, 17b, y sobresalen hacia arriba desde cada abertura 16a, 17a. Cada pared que sobresale hacia el costado 167 está provista de varias rendijas (cuyos detalles se describen más adelante) dispuestas en forma alternada con las tablillas 172.

[0039]

Los costados de los respectivos extremos inferiores de los cubrepiernas inferiores 81, 82 están inclinados más hacia adentro de la carrocería, en comparación con los costados de los respectivos extremos superiores y un reborde 175 que sobresale dentro del cuerpo se forma en cada arista superior.

La rigidez de las cubiertas inferiores 81, 82 puede mejorarse si se forma dicho reborde 175 y se puede controlar la corriente de viento que ingresa a los cubrepiernas inferiores 81, 82.

[0040]

La Figura 6 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 6-6 de la Figura 3. En cuanto a los cubrepiernas superiores 16, 17, la distancia en la dirección del ancho del vehículo entre las superficies curvas principales 141 dispuestas en el frente es más larga, la distancia entre las superficies curvas en forma cóncava 143 dispuestas en la parte trasera y la distancia entre las superficies curvas traseras 144 (ver la Figura 3), dispuestas en la parte trasera son más cortas, y

el ancho entre los cubrepiernas superiores 16, 17 varía en la dirección longitudinal con las aberturas 16a, 17a como límite. En otras palabras, cuando se trazan dos líneas virtuales 176a, 176b que atraviesan el extremo delantero y el extremo trasero del cuadro principal 37 y que se extienden en la dirección del ancho del vehículo, las superficies curvadas de manera cóncava 143 se constituyen de manera tal que el ancho entre los cubrepiernas superiores 16, 17 varían en gran medida entre estas líneas virtuales 176a, 176b, es decir, el cuadro principal 37 y las superficies curvadas en forma cóncava 143 están superpuestos en la dirección del ancho del vehículo.

[0041]

Por lo tanto, las caras anteriores de las piernas 15a del motociclista ubicadas sobre los costados de las partes traseras de los cubrepiernas 16, 17 quedan protegidas por los frentes de los cubrepiernas superiores 16, 17 y el cubrepiernas superior funciona a modo de cubrepiernas.

[0042]

Los cubrepiernas superiores 16, 17 están provistos de paredes delanteras 177 que se extienden hacia adentro en la dirección del ancho del vehículo desde los respectivos extremos delanteros de las superficies inclinadas delanteras 142.

Como las tablillas 172 de la rejilla 168 se dirigen al costado de la carrocería, el viento que sale atravesando la rejilla 168 desde el interior de cada cubrepiernas superior 16, 17 no impacta directamente en la pierna 15a.

[0043]

La Figura 7 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 7-7 de la Figura 3 y muestra la estructura para conectar el cubrepiernas superior 16 y la cubierta del cuadro principal 77.

Es decir, un ribete para el montaje sustancialmente en forma de L 16c se constituye en la parte trasera del cubrepiernas superior 16, se perfora un orificio de montaje 16d en el ribete para el montaje 16c; se perfora un orificio de inserción de tornillos 77c en la cubierta del cuadro principal 77, y el cubrepiernas superior 16 y la cubierta del cuadro principal 77 están conectados porque se inserta un tornillo 79 en el orificio de inserción de tornillos 77c y se atornilla en el

orificio de montaje 16d, tal como se indica por medio de una flecha. La estructura para conectar el cubrepiernas superior 17 (ver la Figura 4), y la cubierta del cuadro principal 77 es similar a la estructura mencionada.

[0044]

La Figura 8 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 8-8 de la Figura 3 y muestra la estructura para conectar el cubrepiernas 81 y la cubierta central 83.

Es decir, se forma un ribete para el montaje 83c en la superficie de la cubierta central 83, se perfora un orificio de montaje 83d en el ribete para el montaje 83c, una pieza de caucho 182 de diámetro más reducido en el centro del ancho y que tiene un orificio pasante 181 se coloca en el orificio de montaje 83d, una clavija de conexión 81c -en la cual se forma una ranura de expansión- se conforma en la parte posterior del cubrepiernas inferior 81, y el cubrepiernas inferior 81 y la cubierta central 83 se conectan porque se inserta la clavija de conexión 81c en el orificio pasante 181 de la pieza de caucho 182, tal como se indica con una flecha. La estructura para conectar el cubrepiernas inferior 82, y la cubierta central que se muestra en la Figura 3 es similar a la estructura mencionada.

[0045]

La Figura 9 es una vista en planta de los cubrepiernas inferiores (la primera forma de realización) según la invención. En cuanto a los cubrepiernas inferiores 81, 82, las distancias en la dirección del ancho del vehículo entre las superficies inclinadas delanteras 152 dispuestas en el frente y entre las superficies que sobresalen hacia el costado 151 son más largas, y la distancia entre las superficies curvadas 153 dispuestas en la parte trasera es más corta.

[0046]

Por lo tanto, las caras anteriores de las piernas 15a del motociclista ubicadas sobre los costados de las partes traseras de los cubrepiernas inferiores 81, 82 están protegidas por los frentes de los cubrepiernas inferiores 81, 82 y los cubrepiernas inferiores funcionan a modo de cubrepiernas.

[0047]

La Figura 10 es una vista frontal que muestra la motocicleta (la primera forma de realización) según la invención, y el cuadro principal 37, el depurador de aire 114 y el cuerpo del cilindro 41 del motor 38 están dispuestos en orden desde la cara superior dentro de los cubrepiernas superiores 16, 17 y dentro de los cubrepiernas inferiores 81, 82. La referencia numérica 184 denota una tapa del cabezal que cierra un extremo del cuerpo del cilindro 41.

La Figura 10 muestra con líneas imaginarias una condición en la cual las piernas 15a del motociclista se colocan sobre los apoya pies -izquierdo y derecho- para el motociclista 124, 125.

[0048]

La Figura 11 es una vista en planta que muestra el frente de la carrocería de la motocicleta (la primera forma de realización) según la invención y muestra que las aberturas 16a, 17a se forman en los cubrepiernas superiores -izquierdo y derecho- 16, 17 y las rejillas 168 de la cubierta del cuadro principal 77 quedan enfrentadas a las respectivas aberturas 16a, 17a.

[0049]

La referencia numérica 77m denota un orificio pasante para hacer atravesar el eje de dirección 34 (ver la Figura 2), y 77n denota un orificio de montaje del cilindro de la llave para adosar el cilindro de la llave.

Las líneas imaginarias de la Figura 11 muestran las piernas 15a del motociclista.

[0050]

La Figura 12 es una vista en perspectiva (la primera forma de realización) que muestra la estructura para conectar el cubrepiernas superior y la cubierta del cuadro principal según la invención. Varios ribetes para el montaje 17c se forman en el cubrepiernas superior 17, cada orificio de montaje 17d se perfora en estos ribetes para el montaje 17c, se perforan varios orificios de inserción de tornillos 77c en la cubierta del cuadro principal 77, y el cubrepiernas superior 17 y la cubierta del cuadro principal 77 se conectan insertando un tornillo 79 en el orificio de inserción de tornillos 77c, tal como se muestra con una flecha, y atornillándolo en el orificio de montaje 17d.

[0051]

La Figura 13 es una vista en perspectiva (la primera forma de realización) que muestra la estructura para conectar la cubierta central y la cubierta de la carrocería según la invención. Varias piezas de unión 83b, 84b están dispuestas en las cubiertas centrales 83, 84; varios orificios de inserción de tornillos 86c, 87c (sólo se muestra la referencia numérica 87c sobre este lado) se perforan en las cubiertas de la carrocería 86, 87; y cada cubierta central 83, 84 y cada cubierta de la carrocería 86, 87 se conecta porque se inserta un tornillo 79 en cada orificio de inserción de tornillos 86c, 87c y se atornilla a cada pieza de unión 83b, 84b. Las referencias numéricas 84f, 84g denotan piezas de unión dispuestas en la cubierta central 84 para conectar la cubierta central 83; y 86d, 87d denotan piezas de montaje dispuestas en las cubiertas de la carrocería 86, 87 para adosar las cubiertas de la carrocería al chasis 31 (ver la Figura 2).

[0052]

Las Figuras 14(a) a 14(d) son ilustraciones que muestran las uniones de la cubierta de la carrocería del vehículo (la primera forma de realización) según la invención, la Figura 14(a) es una vista lateral que muestra el frente de la carrocería, y las Figuras 14(b) a 14(d) son vistas en corte que muestran cada posición de la Figura 14(a).

La Figura 14(b) es una vista en corte tomada a lo largo de la línea b-b de la Figura 14(a). El cubrepiernas superior 16 está superpuesto con la cara externa de la cubierta del cuadro principal 77, y la cubierta del cuadro principal 77 y el cubrepiernas superior 16 están conectados sobre la cara inferior de la abertura 16a del cubrepiernas superior 16.

[0053]

Es decir, una pieza de unión 16f -a modo de refuerzo- se forma en la parte posterior del cubrepiernas superior 16, un orificio de montaje 16g se perfora en la pieza de unión 16f, una pieza de unión 77a se dispone en la cubierta del cuadro principal 77, un orificio de inserción de tornillos 77e para insertar un tornillo 79 se perfora en la pieza de unión 77a, y el cubrepiernas superior 16 y la cubierta del cuadro principal 77 se conectan porque se inserta el tornillo 79 en el orificio de inserción de tornillos 77e y se atornilla en el orificio de montaje 16g.

[0054]

La Figura 14(c) es una vista en corte tomada a lo largo de la línea c-c de la Figura 14(a). Se dispone un soporte de montaje 185 sobre el costado del chasis 31 (ver la Figura 2), se fija una tuerca 186 al soporte de montaje 185, las respectivas piezas de unión 83j, 84j se disponen en las cubiertas centrales -izquierda y derecha- 83, 84, los respectivos orificios de montaje 83k, 84k se perforan en estas piezas de unión 83j, 84j, una pieza de unión 77g se conforma en la cubierta del cuadro principal 77, un orificio de sujeción 77h se perfora en la pieza de unión 77g, las cubiertas centrales 83, 84 se adosan al soporte de montaje 185, y las cubiertas centrales -izquierda y derecha- 83, 84 se acoplan respectivamente insertando un tornillo 188 en el orificio de montaje 83k, el orificio de montaje 84k y un orificio de inserción de pernos 185a perforado en el soporte 185, y se atornilla a la tuerca 186. Del mismo modo, la cubierta del cuadro principal 77 se conecta al soporte de montaje 185 porque se inserta una parte sobresaliente 83m dispuesta en la pieza de unión 83j de la cubierta central 83 en el orificio de sujeción 77h de la pieza de unión 77g de la cubierta del cuadro principal 77.

[0055]

La Figura 14(d) es una vista en corte tomada a lo largo de la línea d-d de la Figura 14(a). Las respectivas piezas de unión 83n, 84n se disponen en las cubiertas centrales 83, 84, los respectivos orificios de montaje 83p, 84p se perforan en las piezas de unión 83n, 84n, y las cubiertas centrales -izquierda y derecha- 83, 84 se acoplan porque se inserta un tornillo 191 en estos orificios de montaje 83p, 84 p y se atornilla una tuerca 192 en un extremo del tornillo 191.

[0056]

Las Figuras 15(a) a 15(d) son ilustraciones que muestran las uniones del frente de la cubierta de la carrocería del vehículo (la primera forma de realización) según la invención; la Figura 15(a) es una vista en perspectiva que muestra el frente de la carrocería, y las Figuras 15(b) a 15(d) son vistas en corte que muestran cada posición de la Figura 15(a).

La Figura 15(b) es una vista en corte que muestra una parte b que se observa en la Figura 15(a). La Figura 15(b) muestra una sección de la junta (una parte superior) de la cubierta

delantera 76 y la cubierta del cuadro principal 77.

Es decir, la Figura 15(b) muestra que la cara superior de un extremo delantero de la cubierta del cuadro principal 77 se toca con la cara inferior del extremo trasero de la cubierta delantera 76.

[0057]

La Figura 15(c) es la vista en corte que muestra una parte c que se observa en la Figura 15(a). La Figura 15(c) muestra una sección de la junta (el costado de la parte superior) de la cubierta delantera 76 y la cubierta del cuadro principal 77.

Es decir, la Figura 15(c) muestra que una acanaladura 76a está dispuesta en un extremo lateral de la cubierta delantera 76 y un extremo lateral de la cubierta del cuadro principal 77 se inserta en la acanaladura 76a.

[0058]

La Figura 15(d) es la vista en corte que muestra una parte d que se observa en la Figura 15(a). La Figura 15(d) muestra la sección de la junta del cubrepiernas superior 16 y la cubierta delantera 76.

Es decir, la Figura 15(d) muestra que la parte plana 16j y una parte doblada 16k dispuesta dentro del cuerpo de la parte plana 16j se conforman en la arista superior del cubrepiernas superior 16 y una arista inferior de la cubierta delantera 76 se toca con la parte plana 16j.

[0059]

A continuación se describe la puesta en práctica de la cubierta de la carrocería del vehículo 13 a la que se hizo referencia.

La Figura 16 muestra la puesta en práctica (primera acción) de la cubierta de la carrocería del vehículo (la primera forma de realización) según la invención.

Por ejemplo, cuando se mantiene el carburador 112 como parte periférica del cuadro principal 37, se puede insertar una herramienta 195 en el interior de la cubierta de la carrocería del vehículo 13 a través de las holguras 78, las aberturas 16a, 17a y la rendija 171 formada en la

rejilla 168 sin desprender la cubierta de la carrocería del vehículo 13 y, además, como la dirección en la cual se inserta la herramienta 195 también puede cambiarse según la posición que se mantiene, es posible mejorar la mantenibilidad.

[0060]

Las Figuras 17(a) a 17(c) muestran la puesta en práctica (segunda acción) de la cubierta de la carrocería del vehículo (la primera forma de realización) según la invención.

La Figura 17(a) muestra la puesta en práctica del cubrepiernas superior 16: después de que el viento del viaje pasa por la superficie inclinada delantera 152 y la superficie que sobresale hacia un lado 151 cuando el viento del viaje corre sobre el costado del cubrepiernas superior 16, como se indica con las flechas, el viento del viaje se curva sobre el costado de la superficie curva 153 e impacta la pierna del motociclista 15a. La puesta en práctica a la que se hizo referencia previamente también es similar en el cubrepiernas inferior 81 (ver la Figura 3).

[0061]

En esta forma de realización, cuando el viento del viaje impacta moderadamente la pierna 15a debido a la acción a la que se hizo referencia, pese a que la cara anterior de la pierna 15a está protegida por el cubrepiernas 16, el motociclista puede sentir que se refresca, en comparación con los cubrepiernas de tipo convencional que protegen la cara anterior de la pierna de motociclista en un rango grande.

[0062]

La Figura 17(b) muestra la puesta en práctica de la holgura 78 entre el cubrepiernas superior 16 y el cubrepiernas inferior 81 y la puesta en práctica de la cubierta central 83.

Mientras se hace funcionar el motor 38, se genera mucho calor, especialmente desde el cuerpo del cilindro 41; el aire caliente sube, como lo indican las flechas, y se confina dentro de la cubierta de la carrocería del vehículo 13. Cuando la motocicleta empieza a marchar, el viento directamente impacta sobre el motor 38 después de que el viento del viaje llega al interior de la cubierta de la carrocería del vehículo 13, como lo muestra la flecha, y circula hacia afuera a través de la holgura 78 entre el cubrepiernas superior 16 y el cubrepiernas inferior 81, junto con

el aire caliente, como lo muestra la flecha, y además, el viento del viaje circula hacia atrás y en sentido diagonal hacia arriba a lo largo de la sección cóncava 156 de la cubierta central 83 formada en la parte trasera de la holgura 78, tal como lo indica la flecha.

Por lo tanto, la radiación calorífica del motor 38 se activa con el citado flujo de viento y se puede favorecer el enfriamiento del motor 38.

[0063]

Dado que en la cubierta central 83 se forma la porción cóncava 156, el viento del viaje puede circular sencillamente hacia afuera de la holgura 78, se puede expulsar más viento y se favorece en mayor grado el enfriamiento del vehículo.

[0064]

La Figura 17(c) muestra la acción del cubrepiernas inferior 82.

Cuando el viento ingresa al interior de la cubierta inferior 82, como lo muestran las flechas, su dirección de desplazamiento cambia hacia atrás y en sentido diagonal hacia abajo gracias al reborde 175 en la arista superior en forma de V del cubrepiernas inferior 82; impacta sobre el cuerpo del cilindro 41 del motor 38, y enfría el cuerpo del cilindro 41. Tal como se describió, la dirección de la corriente del viento del viaje dentro de cada cubrepiernas inferior 81, 82 puede controlarse al cambiar la dirección del reborde 175 de la arista superior de cada cubrepiernas inferior 81, 82 (sólo se muestra la referencia numérica 82).

[0065]

Tal como se muestra en las Figuras 2 y 17(b), la invención tiene como base la motocicleta 10 donde un cuadro principal 37 se extiende hacia atrás y en sentido diagonal hacia abajo desde un tubo de cabeza 32, el motor 38 está sostenido por la parte trasera del cuadro principal 37 y el cubrepiernas 14 que protege la cara anterior de las piernas 15a del motociclista 15 se dispone en el frente de la carrocería; como el cubrepiernas 14 está dividido verticalmente en dos -cada cubrepiernas superior 16,17 y cada cubrepiernas inferior 81,82- y la holgura 78 entre cada cubrepiernas superior 16,17 y cada cubrepiernas inferior 81,82 se extiende desde el frente del cuerpo del cilindro 41 del motor 38 hasta la parte trasera del cuerpo del cilindro 41, el

calor que genera el motor 38, particularmente en el cuerpo del cilindro 41, puede irradiarse de manera eficaz a través de la holgura 78 gracias al viento del viaje y se favorece el enfriamiento del motor 38.

La holgura 78 puede ser longitudinalmente larga y se le aporta a la motocicleta 10 un aspecto de ventilación.

[0066]

En la invención, en segundo lugar y como se muestra en las Figuras 2, 3 y 16, dado que la holgura 78 se forma de manera que sea estrecha en el frente y ancha en la parte intermedia ubicada detrás del frente, y que se superponga con el carburador 112 como una parte del sistema de admisión, en la vista lateral, no sólo se logra la permeabilidad de la holgura 78, sino que se protege la cara anterior de la pierna 15a del motociclista 15 si se estrecha el frente de la holgura 78, se puede aumentar la cantidad de aire que circula por la holgura 78 si se superpone la parte intermedia con la parte del sistema de admisión ampliamente, y se puede mejorar la mantenibilidad de la partes dentro del cubrepiernas 14 gracias a la holgura 78.

[0067]

En la invención, en tercer lugar y como se muestra en las Figuras 5 y 17(c), dado que se forma el reborde 175 que sobresale en la dirección del ancho del vehículo en cada arista superior de los cubrepiernas inferiores 81, 82, se garantiza la rigidez de los cubrepiernas inferiores 81, 82 gracias al reborde 175 dispuesto en cada cubrepiernas inferior 81, 82, el viento del viaje puede ser guiado al motor 38 por el reborde 175, favoreciendo el enfriamiento del motor 38.

[0068]

En la invención, en cuarto lugar y como se muestra en las Figuras 2, 3 y 17(b), dado que las cubiertas centrales 83,84 (para la referencia numérica 84, ver la Figura 4), están dispuestas desde sustancialmente el centro del cuadro principal 37 hacia la cara inferior del asiento doble 12 y la sección cóncava 156 se forma sobre la línea extendida de la holgura 78 en las cubiertas centrales 83, 84, se puede aumentar el caudal del viento del viaje que circula hacia afuera a través de la holgura 78 desde el interior del cubrepiernas 14 a lo largo de la sección

cóncava 156, el aire dentro del cubrepiernas 14 entibiado por el motor 38, es fácilmente expulsado, y se favorece en mayor grado el enfriamiento del motor 38.

[0069]

La Figura 18 es una vista en corte que muestra la cubierta de la carrocería del vehículo (una segunda forma de realización) según la invención y muestra una condición en la cual un par de cubiertas inferiores -izquierda y derecha- 233, 234 (sólo se muestra la referencia numérica 233 en este lado) que se conforma porque se integra una cubierta reticular 231 con la parte superior de la parte trasera de cada cubrepiernas inferior 81, 82 (sólo se muestra la referencia numérica 81 en este lado), según se aprecia en la Figura 3, y se conecta a cada cubrepiernas superior 16, 17 (sólo se muestra la referencia numérica 16 en este lado).

[0070]

Cuando el agua de lluvia o el agua proveniente de otro lado salpica dentro de la cubierta de la carrocería del vehículo 13, por ejemplo cuando llueve, la salpicadura puede salir por la holgura 78; sin embargo en esta forma de realización, como la cubierta 231 se ubica en la parte posterior de la holgura 78 y se ubica en la pierna del motociclista 15a, se puede evitar sustancialmente que la salpicadura impacte sobre la pierna 15a al disponer una cubierta 231 y, además, como el viento atraviesa la malla de la cubierta 231, se puede garantizar que el viento que sopla impacte la pierna 15a, con lo cual el motociclista tiene una sensación de frescura en época estival.

La citada cubierta 231 también puede integrarse no sólo a cada cubierta inferior 233, 234, sino a cada cubierta central 83, 84, tal como se muestra en la Figura 4.

[0071]

En la invención, en quinto lugar y como se muestra en la Figura 18, dado que se forma la cubierta 231 a modo de reborde reticular en la arista superior de la parte trasera de cada cubrepiernas inferior 81, 82 para cerrar la holgura 78, la cubierta 231 adquiere permeabilidad y, simultáneamente, puede evitarse sustancialmente que la lluvia que salpica desde la superficie del camino y la rueda delantera cuando llueve impacte sobre la pierna 15a del motociclista 15 (ver la

Figura 1).

[0072]

La Figura 19 es una vista en perspectiva que muestra una parte principal de la cubierta de la carrocería del vehículo (una tercera forma de realización) según la invención; dado que se asigna la misma referencia numérica a la misma configuración que se indica en la primera forma de realización y que se ilustra en las Figuras 1 a 17, se omite la descripción de los detalles.

La cubierta del vehículo 250 incluye una cubierta del cuadro principal 251 que cubre la parte trasera del tubo de cabeza 32 (ver la Figura 2) y la cara anterior del frente del cuadro principal 37 (ver la Figura 2) y es adyacente a la arista trasera de la cubierta delantera 76, un par de cubrepiernas -izquierdo y derecho- 253, 254 adyacentes a cada cara inferior de la cubierta delantera 76 y la cubierta del cuadro principal 251, y un par de cubrepiernas -izquierdo y derecho- 256, 257 dispuestos en cada cara inferior de los cubrepiernas superiores 253, 254.

[0073]

La Figura 20 es una vista lateral que muestra la parte principal de la cubierta de la carrocería del vehículo (la tercera forma de realización) según la invención. Los cubrepiernas superiores 253, 254 (sólo se muestra la referencia numérica 253 sobre este lado) están provistos de aberturas alargadas y angostas 253a, 254a (sólo se muestra la referencia numérica 253a sobre este lado) que se extienden sustancialmente en la dirección longitudinal en cada parte intermedia en la dirección vertical, y varias secciones convexas similares a una aleta 251a -que sobresalen hacia un costado desde cada abertura 253a, 254a- al costado de la cubierta del cuadro principal 251 se exponen hacia afuera en vista lateral. Varias referencias numéricas 251b denotan varias aberturas laterales en una línea sobre el costado de la cubierta del cuadro principal 251 con la parte trasera de la abertura más baja, y varias secciones convexas con forma de aleta 251a se disponen sobre las caras inferiores de las varias aberturas laterales 251b en una dirección en la cual se disponen dichas aberturas laterales 251b.

[0074]

Cada cubrepiernas inferior 256, 257 (sólo se muestra la referencia numérica 256 sobre

este lado) está dispuesto a lo largo de cada cubrepiernas superior 253, 254 a través de cada holgura 261, 262 (sólo se muestra la referencia numérica 261 sobre este lado), y para cerrar cada holgura 261, 262; cada pieza de montaje 256a, 257a (sólo se muestra la referencia numérica 256a sobre este lado) que conecta cada cubrepiernas superior 253, 254 y cada cubierta 256b, 257b (sólo se muestra la referencia numérica 256b sobre este lado) que se extiende hacia adelante y en sentido diagonal hacia arriba, de manera que sobresale sobre el costado de cada cubrepiernas superior 253, 254 y cuyo extremo se encuentra dentro de cada cubrepiernas superior 253, 254 se integran con una parte superior de cada cubrepiernas inferior 256, 257.

[0075]

Dado que cada cubierta 256b, 257b se ubica en sentido diagonal en frente de la parte interna de la pierna del motociclista 15a, se puede evitar sustancialmente que las gotas impacten sobre la pierna 15a gracias a cada cubierta 256b, 257b cuando el agua de lluvia o de otro origen salpica dentro de la carrocería del vehículo 250 en caso de lluvia o de que se produzca otro fenómeno climático, por ejemplo.

[0076]

La Figura 21 es una vista en sección tomada a lo largo de la línea 21-21 de la Figura 20; las partes escalonadas 256d, 257d se forman en las partes superiores de los cubrepiernas inferiores 256, 257, las cubiertas 256b, 257b se extienden hacia arriba desde los extremos inferiores de estas partes escalonadas 256d, 257d, los extremos superiores 256e, 257e de esas cubiertas 256b, 257b se curvan en el interior en una dirección del ancho del vehículo, y los extremos superiores sobresalen sobre la cara superior de los extremos inferiores 253c, 254c de los cubrepiernas superiores 253, 254. La referencia numérica 264 denota un segmento que une los extremos inferiores 253c, 254c de los cubrepiernas superiores 253, 254.

[0077]

La Figura 22 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 22-22 de la Figura 20 y cada holgura 266, 267 -cuyo ancho es la distancia d- se dispone entre el extremo superior 256e, 257e de cada cubrepiernas inferior 256, 257 y el extremo inferior 253c, 254c de cada

cubrepiernas superior 253, 254.

[0078]

Cada holgura 266, 267 es una parte para hacer que el viento del viaje circule fuera de la cubierta de la carrocería del vehículo desde el interior de la cubierta de la carrocería del vehículo 250 -como las holguras 261, 262 a las que se hizo referencia (respecto de la referencia numérica 261, ver la Figura 20)- como un árca que sobresale en un plano vertical en la dirección del ancho del vehículo es más grande que aquella en el caso de las holguras 261, 262, se puede aumentar el caudal de salida del viento del viaje, aumenta la cantidad de viento del viaje que impacta la pierna del motociclista y se mejora la sensación de ventilación.

[0079]

La Figura 23 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 23-23 de la Figura 20 y un depurador de aire 114 está dispuesto entre los cubrepiernas superiores -izquierdo y derecho- 253, 254.

El depurador de aire 114 está configurado por un cuerpo de la caja del depurador 271, la cubierta de la caja del depurador 272 que cierra la abertura del cuerpo de la caja del depurador de aire 271 y un elemento depurador del aire 273 adosado a la junta del cuerpo de la caja del depurador de aire 271 y la cubierta de la caja del depurador 272.

[0080]

El cuerpo de la caja del depurador de aire 271 está dispuesto con un deflector 271a que sobresale en la dirección del ancho del vehículo para cambiar la corriente del viento del viaje, en detalle, un saliente izquierdo 271b que sobresale hacia la izquierda y un saliente derecho 271c que sobresale hacia la derecha, respectivamente, configuran el deflector 271a.

[0081]

El deflector 271a sobresale hacia afuera de cada extremo delantero 253e, 254e formando una parte abierta 275 sobre el cubrepiernas superior -izquierdo y derecho- 253, 254 en la dirección del ancho del vehículo. Las referencias numéricas 277, 278 denotan líneas rectas que atraviesan los extremos delanteros 253e, 254e y se extienden en la dirección longitudinal de

un vehículo.

[0082]

Tal como se describió, como el deflector 271a del depurador de aire 114 se extiende hacia afuera del ancho de la parte abierta 275 en la dirección del ancho del vehículo, cada holgura 281, 282 entre el deflector 271a y una cara interna de cada cubrepiernas superior 253, 254 en la dirección del ancho del vehículo se estrecha, los conductos de aire -izquierdo y derecho- 283, 284 desde la parte abierta 275 hacia la parte posterior del depurador de aire 114 puede curvarse, se modifica la dirección de circulación del viento que corre tomado desde la parte abierta 275, y puede reducirse la velocidad de la corriente del viento que corre.

Como resultado, el aire puede tomarse fácilmente en el depurador de aire 114 a través de un orificio de admisión dispuesto en la parte trasera de una parte superior del depurador de aire 114.

[0083]

Tal como se muestra en las Figuras 20 a 22, en la invención y en segundo lugar, dado que las cubiertas 256b, 257b se conforman en las aristas superiores de la parte posterior de los cubrepiernas inferiores 256, 257 para cerrar las holguras 261, 262, puede evitarse sustancialmente que la lluvia que salpica desde la superficie del camino y la rueda delantera 36 (ver la Figura 1) cuando llueve impacte sobre la pierna 15a del motociclista 15 (ver la Figura 1) gracias a las cubiertas 256b, 257b.

[Disponibilidad industrial]

[0084]

La estructura de cubrepiernas según la invención es adecuada para una motocicleta.

[Breve descripción de los dibujos]

[0085]

[Figura 1] La Figura 1 es una vista lateral que muestra una motocicleta (una primera forma de realización), que adopta una estructura de cubrepiernas de la motocicleta según la invención.

[Figura 2] La Figura 2 es una vista lateral que muestra la motocicleta (la primera forma de realización) según la invención.

[Figura 3] La Figura 3 es una vista lateral que muestra una cubierta de la carrocería del vehículo (la primera forma de realización) según la invención.

[Figura 4] La Figura 4 es una vista en perspectiva y en despiece, que muestra la cubierta de la carrocería del vehículo (primera forma de realización) según la invención.

[Figura 5] La Figura 5 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 5-5 de la Figura 3.

[Figura 6] La Figura 6 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 6-6 de la Figura 3.

[Figura 7] La Figura 7 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 7-7 de la Figura 3.

[Figura 8] La Figura 8 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 8-8 de la Figura 3.

[Figura 9] La Figura 9 es una vista en planta que muestra los cubrepiernas inferiores (la primera forma de realización) según la invención.

[Figura 10] La Figura 10 es una vista frontal que muestra la motocicleta (la primera forma de realización) según la invención.

[Figura 11] La Figura 11 es una vista en planta que muestra el frente de la carrocería de la motocicleta (la primera forma de realización) según la invención.

[Figura 12] La Figura 12 es una vista en perspectiva (la primera forma de realización) que muestra la estructura para conectar el cubrepiernas superior y la cubierta del cuadro principal según la invención.

[Figura 13] La Figura 13 es una vista en perspectiva (la primera forma de realización) que muestra la estructura para conectar la cubierta central y la cubierta de la carrocería según la invención.

[Figuras 14] Las Figuras 14(a) a 14(d) son ilustraciones que muestran las uniones de la

cubierta de la carrocería del vehículo (la primera forma de realización) según la invención.

[Figuras 15] Las Figuras 15(a) a 15(d) son ilustraciones que muestran las uniones del frente de la cubierta de la carrocería del vehículo (la primera forma de realización) según la invención.

[Figura 16] La Figura 16 muestra la primea puesta en práctica de la cubierta de la carrocería del vehículo (la primera forma de realización) según la invención.

[Figuras 17] Las Figuras 17(a) a 17(c) muestran la segunda puesta en práctica de la cubierta de la carrocería del vehículo (la primera forma de realización) según la invención.

[Figura 18] La Figura 18 es una vista en corte que muestra una cubierta de la carrocería del vehículo (una segunda forma de realización) según la invención.

[Figura 19] La Figura 19 es una vista en perspectiva que muestra una parte principal de la cubierta de la carrocería del vehículo (una tercera forma de realización) según la invención.

[Figura 20] La Figura 20 es una vista lateral que muestra la parte principal de la cubierta de la carrocería del vehículo (la tercera forma de realización) según la invención.

[Figura 21] La Figura 21 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 21-21 de la Figura 20.

[Figura 22] La Figura 22 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 22-22 de la Figura 20.

[Figura 23] La Figura 23 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 23-23 de la Figura 20.

[Descripción de las referencias numéricas]

[0086]

- 10 Motocicleta
- 12 Asiento (asiento doble)
- 14 Cubrepiernas
- 15 Motociclista
- 15a Pierna

16, 17	Cubrepiernas superior
32	Tubo de cabeza
37	Cuadro principal
38	Motor
41	Cuerpo del cilindro
78, 261, 262	Holgura
81, 82, 256, 257	Cubrepiernas inferior
83, 84	Cubierta central
112	Parte del sistema de admisión (carburador)
156	Porción cóncava
175	Reborde
231	Reborde reticular (cubierta)
256b, 257b	Cubierta

[Denominación del documento]

Alcance de las reivindicaciones

[Reivindicación 1]

Estructura de cubrepiernas para motocicletas donde el cuadro principal se extiende hacia atrás y en sentido diagonal hacia abajo desde un tubo de cabeza; un motor está sostenido por la parte trasera del cuadro principal, y en el frente de la carrocería del vehículo se dispone un cubrepiernas que protege la cara anterior de las piernas del motociclista,

donde el cubrepiernas está dividido verticalmente en dos: un cubrepiernas superior y un cubrepiernas inferior; y

la holgura entre el cubrepiernas superior y el cubrepiernas inferior se extiende desde el frente del cuerpo del cilindro del motor hasta la parte trasera del cuerpo del cilindro.

[Reivindicación 2]

La estructura de cubrepiernas para motocicletas según la reivindicación 1, donde la holgura se forma de manera que sea estrecha en el frente y ancha en la parte intermedia ubicada detrás del frente, y que se superponga con una parte del sistema de admisión en la vista lateral.

[Reivindicación 3]

La estructura de cubrepiernas de la motocicleta según la reivindicación 1 ó 2, donde un reborde que sobresale en la dirección del ancho del vehículo se forma en la arista superior del cubrepiernas inferior.

[Reivindicación 4]

La estructura de cubrepiernas para motocicletas según la reivindicación 3, donde se forma un reborde reticular en la arista superior de la parte trasera del cubrepiernas inferior para cerrar la holgura.

[Reivindicación 5]

La estructura de cubrepiernas para motocicletas según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 4,

donde se proporciona una cubierta central desde sustancialmente el centro del cuadro principal hasta la cara inferior de un asiento; y

se forma una porción cóncava en una línea extendida de la holgura de la cubierta central.

[Reivindicación 6]

La estructura de cubrepiezas para motocicletas según la reivindicación 1, donde se forma una cubierta en la arista superior de la parte trasera del cubrepiezas inferior para cerrar la holgura.

[Denominación del documento] Resumen de la revelación

[Resumen]

[Problema] Favorecer la radiación calorífica de un motor, particularmente desde el cuerpo del cilindro y dar una sensación de ventilación como estructura de cubrepiernas de una motocicleta.

[Solución] En una motocicleta 10 donde un cuadro principal 37 se extiende hacia atrás y en sentido diagonal hacia abajo desde un tubo de cabeza 32, el motor 38 está sostenido por la parte trasera del cuadro principal 37 y el cubrepiernas 14 que protege la cara anterior de las piernas 15a del motociclista 15 se dispone en el frente de la carrocería; el cubrepiernas 14 está dividido verticalmente en dos: un cubrepiernas superior izquierdo 16 de un par y un cubrepiernas inferior izquierdo 81 de un par, y la holgura 78 entre el cubrepiernas superior 16 y el cubrepiernas inferior 81 se extiende desde el frente del cuerpo del cilindro 41 del motor 38 hasta la parte trasera del cuerpo del cilindro 41.

[Dibujo seleccionado] Figura 2

FIG. 2

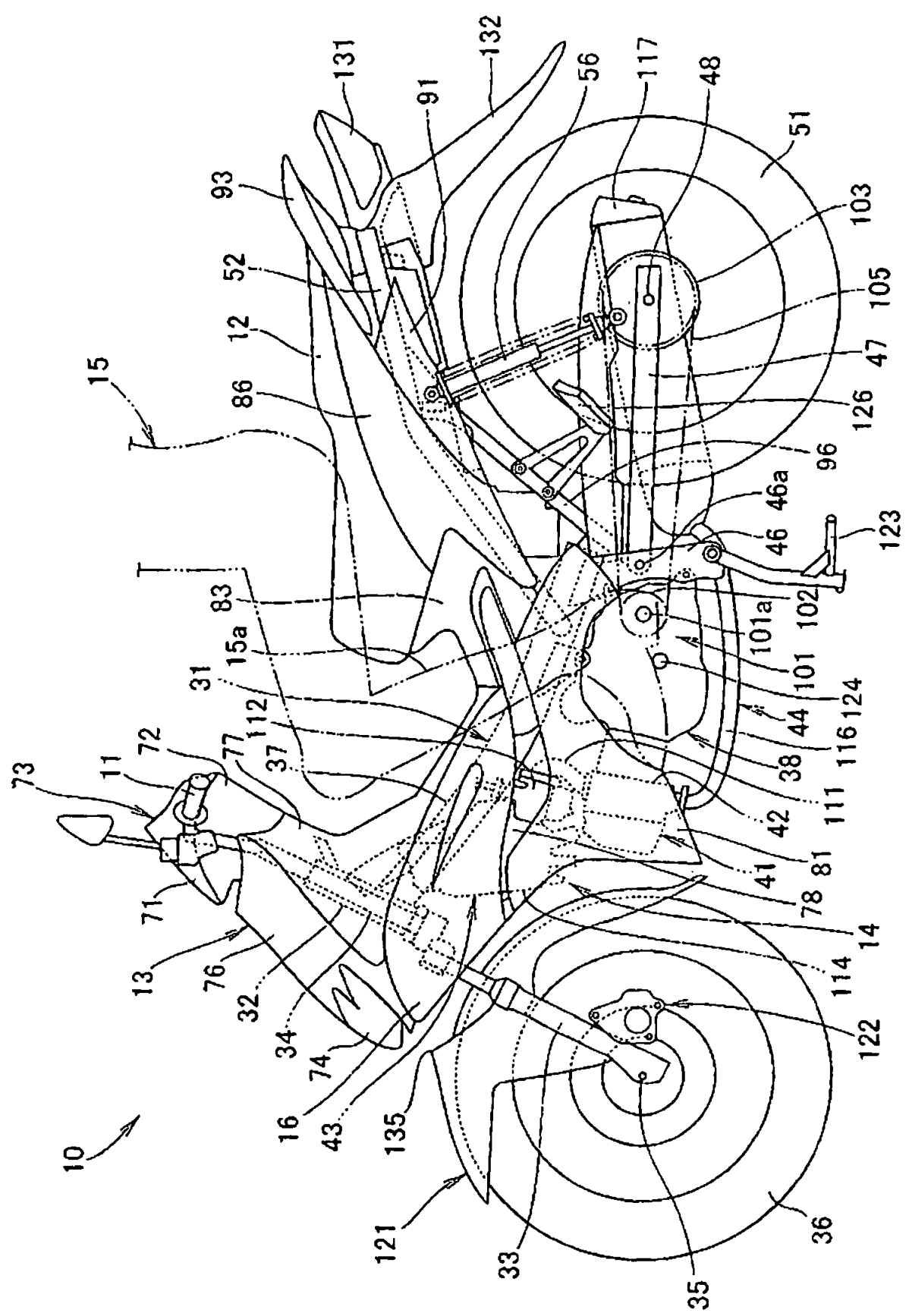


FIG. 3

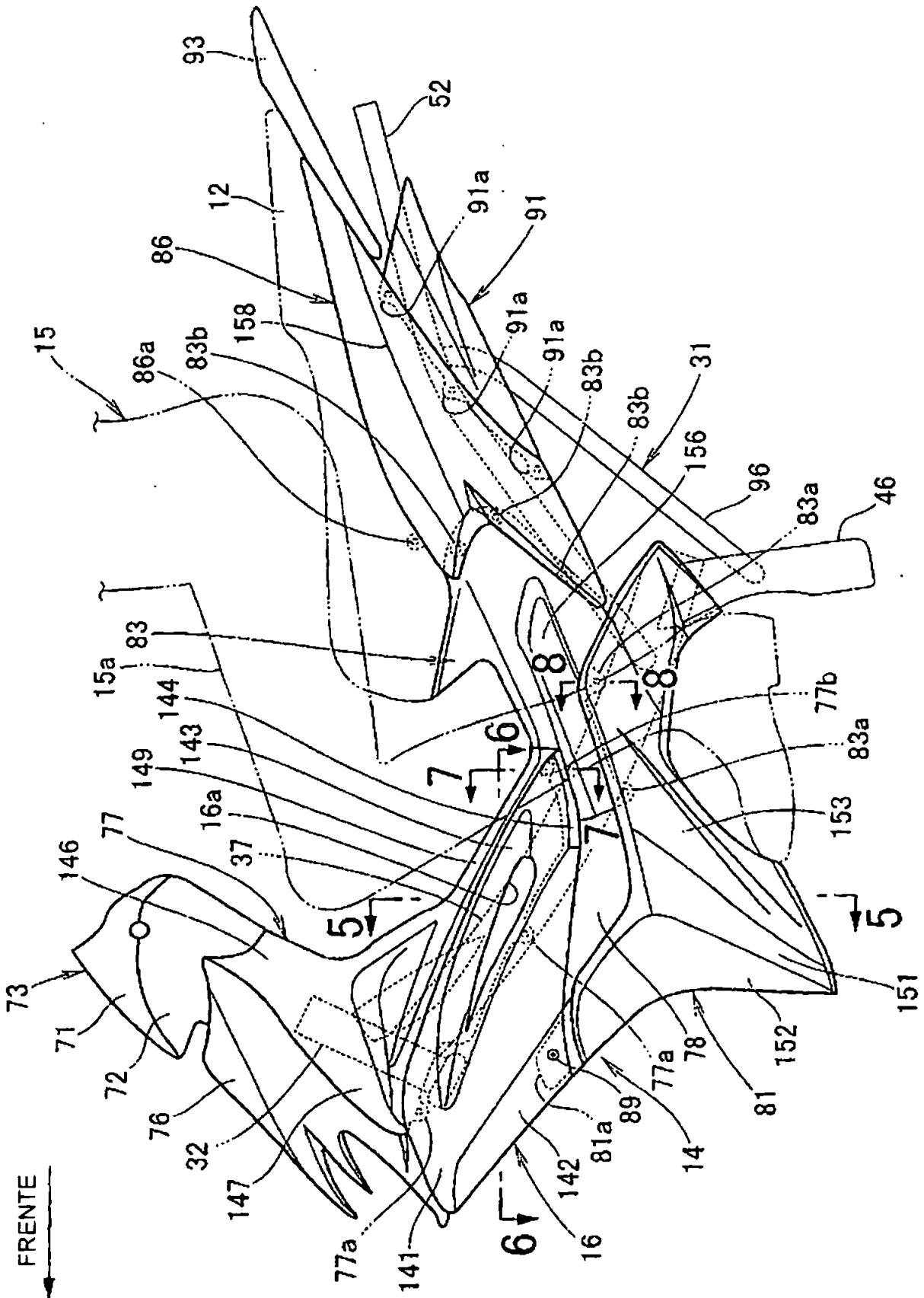


FIG. 4

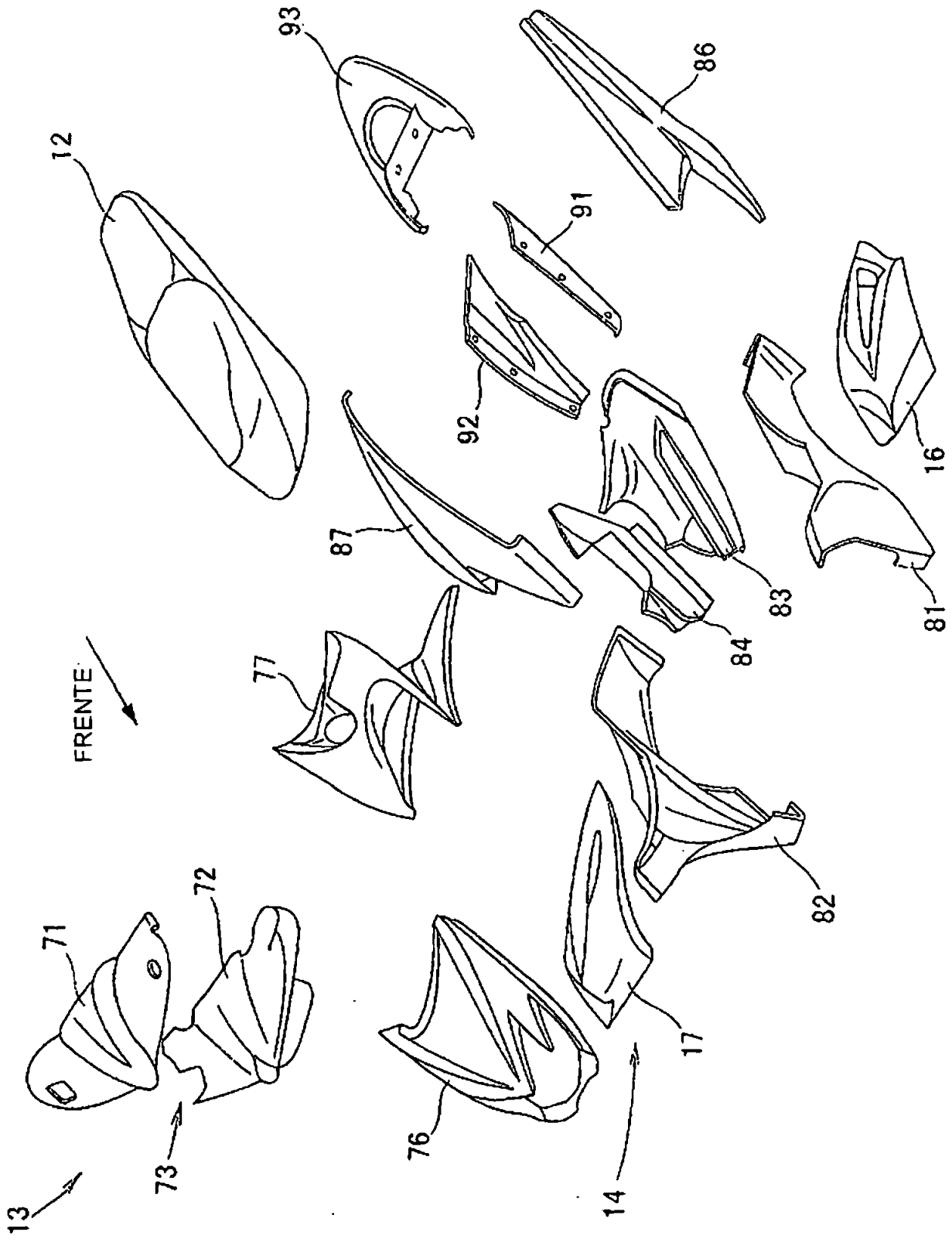


FIG. 5

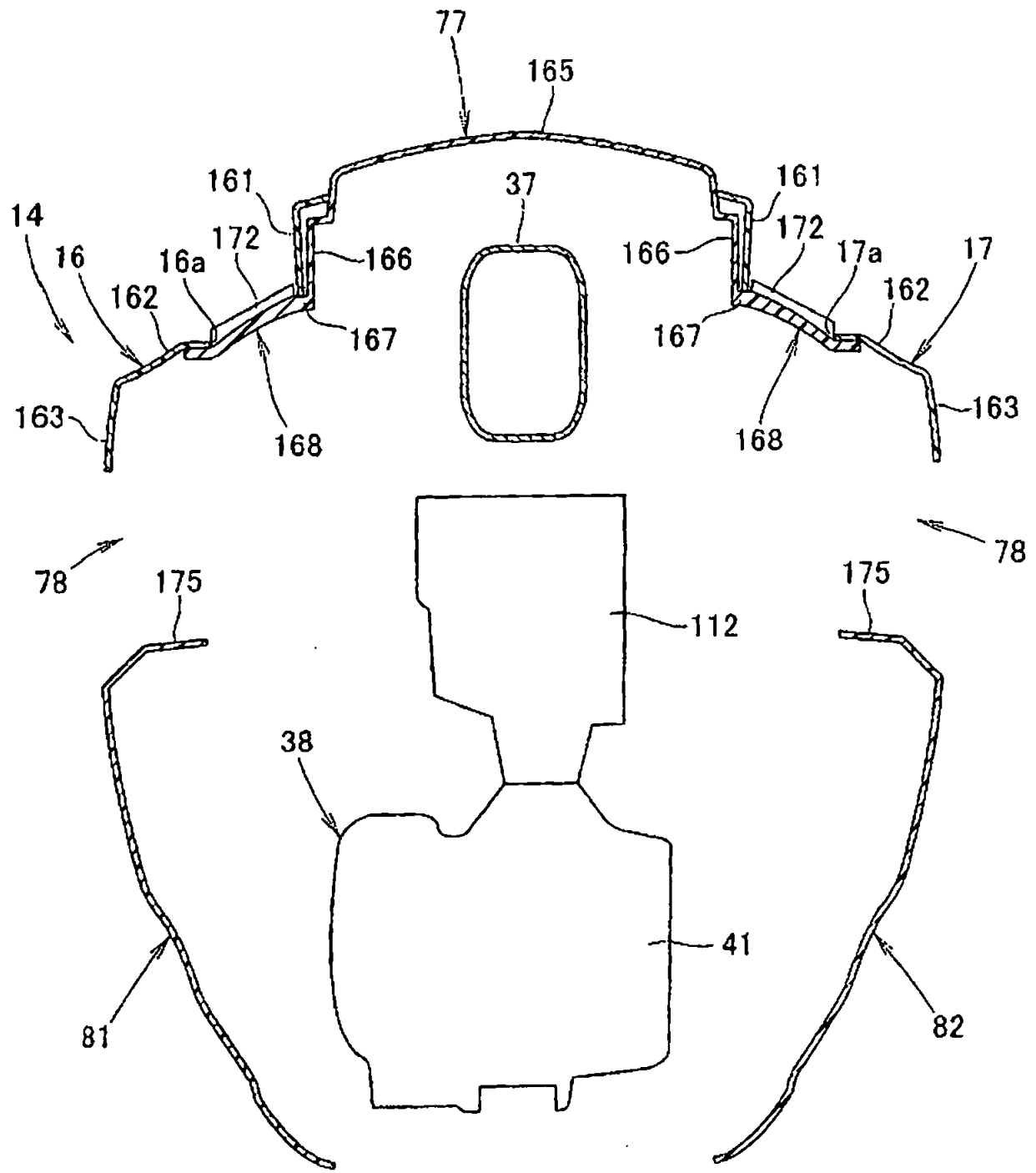


FIG. 6

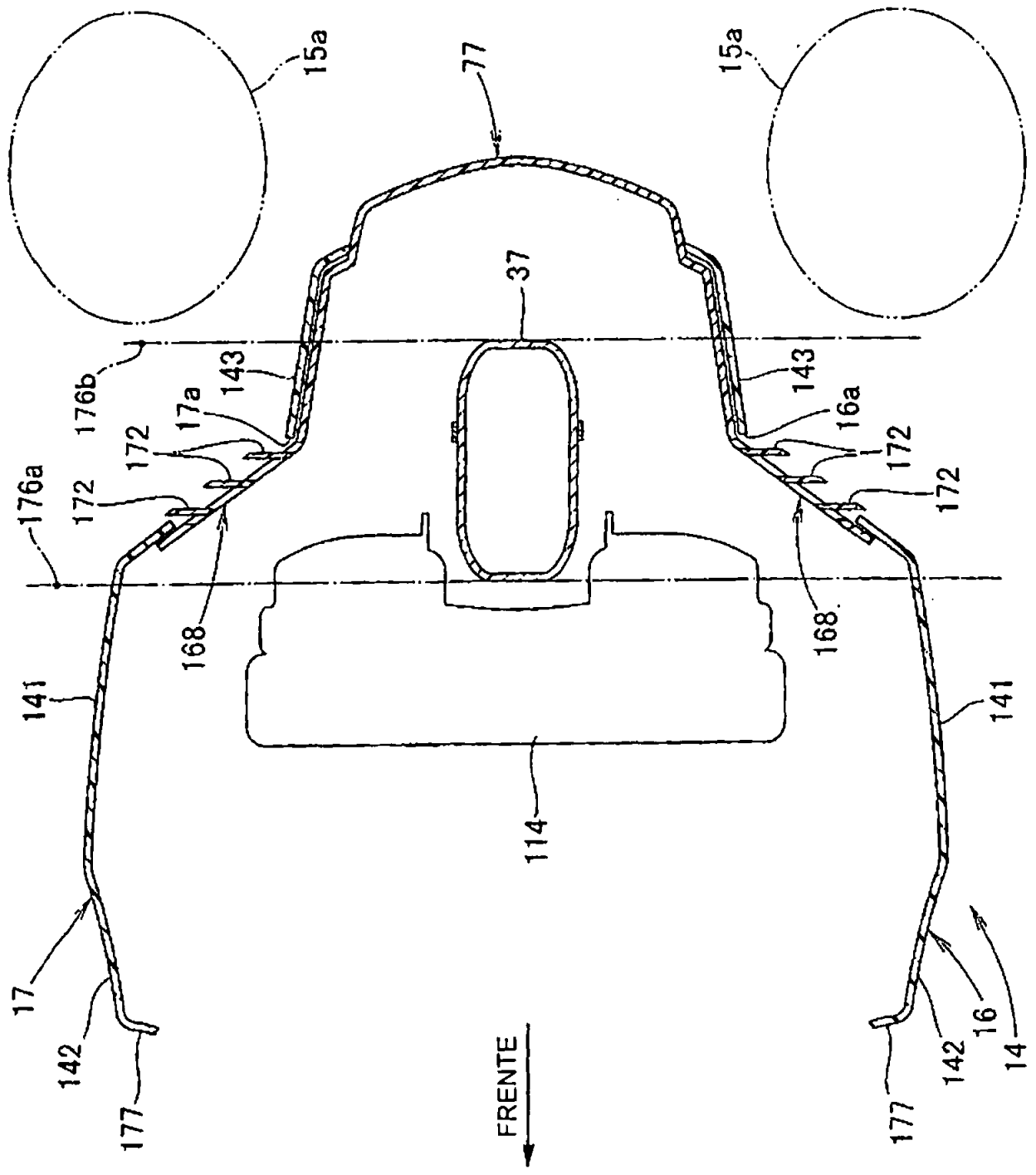


FIG. 7

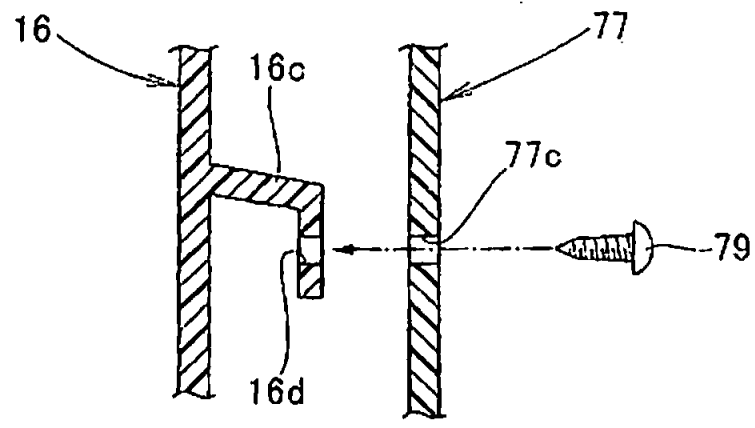


FIG. 8

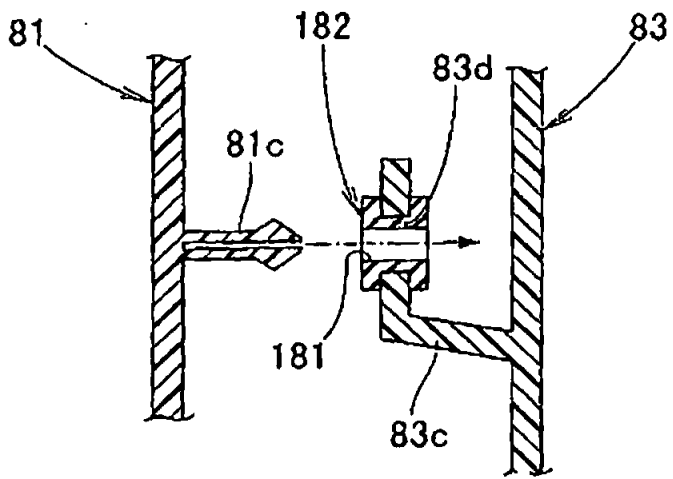


FIG. 9

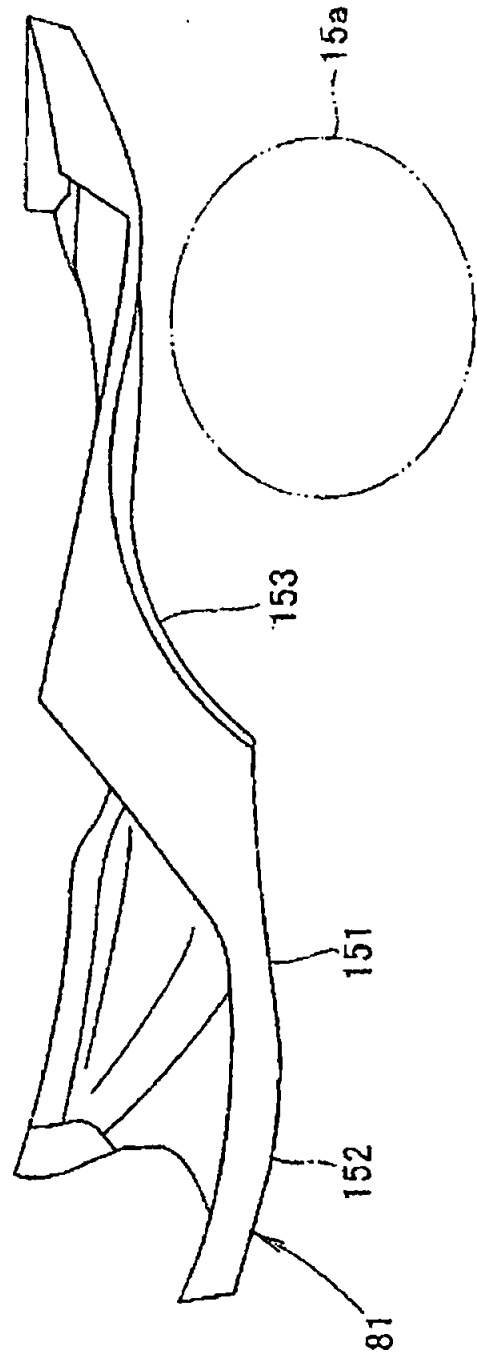
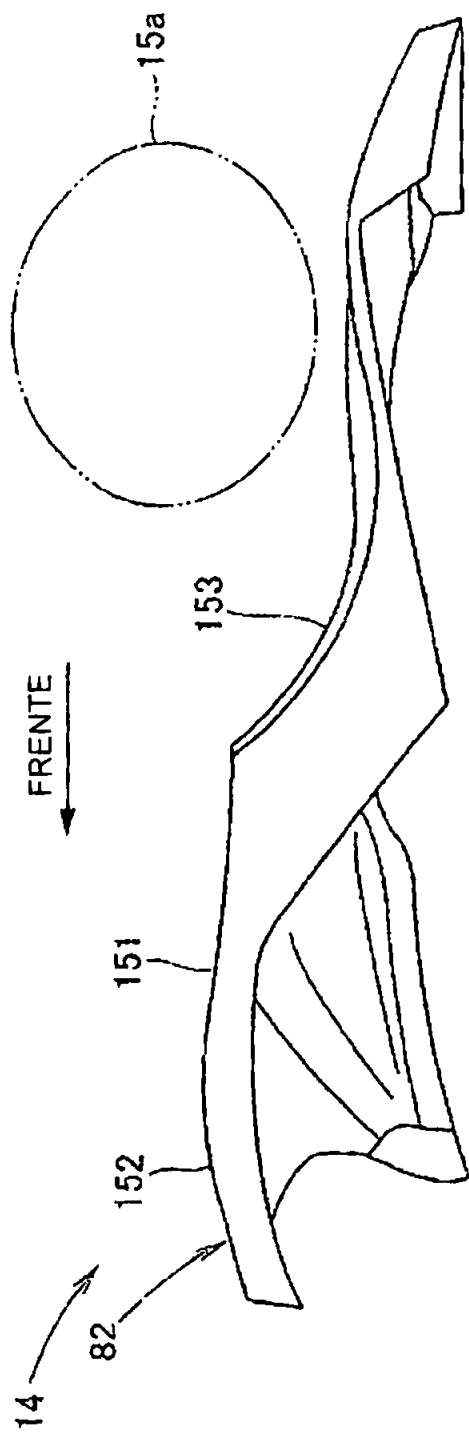


FIG. 10

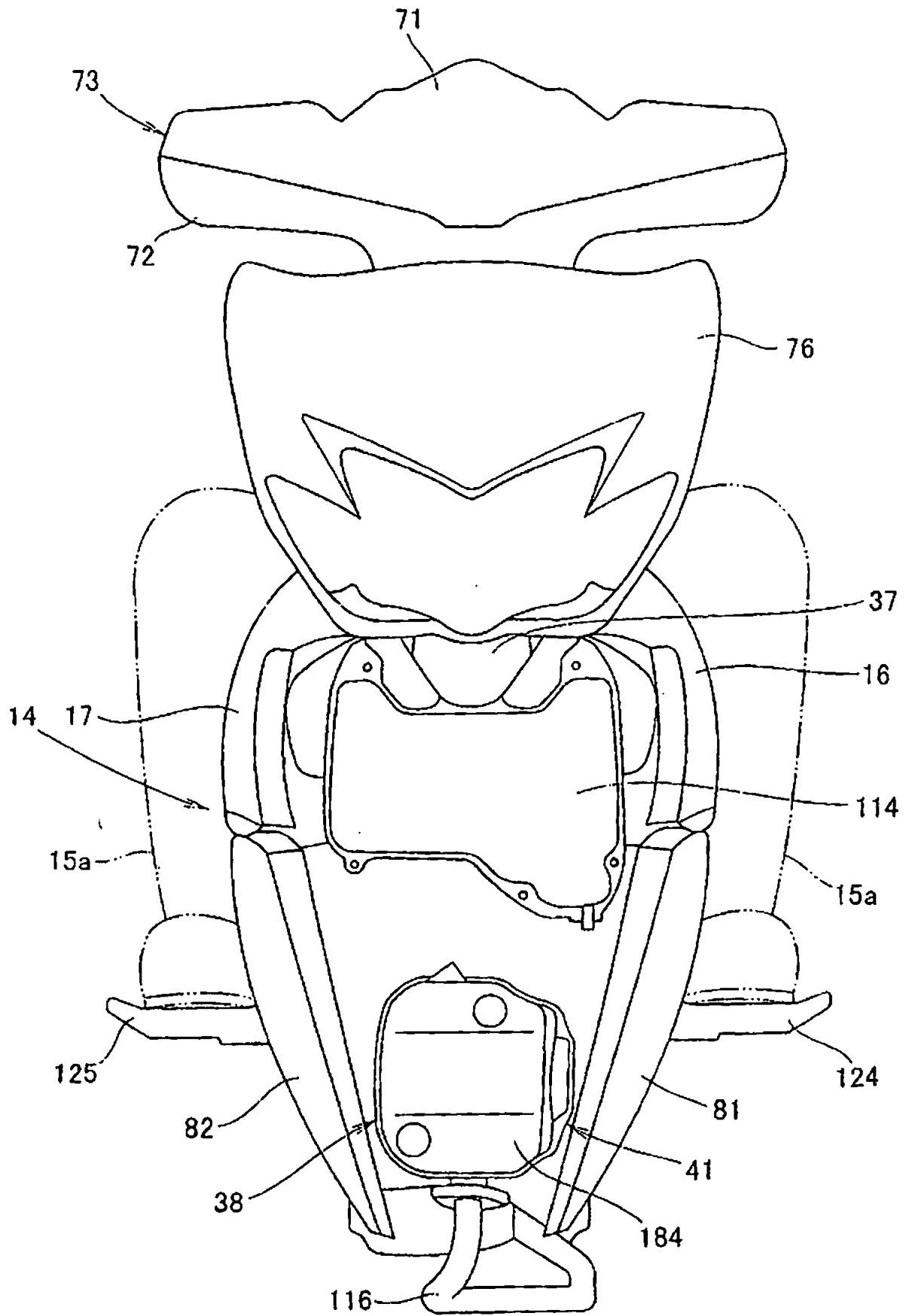


FIG. 11

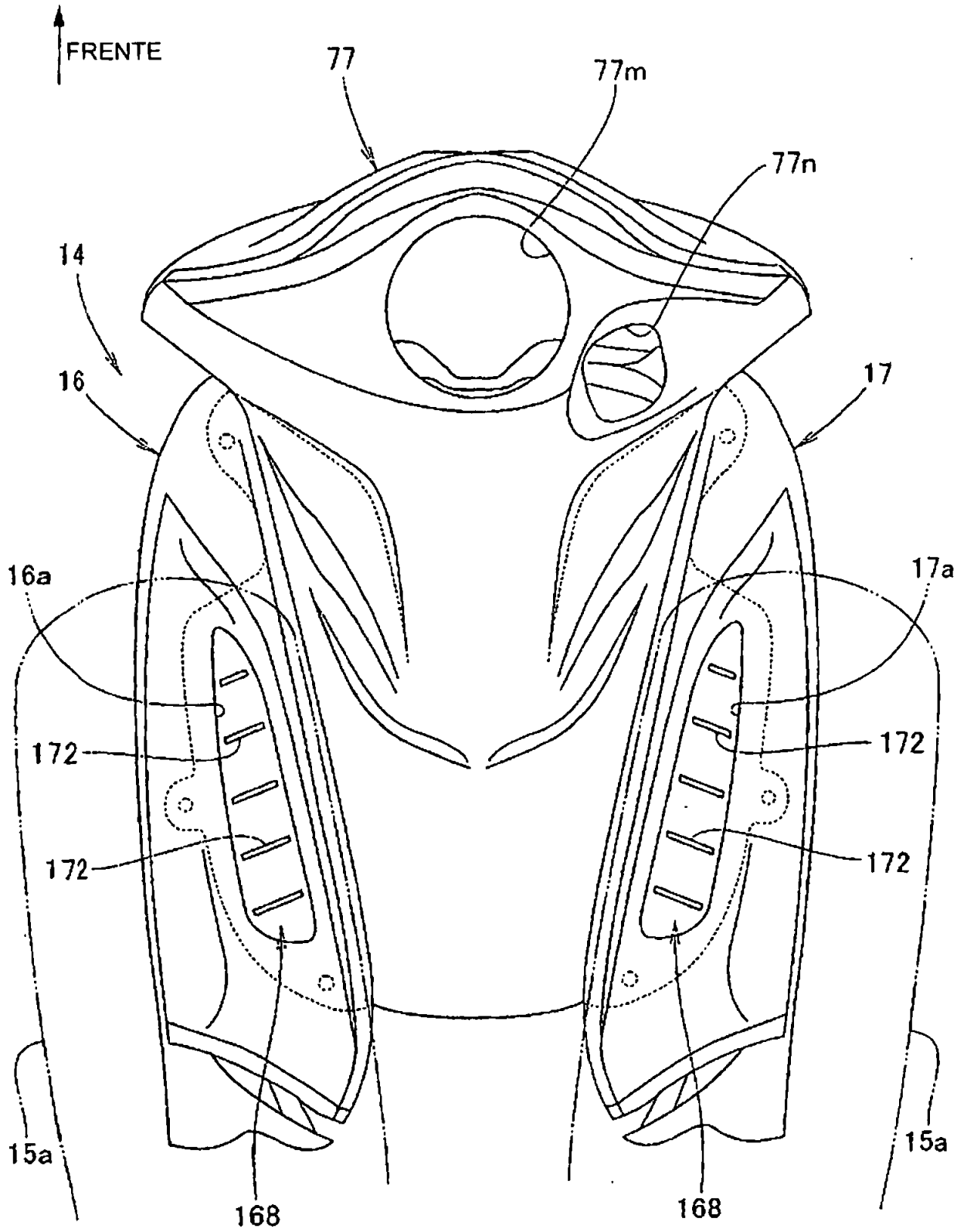


FIG. 13

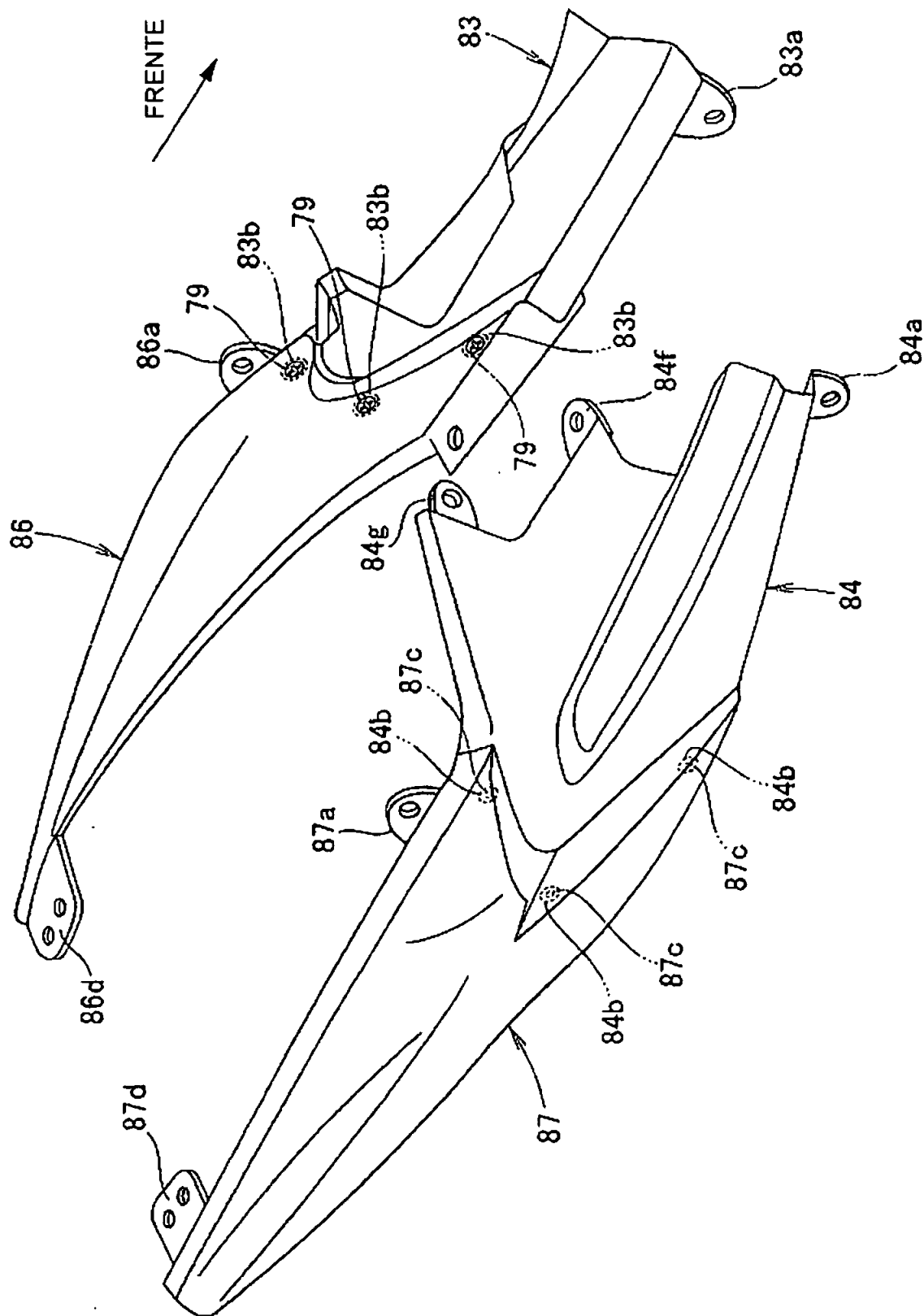
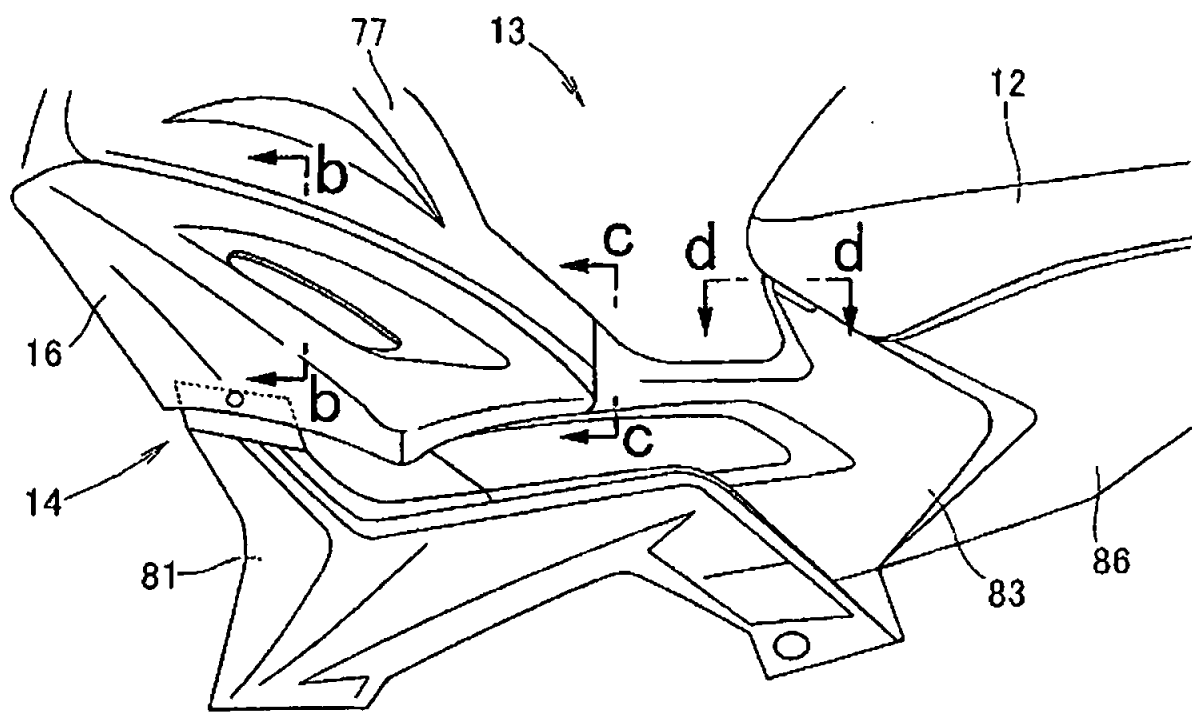
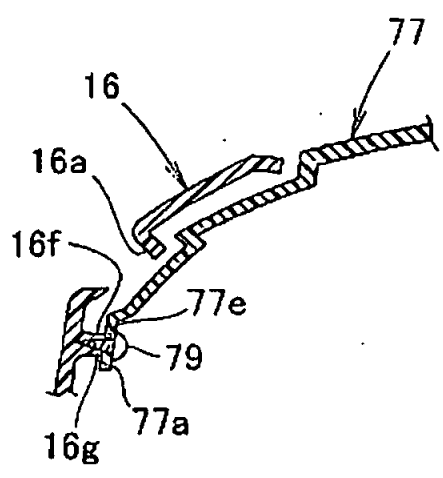


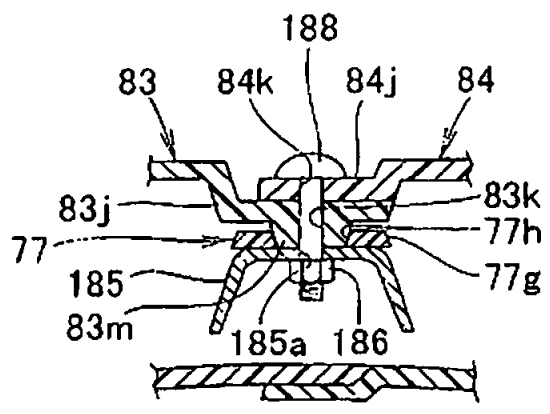
FIG. 14



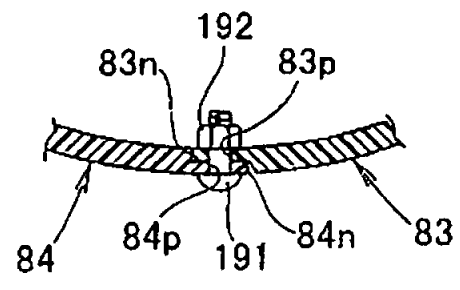
(a)



(b)



(c)



(d)

FIG. 15

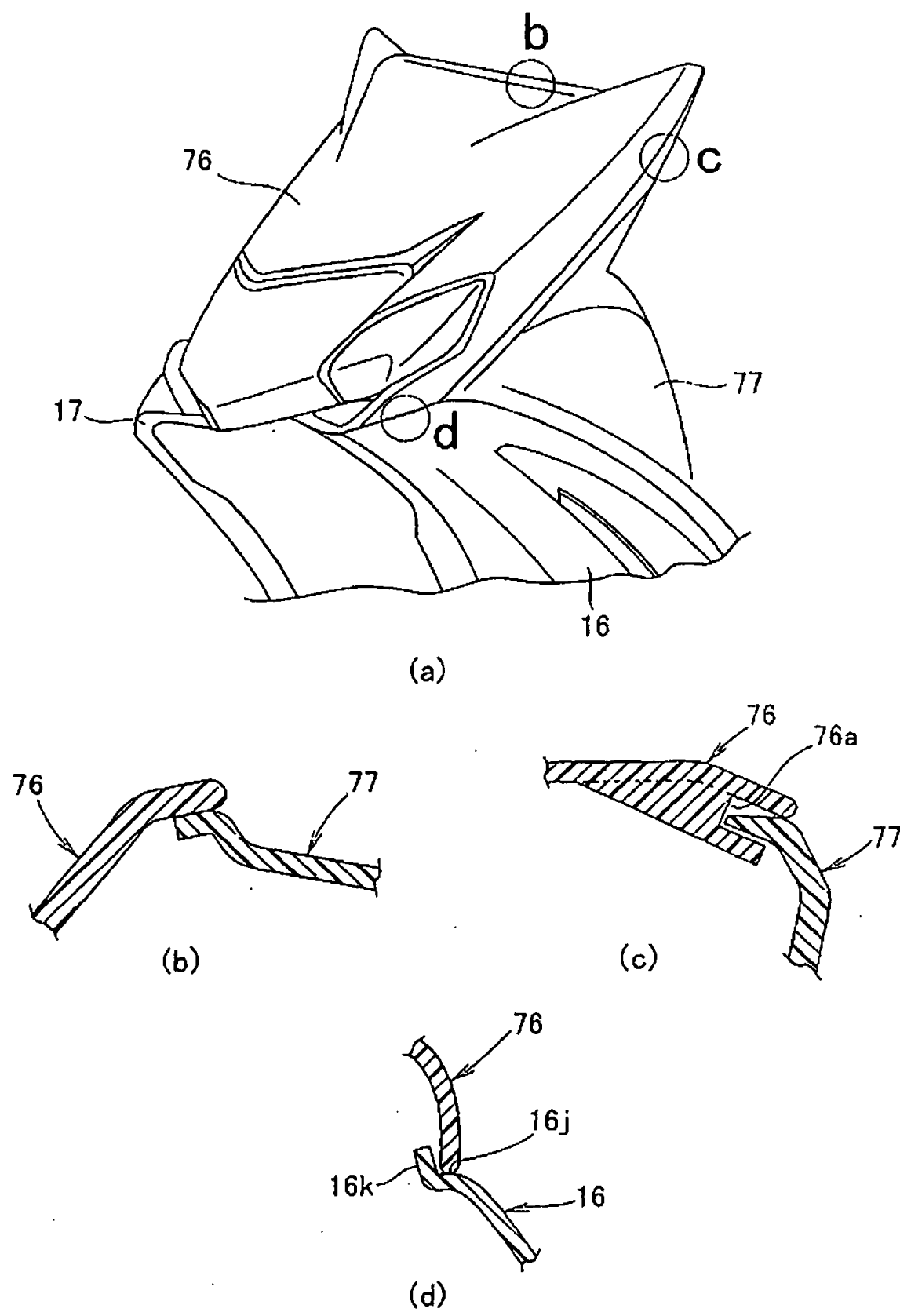


FIG. 16

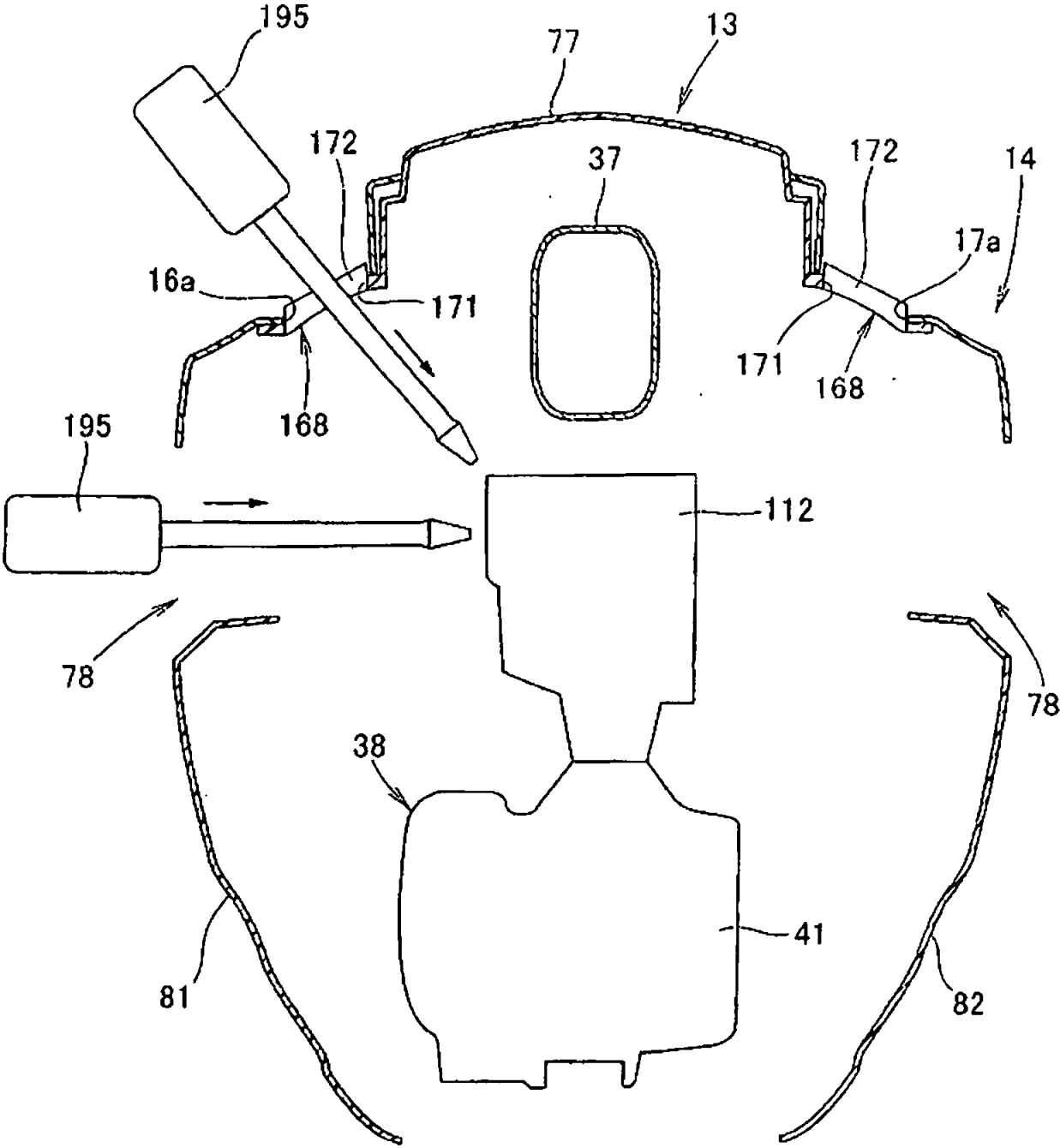


FIG. 17

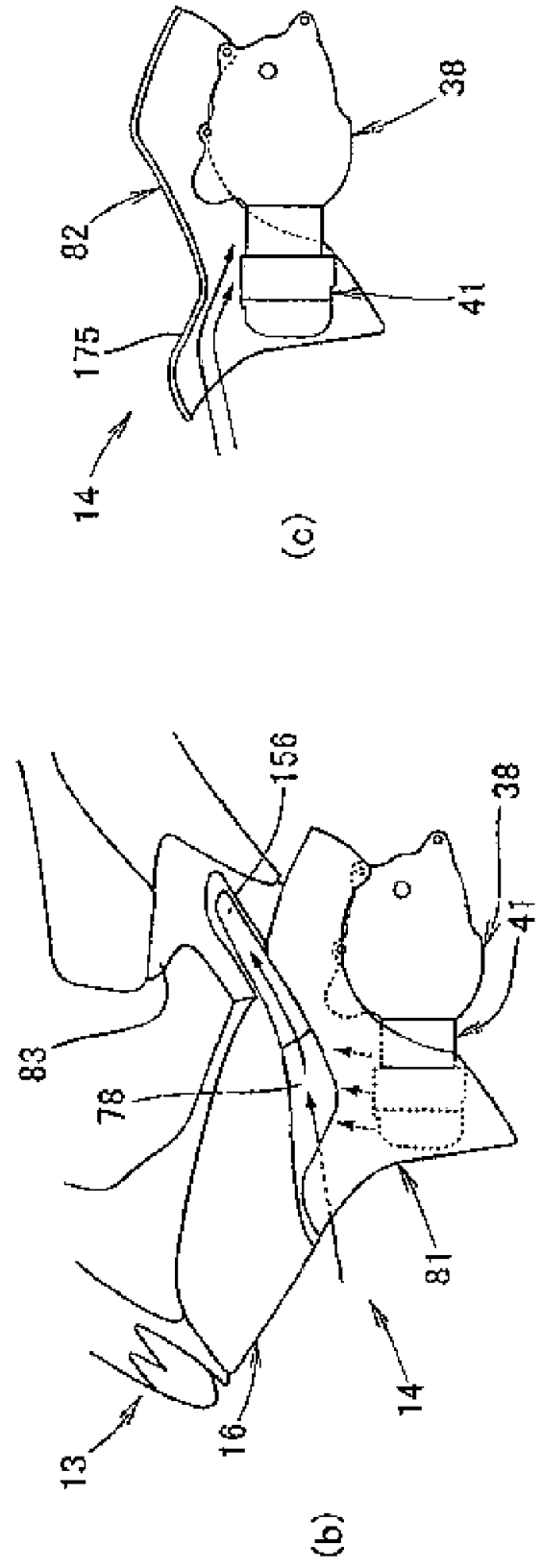
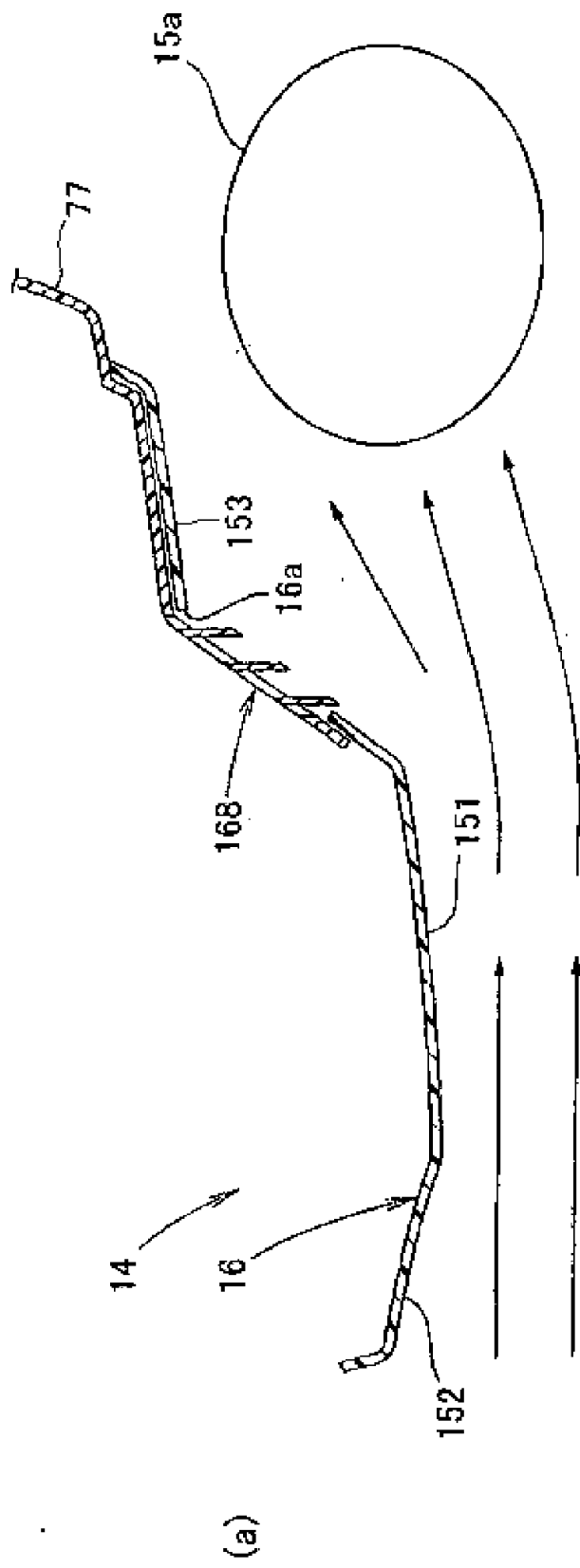


FIG. 18

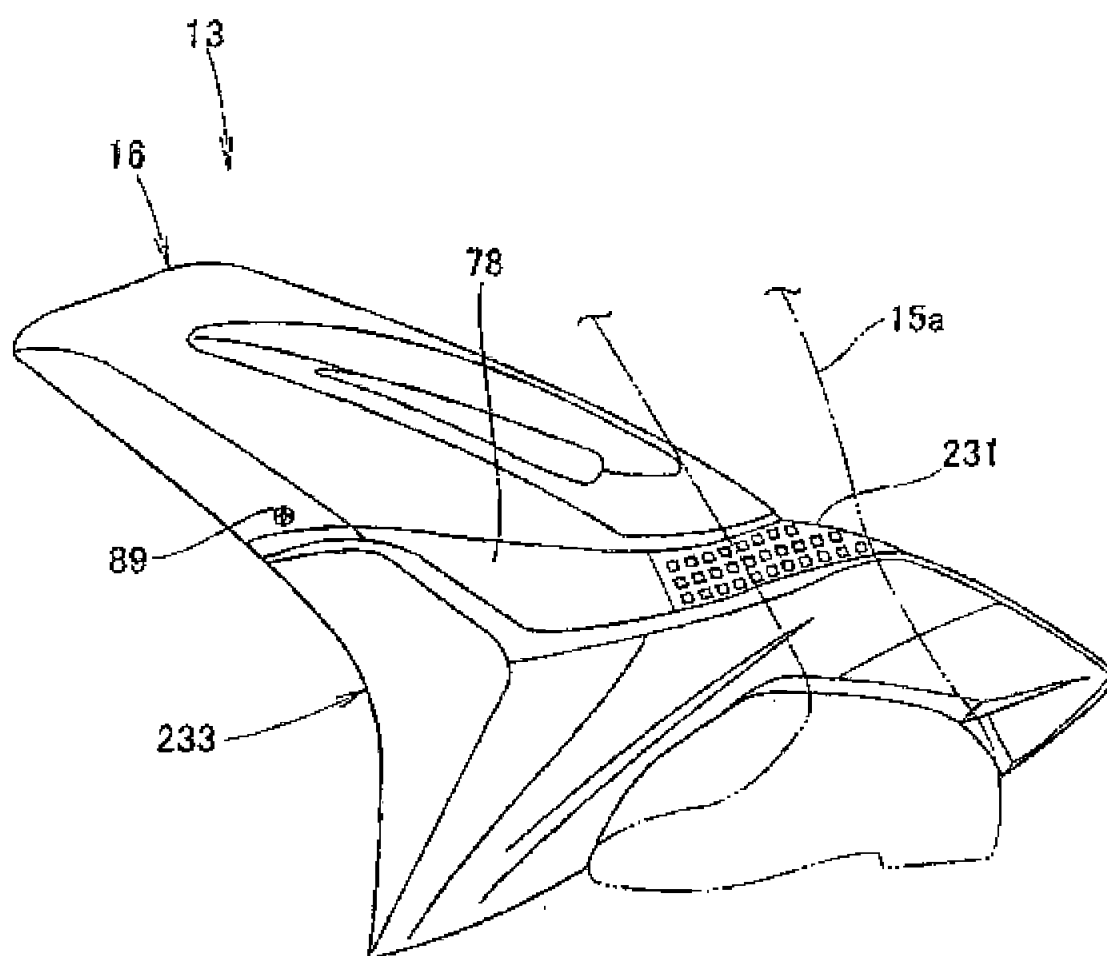


FIG. 19

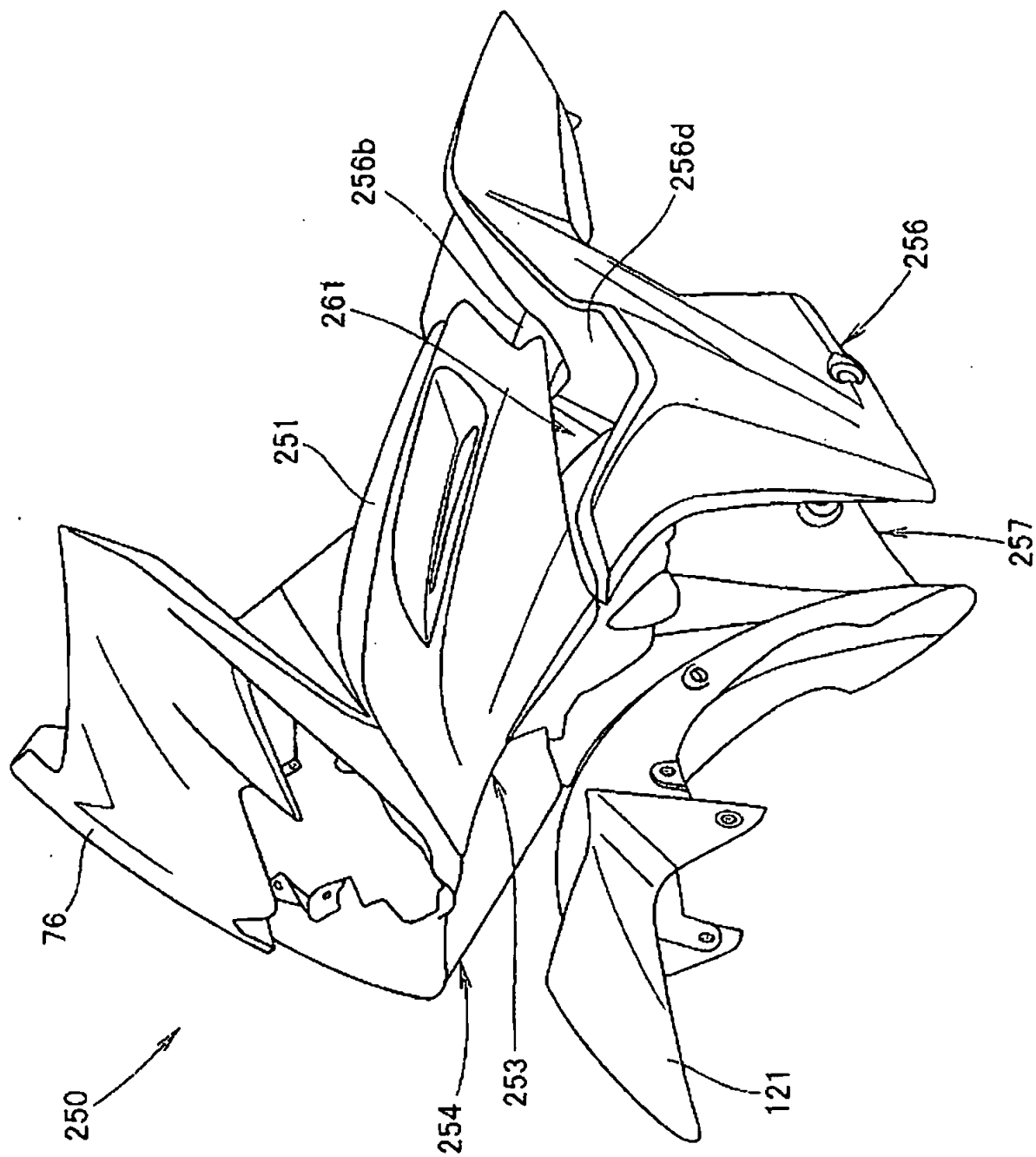


FIG. 21

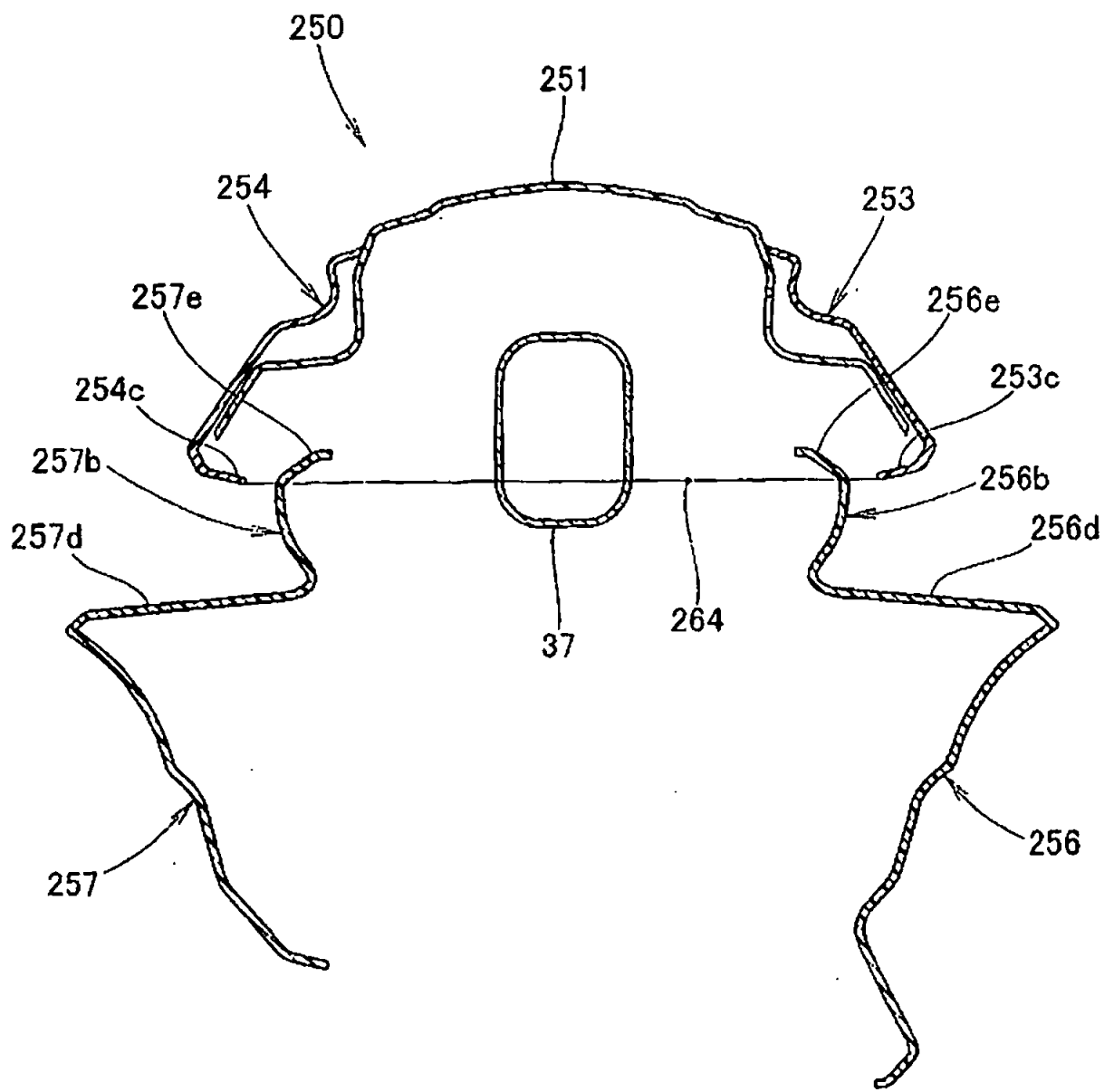


FIG. 22

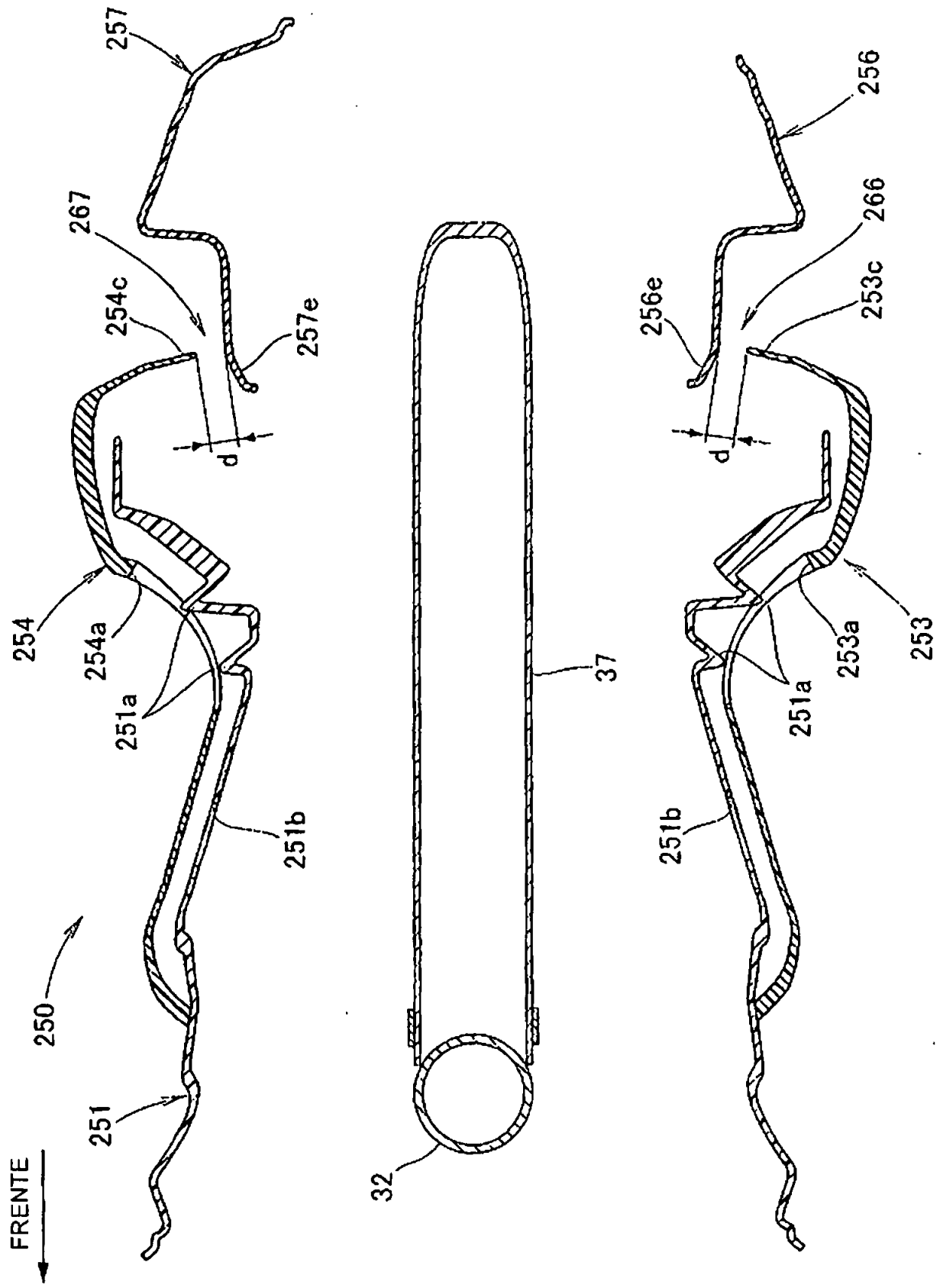
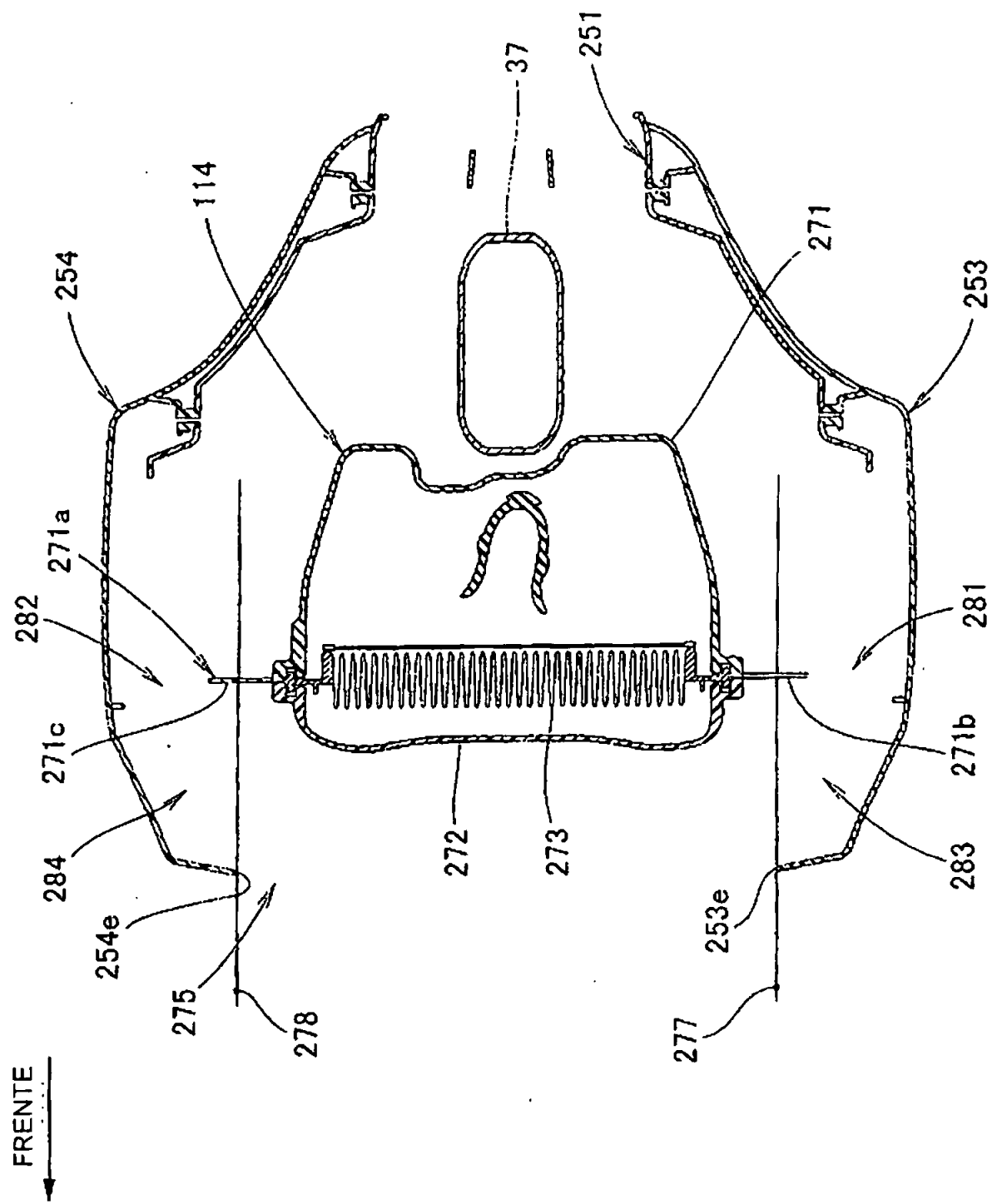


FIG. 23



PODER

POWER OF ATTORNEY

Yo (nosotros)

domiciliado(s) en

I (We) HONDA MOTOR CO., LTD.

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

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. 18-56 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

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. 18-56, Piso 9, my (our) attorney(s) in fact, with powers to receive notifications and to designate judicial and extrajudicial attorneys.

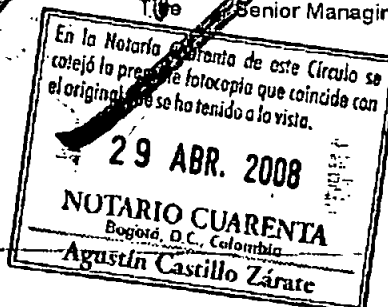
Granted and signed in Tokyo, Japan

this 5th day of February 2008

Signature

Name Miki YOSHIMI

Title Senior Managing and Representative Director



CERTIFICADO NOTARIAL (SOCIEDAD)

NOTARIAL CERTIFICATE (CORPORATION)

Hoy de de
personalmente compareció ante mí

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 of
personally appeared before me

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.

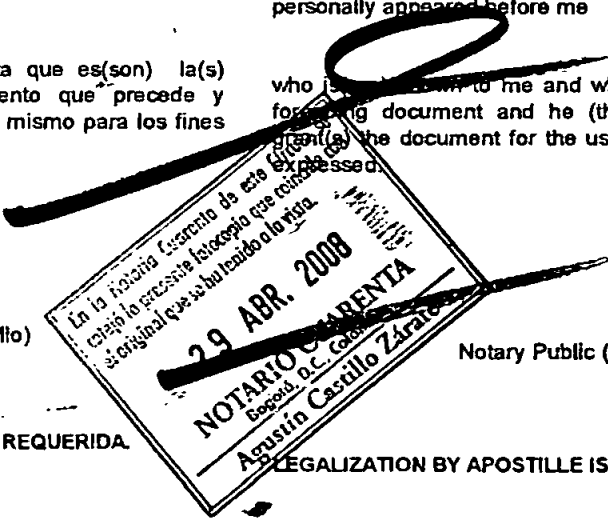
who is known to me and who I attest executed the foregoing document and he (they) declared he (they) grant(s) the document for the uses and purposes therein expressed.

Notario Público (sello)

Notary Public (Seal)

LEGALIZACION POR APOSTILLA ES REQUERIDA.

LEGALIZATION BY APOSTILLE IS REQUIRED.



NOTARIAL CERTIFICATE

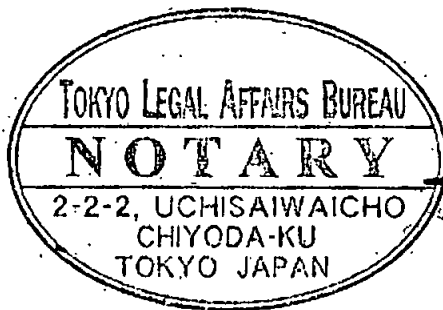
Registration No

196

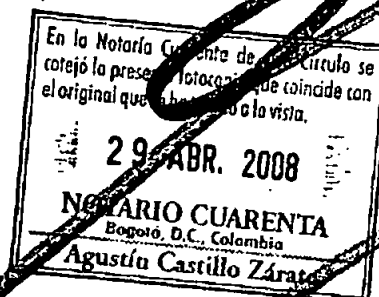
62

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

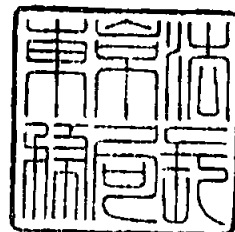
証 明

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



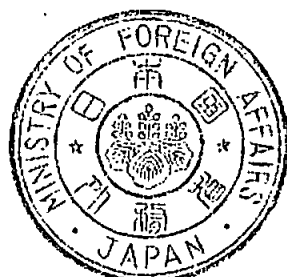
APOSTILLE

(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:

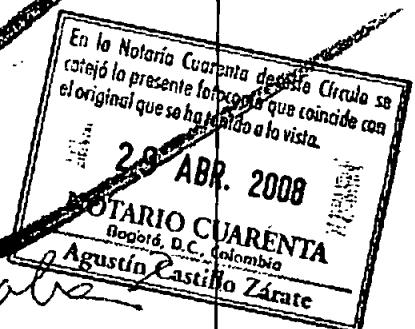
Certified

10. Signature



K. Oyabe

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

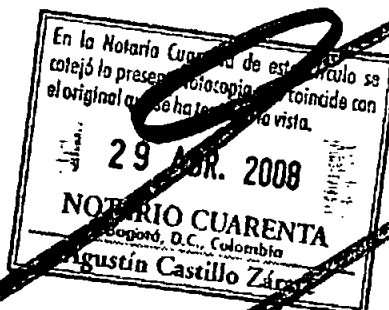
Esto es para certificar que la firma del documento adjunto es la firma genuina y auténtica de Mikio YOSHIMI, Gerente Senior y Director Representante de HONDA MOTOR CO., LTD., compañía organizada y existente conforme con las leyes de Japón, que ha producido suficiente prueba de su facultad para ejecutar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



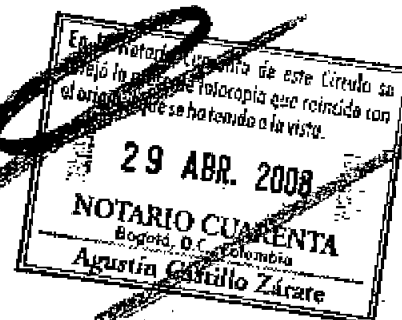
APOSTILLA

(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)
KAZUOYO OYABE
POR EL MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES

Hay un sello que dice:

Ministerio de Asuntos Exteriores de Japón



No. 08-054312-00000-0000

Fecha: 2008-05-28 16:51:30 Dep. 2020 NUECREACION
Tira 2 PATENTES Evs: 1 REGDEPOSITO
Act. 411 PRESENTACION Folios: 35



Industria y Comercio
SUPERINTENDENCIA

REQUISITOS MINIMOS PARA ADMISION A TRAMITE PCT

PATENTE DE INVENCION



MODELO DE UTILIDAD ☐

- Indicación de que se solicita la concesión de 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

☒
☒
☒
☒
☒

COMPLETA ☒

INCOMPLETA ☐

DISEÑO INDUSTRIAL ☐

- Indicación de que se solicita el registro de 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 ☐

- Indicación de que se solicita el registro de un Esquema de Trazado
- Datos de identificación del solicitante o de la persona que presenta la solicitud
- Representación gráfica del esquema trazado
- Comprobante de pago de las tasas establecidas

☐
☐
☐
☐

COMPLETA ☐

INCOMPLETA ☐

SPA

Firma Responsable

Fecha 14/10/28-00

Carrera 13 No. 27-00 Piso 5, Ay 10
Teléfono: 3 82 08 40
Fax: 350 62 20
Email: info@siic.gov.co
www.sic.gov.co
Bogotá, D.C., Colombia

68

REPUBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Bogotá,
2020

Doctor(a)
CADENA SARMIENTO JUAN PABLO
Apoderado(a) y/o Representante de
HONDA MOTOR CO. LTD

REFERENCIA	Radicación No. 8 54312
	Trámite 2
	Evento 1
	Actuación 430
	Oficio No. - 8273

Como resultado del examen de forma, realizado con fundamento en el artículo 38 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina, se le comunica que:

1. Debe allegar copia del documento en que consta la cesión del derecho a la patente otorgado por el(los) inventor(s) al(los) solicitante(s) o a su(s) causante(s) (art. 26-k, Dec 486/2000).

En cumplimiento del artículo 39 de la Decisión 486, se le requiere para que dentro del término de dos (2) meses siguientes a la fecha de notificación del presente oficio, complete los requisitos anteriormente enunciados. En caso de no dar cumplimiento al presente requerimiento, la solicitud se considerará abandonada y perderá su prelación.

Notifíquese el presente oficio conforme a lo dispuesto en el numeral 5.2, literal e), del capítulo quinto del título primero de la Circular Unica No.10 de 2001.

ALIX CARMENZA CESPEDES DE VERGEL
Jefe de la división de Nuevas Creaciones

El anterior requerimiento fue notificado por fijación en lista de
fecha 26 JUN. 2008
jfernand

Se recuerda al interesado que debe presentar, dentro de los dieciséis meses siguientes contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud cuya prioridad se invoca, copia de la misma certificada por la autoridad que la expidió y, en los casos en que haya lugar, la traducción simple del capítulo reivindicatorio. El incumplimiento de éste plazo, acarreará la pérdida de la prioridad invocada.