



No. 08-127015- -00005-0000

Fecha: 2012-09-24 14:42:54 Dep. 2020 DIR.NUEVASCR
Tra. 2 PATENTES Eve: 1 REGDEPOSITO
Act. 523 RESPUESTA Folios: 13

Clarke, Mc**COLON****P-1871**

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
DIVISION DE NUEVAS CREACIONES

E. S. D.

Re: Expediente No. 08.127.015

Solicitud de patente a nombre de **YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA**

Yo, DILIA MARIA RODRIGUEZ D'ALEMAN, identificada como aparece al pie de mi firma, domiciliada en la carrera 11 A No. 86-53, piso 6, obrando como apoderada de la sociedad **YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA**, solicitante de la patente de la referencia, en respuesta al oficio No. 11200 notificado por fijación en lista el 27 de junio de 2012, me permito manifestar:

1. Con fundamento en la facultad que confiere el artículo 34 de la Decisión 486 al solicitante para modificar la solicitud de patente en cualquier momento del trámite, presento junto con este memorial una nueva memoria descriptiva y un nuevo capítulo reivindicatorio, el cual consta de 7 reivindicaciones y reemplaza completamente el capítulo presentado anteriormente.

En cuanto a estas modificaciones, me permito decir que las mismas no amplían de ninguna manera la materia objeto de la presente solicitud y se realizaron con el ánimo de superar las objeciones planteadas por el examinador en su concepto técnico.

2. **Claridad de la Solicitud**

Inicialmente, deseamos poner de presente las modificaciones realizadas al pliego reivindicatorio, las cuales son las siguientes:

- La nueva reivindicación 1 se ha modificado con el fin de incluir las características de la anterior reivindicación 2.

- De igual forma, las características de la anterior reivindicación 9 se han incluido en la anterior reivindicación 8, ahora reivindicación 7.
- Se ha corregido la página 6, línea 7 de la descripción de la solicitud, con el fin de guardar correspondencia con las figuras.
- Se han incluidos los número de referencia de los elementos de la invención.

Por consiguiente, se considera que con las modificaciones efectuadas siguiendo las observaciones realizadas por el Señor Examinador se debe tener por superada las objeciones formuladas con base al no cumplimiento de las disposiciones de los artículos 28 y 30.

3. Nivel Inventivo

El examinador ha rechazado las reivindicaciones 1, 5 y 8 porque considera que se hubieran derivado de manera obvia en vista de los documentos D1 y D2.

A este respecto se reitera que la reivindicación principal 1 y la reivindicación 7, se han modificado con el fin de incluir las características indicadas en las anteriores reivindicaciones 2 y 9.

De igual forma, considerando que las reivindicaciones principales 1 y 7, incluyen dichas nuevas características, que no habían sido objetadas por el Examinador, amablemente se solicita se tenga por superada la objeción hecha por cuanto a la falta de nivel inventivo, ya que tanto el vehículo de la presente invención se diferencian de lo conocido anteriormente en el estado del arte y no hubiera podido ser derivado de manera obvia a partir de la misma.

Habiendo atendido cabalmente las objeciones presentadas por ese despacho, atentamente solicitamos se conceda el privilegio de patente de invención a la solicitud en estudio o si el examinador considera que subsisten razones para objetar la presente invención rogamus expedir otro examen de fondo con los debidos motivos y razones que sustenten su objeción con el fin de que nuestro mandante tenga la posibilidad de exponer sus argumentos con base en la interpretación de los artículos 45 de la Decisión 486 -el cual otorga la facultad al examinador para emitir los exámenes de fondo-, 35 y 59 del Código Contencioso Administrativo que señala que: *“habiéndose dado oportunidad a los interesados para*

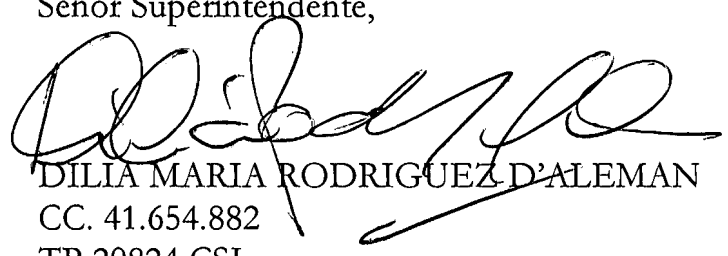
Clarke, Modet & Cº

COLOMBIA

expresar sus opiniones, y con base en las pruebas e informes disponibles, se tomará la decisión que será motivada al menos en forma sumaria si afecta a particulares” y “(..) deberá proferirse la decisión definitiva. Esta se motivará en sus aspectos de hecho y de derecho, y en los de conveniencia si es el caso”, respectivamente (El subrayado es nuestro).

En consecuencia, solicitamos a ese despacho pronunciarse en relación con todos los argumentos presentados en este memorial dando estricta aplicación al principio del debido proceso consagrado en el artículo 29 de la Constitución Nacional.

Señor Superintendente,



DILIA MARIA RODRIGUEZ D'ALEMAN
CC. 41.654.882
TP 20824 CSJ
notificaciones@clarkemodet.com.co

VEHÍCULO DE TIPO PARA MONTAR A HORCAJADAS

Esta solicitud reivindica la prioridad de la solicitud de patente japonesa número 2007-338784 presentada el 28 de diciembre de 2007.

ANTECEDENTES DE LA INVENCION

5 1. Campo de la invención

La presente invención se refiere a un vehículo de tipo para montar a horcajadas y en particular se refiere a estructuras de un capó inferior y un capó lateral.

2. Descripción de la técnica relacionada

Algunos vehículos de tipo para montar a horcajadas están equipados con un capó
10 para reducir la resistencia del aire y como un parabrisas durante el funcionamiento. Algunos ejemplos del capó incluyen un capó conocido como capó con forma de triángulo invertido acoplado en la parte del manillar y que cubre por encima un faro delantero. También se conoce un vehículo de tipo para montar a horcajadas que incluye el capó con forma de triángulo invertido y configurado para incluir también un capó inferior que cubre
15 los alrededores de un bloque de cilindros y una culata del motor (véase, por ejemplo, el documento JP-A-3-62590). En tal vehículo, el capó inferior está previsto para cubrir ambos de los laterales izquierdo y derecho del motor en el que se incorpora una aleta de conexión inferior que pasa transversalmente a través de los laterales delanteros de las partes inferiores de un cárter y un tubo de escape. El capó inferior de este tipo puede
20 introducir ventajosamente aire de refrigeración en el motor durante el funcionamiento.

El vehículo de tipo para montar a horcajadas está configurado con frecuencia de manera que se prevé una cubierta lateral en la parte trasera de un lateral superior del capó inferior para formar una forma externa de cada uno de ambos de los laterales izquierdo y derecho de una parte intermedia del vehículo. Además, si está dispuesto
25 dentro de la cubierta lateral un componente (tal como un componente eléctrico) que va a someterse frecuentemente a mantenimiento, es deseable que la cubierta lateral sea fácilmente desmontable. Por otro lado, si una estructura de acoplamiento de la cubierta lateral puede reconocerse fácilmente por su apariencia, el vehículo de tipo para montar a horcajadas a menudo parece económico en cuanto a diseño.

30 SUMARIO DE LA INVENCION

La presente invención propone una estructura de acoplamiento de una cubierta lateral que puede facilitar el acoplamiento y el desmontaje de la cubierta lateral disimulando aparentemente la estructura de acoplamiento.

Un vehículo de tipo para montar a horcajadas según la presente invención incluye
35 un bastidor de carrocería; un capó inferior acoplado a una parte inferior del bastidor de carrocería y que forma formas externas de ambos de los laterales izquierdo y derecho de una parte inferior del vehículo; una cubierta lateral prevista en la parte trasera de un lateral superior del capó inferior y que forma una forma externa de cada uno de ambos de los laterales izquierdo y derecho de una parte intermedia del vehículo; y una cubierta
40 trasera prevista en la parte trasera de la cubierta lateral y que forma una forma externa de

cada uno de ambos de los laterales izquierdo y derecho de una parte trasera del vehículo. Una parte trasera de la cubierta lateral se superpone en un interior de una parte delantera de la cubierta trasera, la cubierta lateral se dispone para poder moverse hacia delante en un lateral inferior, y se forma entre la cubierta lateral y el capó inferior una abertura que
5 permite a la cubierta lateral moverse hacia delante en el lateral inferior y a la parte trasera de la cubierta lateral desmontarse desde el interior de la posición delantera de la cubierta trasera.

Según este vehículo de tipo para montar a horcajadas, se prevé una cubierta lateral que puede moverse hacia delante en el lateral inferior, y se forma entre la cubierta
10 lateral y el capó inferior la abertura que permite a la cubierta lateral moverse hacia delante en el lateral inferior y a la parte trasera de la cubierta lateral desmontarse desde el interior de la parte delantera de la cubierta trasera. Esto puede facilitar el desmontaje de la cubierta lateral.

BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS DIBUJOS

15 En los dibujos adjuntos:

la figura 1 es una vista lateral izquierda de un vehículo de tipo para montar a horcajadas según una realización de la presente invención;

la figura 2 es una vista lateral izquierda del vehículo de tipo para montar a horcajadas con un capó inferior desmontado según una realización de la presente
20 invención;

la figura 3 es una vista delantera del vehículo de tipo para montar a horcajadas con el capó inferior acoplado a la carrocería según una realización de la presente invención que está acoplado a un bastidor de carrocería;

la figura 4 es una vista lateral izquierda que muestra partes del capó inferior, un
25 capó lateral, y una cubierta lateral del vehículo de tipo para montar a horcajadas según una realización de la presente invención;

la figura 5 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de V-V y que muestra la cubierta lateral y una estructura de acoplamiento de la cubierta trasera del
vehículo de tipo para montar a horcajadas según una realización de la presente invención;
30 y

la figura 6 es una vista lateral izquierda del vehículo de tipo para montar a horcajadas con la cubierta lateral movida hacia delante en un lateral inferior según una realización de la presente invención.

DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS REALIZACIONES PREFERIDAS

35 A continuación en el presente documento se describirá un vehículo de tipo para montar a horcajadas según una realización de la presente invención basándose en los dibujos. En los dibujos, los elementos o zonas que presentan las mismas funciones se indican mediante los mismos símbolos de referencia, respectivamente. Además, la presente invención no está limitada a la siguiente realización. Además, si se utilizan
40 expresiones tales como "delantero", "trasero", "izquierdo", "derecho", "superior", e "inferior"

6

para el vehículo de tipo para montar a horcajadas, se hará según las direcciones como vistas por un motociclista en un estado en el que el motorista se monta en el vehículo de tipo para montar a horcajadas en una postura sentada habitual, respectivamente. Además, se indica un lateral delantero del vehículo mediante "Fr", se indica un lateral trasero del mismo mediante "Rr", se indica un lateral izquierdo del mismo mediante "L", y se indica un lateral derecho del mismo mediante "R" cuando sea necesario. Cada dibujo se muestra con la premisa de que el dibujo se vea según los símbolos de referencia.

Como se muestra en la figura 1, un vehículo 1000 de tipo para montar a horcajadas según una realización de la presente invención incluye un capó 300 inferior, una cubierta 410 lateral, y una cubierta 420 trasera. Más específicamente, en esta realización, el vehículo 1000 de tipo para montar a horcajadas incluye un capó 530 de pequeño tamaño (capó en forma de triángulo invertido) que cubre por encima un faro 520 delantero acoplado a un manillar 510 como se muestra en la figura 1. Se prevé un depósito 540 de combustible en la parte trasera de un tubo 101 colector de un bastidor 100 de carrocería al que está acoplado el manillar 510 y se prevé un asiento 542 en la parte trasera del depósito 540 de combustible. Además, se acoplan capós 550 laterales de pequeño tamaño a ambos laterales de una parte delantera del depósito 540 de combustible, respectivamente.

La figura 2 muestra el vehículo 1000 de tipo para montar a horcajadas con el capó 300 inferior desmontado. Como se muestra en la figura 2, el motor 200 está dispuesto por debajo del depósito 540 de combustible. En esta realización, el motor 200 se acopla al bastidor 100 de carrocería en un espacio entre una rueda 601 delantera y una rueda 602 trasera del vehículo 1000 de tipo para montar a horcajadas y por debajo del depósito 540 de combustible. El motor 200 está dispuesto de modo que un cárter 201 está colocado en una posición inferior y un cilindro 202 está colocado en una posición superior. Se prevé por debajo del motor 200 un depósito 210 de aceite en el que se acumula el aceite que circula en el motor 200. Un cigüeñal está dispuesto en el cárter 201 para orientarse en una dirección de ancho del vehículo. El motor 200 se acopla al bastidor 100 de carrocería a través de una pluralidad de soportes 121, 122 y 123. En esta realización, una parte inferior del motor 200 se acopla a los soportes 121 y 123 y una parte superior del cilindro 202 del motor 200 se acopla al soporte 122. Aunque no se muestra, se prevé un par de soportes 122 izquierdo y derecho para acoplar la parte superior del cilindro 202 al bastidor 100 de carrocería, respectivamente. En este motor 200, se prevé una pluralidad de aletas fuera del cilindro 202. Los soportes (soportes 132 de reposapiés) a los que se acopla cada reposapiés 131 están acoplados a una parte inferior del bastidor 100 de carrocería. Además, las partes 133 de acoplamiento a las que se acopla el capó 300 inferior se prevén en los soportes 131 de reposapiés izquierdo y derecho, respectivamente. Además, como se muestra en la figura 1, se prevé un pedal 250 de funcionamiento que realiza la operación de transmisión desde una posición en la que cada reposapiés 131 se acopla hacia un lateral delantero.

6

Como se muestra en la figura 3, en esta realización, se prevé el capó inferior con un elemento 301 lateral izquierdo, un elemento 302 lateral derecho, un elemento 303 lateral delantero y un travesaño 304.

Como se muestra en la figura 1, el elemento 301 lateral izquierdo cubre al menos una parte de un lateral izquierdo del motor 200. Más específicamente, en esta realización, el elemento 301 lateral izquierdo cubre parcialmente un lateral izquierdo del cilindro 202 del motor 200 y un lateral delantero de un lateral izquierdo del cárter 201. La zona está formada con una forma algo curvada que sobresale ligeramente hacia fuera. Además, una parte inferior del elemento 301 lateral izquierdo se extiende hacia delante de la parte inferior del bastidor 100 de carrocería y tiene un ancho vertical más pequeño a medida que está más próxima al lateral frontal, diseñándose por tanto de modo que a una persona que está viendo el vehículo 1000 de tipo para montar a horcajadas le parece que el vehículo 1000 de tipo para montar a horcajadas se mueve repentinamente a gran velocidad. Además, como se muestra en la figura 4, un lateral 301a trasero de la parte inferior del elemento 301 lateral izquierdo se extiende entre la parte lateral del motor 200 y la parte 253 de pedal del pedal 250 de funcionamiento. En esta realización, la parte 316 inferior del elemento 301 lateral izquierdo está acoplada a un soporte acoplado al bastidor 100 de carrocería (más concretamente, la parte 133 de acoplamiento prevista en cada soporte 312 de reposapiés en esta realización).

Como se muestra en la figura 3, el elemento 302 lateral derecho se forma para ser simétrico bilateralmente de manera sustancial con el elemento 301 lateral izquierdo y cubre al menos una parte del lateral derecho del motor 200. En esta realización, aunque no se muestra, el elemento 302 lateral derecho cubre parcialmente un lateral derecho del cilindro del motor 200 y un lateral delantero de un lateral derecho del cárter 201. La zona se forma con una configuración algo curvada que sobresale ligeramente hacia fuera. Además, de forma similar al elemento 301 lateral izquierdo, una parte inferior del elemento 302 lateral derecho se extiende más allá de la parte delantera de la parte inferior del bastidor 100 de carrocería, y un lateral trasero de la parte inferior del elemento 302 lateral derecho se fija al soporte acoplado al bastidor 100 de carrocería (más concretamente, la parte 133 de acoplamiento prevista en un soporte 312 de reposapiés en esta realización). Pueden mejorarse de ese modo la rigidez del capó 300 inferior y la precisión en la posición de acoplamiento.

Como se muestra en la figura 3, el elemento 303 lateral delantero está acoplado al bastidor 100 de carrocería, se extiende transversalmente en el lateral delantero del bastidor 100 de carrocería, y está conectado con el elemento 301 lateral izquierdo y el elemento 302 lateral derecho respectivamente. En esta realización, el elemento 303 lateral delantero incluye una nervadura 331, primeras partes 332 y 333 de ala, y segundas partes 334 y 335 de ala. Se prevé una parte 341 de acoplamiento acoplada al bastidor 100 de carrocería en la nervadura 331. En esta realización, la parte 341 de acoplamiento se sujeta al soporte 121 mediante un tornillo. La nervadura 331 se extiende hacia delante

y hacia abajo desde una zona acoplada al bastidor 100 de carrocería. Además, las superficies 351 y 352 laterales izquierda y derecha de la nervadura 331 están inclinadas hacia fuera en una dirección de ancho izquierda y derecha a medida que están más próximas a una parte trasera, respectivamente.

5 Las primeras partes 332 y 333 de ala se extienden hacia la izquierda y hacia la derecha desde un extremo de punta de la nervadura 331 en la dirección de ancho, respectivamente. Las segundas partes 334 y 335 de ala se extienden hacia la izquierda y hacia la derecha desde una parte de extremo de base de la nervadura 331 en el lateral superior de las primeras partes 332 y 333 de ala. La primera parte 332 de ala izquierda y la segunda parte 334 de ala están conectadas al elemento 301 lateral izquierdo. La primera parte 333 de ala derecha está conectada al elemento 302 lateral derecho. Este elemento 303 lateral delantero está diseñado para introducir el aire de flujo desde el lateral delantero del vehículo hacia zonas apropiadas del motor 200. A saber, en esta realización, el capó 300 inferior esta diseñado para introducir el aire de flujo en ambos de los laterales izquierdo y derecho del motor 200 a través de un espacio rodeado por las superficies 351 y 352 laterales izquierda y derecha de la nervadura 331, las primeras partes 332 y 333 de ala izquierda y derecha, y las segundas partes 334 y 335 de ala izquierda y derecha. Además, este capó 300 inferior está diseñado de modo que el aire de flujo introducido por superficies superiores de las segundas partes 334 y 335 de ala izquierda y derecha se golpea contra una pluralidad de aletas previstas en una parte exterior del cilindro 202 del motor 200. Como se muestra en la figura 3, el travesaño 304 está acoplado al bastidor 100 de carrocería por encima del elemento 303 lateral delantero y soporta partes superiores del elemento 301 lateral izquierdo y el elemento 302 lateral derecho.

25 Como se muestra en la figura 1, la cubierta 410 lateral se dispone hacia atrás de un lateral superior del capó 300 inferior y forma una forma externa de cada uno de ambos de los laterales izquierdo y derecho de una parte intermedia del vehículo. La cubierta 420 trasera se dispone en la parte trasera de la cubierta 410 lateral y forma una forma externa de cada uno de ambos de los laterales izquierdo y derecho de una parte trasera del vehículo.

30 En esta realización, como se muestra en la figura 4, se prevé una abertura S1 entre un borde 311 superior del elemento 301 lateral izquierdo y un borde 551 inferior del capó 550 lateral y se prevé una abertura S2 entre un borde 312 superior del elemento 302 lateral derecho y un borde 411 delantero de la cubierta 410 lateral, facilitando por tanto la liberación de calor generado en el motor 200 hacia arriba. En esta realización, el motor 200 se dispone dentro del capó 300 inferior. Durante el funcionamiento, el aire introducido desde el lateral delantero del capó 300 inferior hasta el interior del capó 300 inferior y que ha pasado a través del interior del capó 300 inferior pasa a través de la parte trasera del capó 300 inferior mediante la abertura S2 formada en la parte trasera del capó 300 inferior. Por tanto, es posible introducir de forma eficaz el aire de flujo en el interior del

capó 300 inferior durante el funcionamiento y refrigerar de manera eficaz el motor 200 mediante el aire de flujo. Además, en esta realización, el aire calentado por el motor 200 dentro del capó 300 inferior principalmente durante una parada se emite hacia la parte superior del capó 300 inferior mediante la abertura S1 formada en la parte superior del capó 300 inferior. Durante la parada, el aire puede introducirse desde la parte inferior del capó 300 inferior para seguir la emisión del aire calentado por el motor 200 hacia la parte superior del capó 300 inferior. En este vehículo 100 de tipo para montar a horcajadas, el motor 200 puede por tanto enfriarse de manera eficaz incluso durante la parada.

En esta realización, los bordes 311 y 312 superiores del elemento 301 lateral izquierdo y el elemento 302 lateral derecho están orientados hacia el borde 551 inferior del capó 550 lateral de pequeño tamaño mencionado anteriormente y el borde 411 delantero de la cubierta 410 lateral a distancias sustancialmente constantes, respectivamente. Además, los bordes opuestos entre sí (311 y 551 y 312 y 411) están sustancialmente en paralelo. El capó 550 lateral de pequeño tamaño, la cubierta 410 lateral, y el capó 300 inferior están diseñados para parecer como si estuvieran conectados entre sí aunque estos elementos están separados unos de otros.

Además, como se muestra en la figura 5, una parte 412 trasera de la cubierta 410 lateral se superpone en el interior de una parte 421 delantera de la cubierta 420 trasera. En este vehículo 1000 de tipo para montar a horcajadas, la cubierta 410 lateral se dispone para poder moverse hacia delante en un lateral inferior. A saber, en esta realización, se prevé una guía 430 que guía la cubierta 410 lateral para moverse oblicuamente hacia delante en el lateral inferior en el bastidor 131 para el acoplamiento a la cubierta 420 trasera. Una parte 412a de la parte 412 trasera de la cubierta 410 lateral se engancha con la guía 430. Así, mediante el enganche, se guía la cubierta 410 lateral hasta el bastidor 131 y, como se muestra en la figura 6, se mueve oblicuamente hacia delante en el lateral inferior con respecto a la cubierta 420 trasera. Además, como se muestra en la figura 6, en un estado en el que la cubierta 410 lateral se mueve hacia delante en el lateral inferior, la parte 412a de la parte 412 trasera de la cubierta 410 lateral se desengancha de la guía 430 del bastidor 131. Además, cuando la cubierta 410 lateral está acoplada, basta con enganchar la parte 412a de la parte 412 trasera de la cubierta 410 lateral con la guía 430 del bastidor 131 y, como se muestra en la figura 4, mover la cubierta 410 lateral hacia atrás en un lateral superior. En esta realización, como se muestra en las figuras 4 y 5, la cubierta 410 lateral se mueve hacia atrás en el lateral superior con respecto a la cubierta 420 trasera y la parte 412 trasera de la cubierta 410 lateral se fija en un estado de superposición en el interior de la parte 421 delantera de la cubierta 420 trasera. En esta realización, como se muestra en la figura 4, una parte 416 de sujeción de la cubierta 410 lateral se sujeta a un soporte (no mostrado) fijado al bastidor 100 de carrocería.

Más específicamente, en esta realización, con el borde 312 del capó 300 inferior orientado hacia el borde 411 de la cubierta 410 lateral, la cubierta 410 lateral se mueve hacia delante en el lateral inferior como se muestra en la figura 6. Cuando la cubierta 410

lateral se mueve hacia delante en el lateral inferior, los bordes 312 y 411 del capó 300 inferior y la cubierta 410 lateral coinciden longitudinalmente entre sí. En esta realización, como se muestra en la figura 6, el borde 411 de la cubierta 410 lateral no coincide completamente en forma con el borde 312 del capó 300 inferior pero basta con que los
5 bordes 411 y 312 se formen para superponerse longitudinalmente de manera sustancial entre sí cuando la cubierta 410 lateral se mueve hacia delante en el lateral inferior. Es posible por tanto establecer una cantidad de movimiento de la cubierta 410 lateral cuando la cubierta 410 lateral se mueve hacia delante en el lateral inferior grande en comparación con la abertura S2 entre el capó 300 inferior y la cubierta 410 lateral.

10 En esta realización, como se muestra en la figura 5, un componente electrónico tal como una unidad 561 de batería que contiene en la misma una batería y un filtro de aire, aunque no se muestra, se prevén entre las cubiertas 410 laterales izquierda y derecha. Tales componentes electrónicos están sometidos a mantenimiento frecuente, por ejemplo, necesidad de comprobar un estado del componente durante el mantenimiento o
15 necesidad de un recambio regular. Asimismo, los elementos del filtro de aire y similares son componentes que se sustituyen con frecuencia. Como se indicó anteriormente, según este vehículo 1000 de tipo para montar a horcajadas, la parte 412 trasera de la cubierta 410 lateral se superpone en el interior de la parte 421 delantera de la cubierta 420 trasera. Como se muestra en la figura 5, la cubierta 410 lateral se prevé para poder moverse hacia
20 delante en el lateral inferior. Se forma entre la cubierta 410 lateral y el capó 300 inferior la abertura S2 que permite a la cubierta 410 lateral moverse hacia delante del lateral inferior y a la parte 412 trasera de la cubierta 410 lateral desmontarse desde el interior de la parte 421 delantera de la cubierta 420 trasera. Como se muestra en la figura 6, es posible por tanto mover la cubierta 410 lateral hacia delante del lateral inferior, para desmontar la
25 cubierta 410 lateral, y facilitar el desmontaje de la cubierta 410 lateral. Además, en esta realización, la estructura de acoplamiento de la cubierta 410 lateral no parece poder reconocerse fácilmente pero parece costosa para el vehículo 1000 de tipo para montar a horcajadas en cuanto al diseño.

El vehículo de tipo para montar a horcajadas según una realización de la presente
30 invención se ha descrito hasta ahora basándose en los dibujos. Sin embargo, la presente invención no está limitada a la realización mencionada anteriormente.

Por ejemplo, las estructuras y similares del capó inferior y la cubierta trasera no están limitadas a la realización mencionada anteriormente y pueden cambiarse de manera diversa siempre que no se desvíen del concepto de la presente invención. Además, la
35 presente invención no está limitada a la realización mencionada anteriormente sino que puede aplicarse a diversos tipos de vehículo de tipo para montar a horcajadas.

REIVINDICACIONES

1. Vehículo (1000) de tipo para montar a horcajadas que comprende:
 - 5 un bastidor de carrocería;
un capó inferior (300) acoplado a una parte inferior de dicho bastidor de carrocería y que forma una forma externa de ambos de los laterales izquierdo y derecho de una parte inferior del vehículo (1000);
una cubierta lateral (410) prevista en la parte trasera de un lateral superior de dicho capó inferior (300) y que forma una forma externa de cada uno de ambos de los laterales izquierdo y derecho de una parte intermedia del vehículo (1000); y
una cubierta trasera (420) prevista en la parte trasera de dicha cubierta lateral (410) y que forma una forma externa de cada uno de ambos de los laterales izquierdo y derecho de una parte trasera del vehículo (1000),
15 en el que una parte trasera de dicha cubierta lateral (410) se superpone en un interior de una parte delantera de dicha cubierta trasera (420),
dicha cubierta lateral (410) se dispone para poder moverse hacia delante en un lateral inferior, y
se forma entre dicha cubierta lateral (410) y dicho capó inferior (300) una
20 abertura que permite a dicha cubierta lateral (410) moverse hacia delante en el lateral inferior y a la parte trasera de dicha cubierta lateral (410) desmontarse desde el interior de la parte delantera de dicha cubierta trasera (420), y
en donde se forma una guía (430) que guía a dicha cubierta lateral (410) para moverse hacia delante en el lateral inferior en dicha cubierta lateral (410) y
25 dicha cubierta trasera (420).
2. Vehículo (1000) de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1,
en el que dicha guía (430) presenta una ranura de guía prevista en una de una superficie lateral exterior de la cubierta lateral (410) y una superficie lateral
30 interior de la cubierta trasera (420) para guiar hacia delante en el lateral inferior y presenta un saliente enganchado con dicha ranura de guía y el saliente se prevé en la otra de la una de la superficie lateral exterior de la cubierta lateral (410) y la superficie lateral interior de la cubierta trasera (420).
- 35 3. Vehículo (1000) de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1,
en el que los bordes en los que dicho capó inferior (300) se orienta hacia dicha cubierta lateral (410) presentan formas longitudinalmente coincidentes entre sí cuando dicha cubierta lateral (410) se mueve hacia delante en el lateral inferior.
- 40 4. Vehículo (1000) de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1,

5 en el que se prevé un motor dentro de dicho capó inferior (300), y
 se forma en la parte trasera de dicho capó inferior (300) una abertura para
el paso de aire introducido desde un lateral delantero de dicho capó inferior (300)
hacia un interior de dicho capó inferior (300) y pasando el aire a través del interior
de dicho capó inferior (300) durante el funcionamiento hasta la parte trasera de
dicho capó inferior (300).

10 5. Vehículo (1000) de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 4,
 en el que se forma en un lateral superior de dicho capó inferior (300) una
abertura para emitir el aire calentado por el motor en el interior del capó inferior
(300) hacia la parte superior del capó inferior (300) durante la parada.

15 6. Vehículo (1000) de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1,
 en el que una unidad de batería (561) que contiene una batería (561) se
prevé entre dichas cubiertas laterales izquierda y derecha.

20 7. Vehículo (1000) de tipo para montar a horcajadas que comprende:
 un bastidor de carrocería;
 un motor soportado por una parte inferior de dicho bastidor de carrocería;
 un capó inferior (300) acoplado a la parte inferior de dicho bastidor de
carrocería y que forma una forma externa de cada uno

13

de ambos de los laterales izquierdo y derecho de una parte inferior del Vehículo (1000); y

5 una cubierta lateral (410) prevista en la parte trasera de un lateral superior de dicho capó inferior (300) y que forma una forma externa de cada uno de ambos de los laterales izquierdo y derecho de una parte intermedia del Vehículo (1000),

en el que se forma entre dicho capó inferior (300) y dicha cubierta lateral (410) una abertura a través de la cual escapa el aire que ha pasado a través de un interior del capó inferior (300) durante el funcionamiento y en donde

10 se forma en una parte superior de dicho capó inferior (300) una abertura a través de la cual el aire calentado por el motor durante la parada se pasa hacia la parte de arriba.

13