

Janeth M.

1/26

18

RODR
ÍGUEZ

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



No. 09.067510-00003-0000

Fecha: 2010-07-01 10:01:40 Des: 2020 DIR NUEVASCR
Tra: 2 PATENTES Iste: 1 REGDEPOSITO
Acc: 129 COTINFORMACION Folio: 26

Señora Jefe
División de Nuevas Creaciones
Superintendencia de Industria y Comercio
E. S. D.

Referencia : Expediente No. 09.067.510
Asunto : Solicitud de patente de invención para
"ESTRUCTURA DE FARO DELANTERO DE UNA
MOTOCICLETA"
Solicitante : HONDA MOTOR CO., LTD.
Fecha de solicitud : 30 de junio de 2009.

De conformidad con la solicitud de término adicional presentado junto con mi memorial del 6 de abril de 2010, me permito allegar dentro del término legal, las pruebas que sustentan la falta de novedad y de nivel inventivo de la patente de la referencia.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

1. Artículo 14 de la Decisión 486 del 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina.
2. Artículo 16 de la Decisión 486 del 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina.
3. Artículo 18 de la Decisión 486 del 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina.
4. Artículo 42 de la Decisión 486 del 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina.

FUNDAMENTOS DE HECHO

1. Dispone el artículo 14 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina lo siguiente:

"Artículo 14. Los Países Miembros otorgarán patentes para las invenciones, sean de producto o de procedimiento, en todos los campos de la tecnología, siempre que sean nuevas, tengan nivel inventivo y sean susceptibles de aplicación industrial".

2. El artículo 16 ibídem sostiene :

"Una invención se considerará nueva cuando no está comprendida en el estado de la técnica.

*El estado de la técnica comprenderá todo lo que haya sido **accesible al público por una descripción escrita u oral, utilización, comercialización** o cualquier otro medio antes de la fecha de presentación de la solicitud de patente o, en su caso, de la prioridad reconocida."* Negrita fuera del texto.

3. En este mismo sentido, el Tribunal Andino de Justicia en sentencia de interpretación prejudicial del Proceso 229-IP-2005, reitera:

"En este sentido, el estado de la técnica está constituido por todo lo que antes de la fecha de presentación de la solicitud se ha hecho accesible al público por una descripción escrita u oral, por una utilización o por cualquier otro medio, en cualquier lugar del mundo".

4. El artículo 18 ibídem establece:

"Artículo 18. Se considerará que una invención tiene nivel inventivo, si para una persona del oficio normalmente versada en la materia técnica correspondiente, esa invención no hubiese resultado obvia ni se hubiese derivado de manera evidente del estado de la técnica."

20

RODR
ÍGUEZ
RCAV
ELIER

5. Teniendo en cuenta lo anterior, respetuosamente ratifico que no resulta procedente otorgar la solicitud de patente de la referencia, toda vez que la misma no cumple con los requisitos de novedad y nivel inventivo como se demostrará a continuación.
6. Es el objeto de la presente solicitud de patente, según se establece en el párrafo 0008 de la misma, proveer una estructura de faro delantero de una motocicleta, **que puede mejorar el diseño y la función.**
7. De conformidad con el pliego descriptivo y en particular la reivindicación independiente 1, la estructura de faro delantero de una motocicleta comprende una serie de elementos implícitos a una estructura de faro caracterizado porque las líneas verticales que atraviesan los bombillos de los faros delanteros derecho e izquierdo, el ancho vertical de uno de los faros delanteros derecho e izquierdo es mayor que el del otro faro delantero, el contorno de uno de los faros delanteros derecho e izquierdo se configura circular, y el contorno del otro faro delantero se configura incluyendo una línea recta.
8. El párrafo 0010 de la descripción afirma que como resultado de lo anterior, los faros delantero e izquierdo son diferentes en ancho vertical en una línea que atraviesa los bombillos, de modo que los faros delanteros derecho e izquierdo son en **gran medida diferentes en la impresión que causan en la apariencia de la motocicleta.**
9. Según el texto de la patente, la mejora en funcionalidad, es decir el efecto técnico de la invención, radica en que el faro delantero de ancho vertical mayor difumina la luz, mientras que el de ancho vertical mas pequeño la intensifica (por ejemplo ver párrafos 0010, 0011).
10. Por lo demás, dicho texto hace mención al diseño, apariencia y estética de dichos faros, lo cual no compete al derecho de las patentes de invención sino por el contrario al de los diseños industriales.
11. Teniendo en cuenta lo anterior, y entrando en materia, la fecha para establecer el estado del arte es 30 de junio de 2008.

12. A continuación pongo en evidencia (ver anexo 1) ocho motocicletas del mercado que tienen en su arreglo una estructura de faro delantero con varios faros, uno de ancho vertical mayor que el otro, siendo la silueta o entorno de un faro circular y la del otro no y adicionalmente los bombillos se encienden en un mismo plano.
13. Como se puede evidenciar del anexo, en el mercado existían varios modelos de moto del año 2008, 2007, 2006 y 2005 que revelan las características objeto de la presente invención. A saber: en el año 2008: **BMW F 800 GR, BMW R 1200 GS, BMW R 1200 GS ADVENTURE**; en el 2007: **BMW R 1200 GS Y BMW K 1200 R SPORT**; en el 2006: **BMW R 1200 GS y BMW R 1150 GS ADVENTURE** en el 2005.
14. Adicional a lo anterior y con el fin de fundamentar las pruebas, adjunto se encuentran los **CATALOGOS DE MODELOS DE MOTOCICLETA POR AÑO**, en donde se permite establecer con claridad, no solo que todas y cada una de dichas motocicletas fueron **accesible al público y comercializadas previo al 30 de junio de 2008** sino que hay anterioridades que afectan la novedad de la invención de la referencia desde el 2005.
15. No obstante lo anterior, llamo la atención del Señor Examinador al **numeral b del anexo 1**, dicha publicación describe todas las características técnicas de la motocicleta modelo **BMW F 800 GR** que anticipa a la invención de la referencia y fue publicada, como se aprecia al final de su cuarta página, en **junio de 2008**.
16. En vista de lo anterior, en las pruebas aparece una fecha de publicación que permite corroborar que las motocicletas allí presentes se publicaron con anterioridad a la fecha de prioridad de la patente solicitada.
17. Por lo tanto, toda vez que la características técnicas esenciales de la invención, es decir, líneas verticales que atraviesan los bombillos de los faros delanteros derecho e izquierdo, el ancho vertical de uno de los faros delanteros derecho e izquierdo es mayor que el del otro faro delantero, el contorno de uno de los faros delanteros derecho e izquierdo se configura

RODR
ÍGUEZ
RCAV
ELIER

circular, y el contorno del otro faro delantero se configura incluyendo una línea recta, eran características conocidas en el mercado, la solicitud de patente carece del requisito de novedad exigido para su otorgamiento como patente de invención.

18. Por otro lado, toda vez que la mejora técnica propuesta por la invención de la referencia es difuminar o intensificar la luz, lo cual es consecuencia directa del ancho vertical de los faros, es evidente, que las motocicletas del anexo 1 cumplen con la misma función al ser sus faros uno más ancho que el otro.
19. Por lo tanto, la estructura esta caracterizada por modificaciones obvias y equivalentes del estado del arte que afectan así mismo su nivel inventivo, toda vez que (i) a partir de la información revelada en el estado del arte, una persona versada obtendría la configuración planteada y (ii) dicha configuración no representan una ventaja técnica ni resuelven un problema técnico de manera sorprendente.
20. Finalmente, toda vez que se ha demostrado que la reivindicación independiente 1 carece de novedad y nivel inventivo, se puede afirmar que sus reivindicaciones dependientes, las cuales tienen como objeto caracterizar, definir y limitar las características de dicha reivindicación independiente, también carecen de novedad y nivel inventivo.
21. Por los argumentos anteriores, es evidente que la solicitud de patente de la referencia no cumple con los lineamientos del artículo 14 de la Decisión 486 y por lo tanto no procede su otorgamiento.
22. Teniendo en cuenta los argumentos presentados, comedidamente les solicito declarar fundada la oposición y en consecuencia negar la patente **ESTRUCTURA DE FARO DELANTERO DE UNA MOTOCICLETA**, solicitada por **HONDA MOTOR CO., LTD.**

Anexos:

1. Direcciones electrónicas:
 - a) <http://www.arpem.com/motos/modelos/bmw/bmw-08.html#trail>

73

RODR
ÍGUEZ
CAV
ELIER

- b) <http://www.arpem.com/motos/modelos/bmw/flash/2008/bmw-f-800-gs/bmw-f-800-gs-d.html>
- c) <http://www.arpem.com/pruebas/motos/bmw/2008/bmw-f-800-gs/prueba-bmw-f-800-gs.html>
- d) <http://www.arpem.com/motos/modelos/bmw/flash/2008/bmw-r-1200-gs/bmw-r-1200-gs-front.html>
- e) <http://www.arpem.com/motos/modelos/bmw/flash/2008/bmw-r-1200-gs-adventure/bmw-r-1200-gs-adventure-circ1.html>
- f) <http://www.arpem.com/motos/modelos/bmw/bmw-07.html>
- g) <http://www.arpem.com/motos/modelos/bmw/flash/2007/bmw-k-1200-r-sport/bmw-k-1200-r-sport-f.html>
- h) <http://www.arpem.com/motos/modelos/bmw/flash/2006/r-1200-gs/bmw-r-1200-gs-piloto.html>
- i) <http://www.arpem.com/motos/modelos/bmw/bmw-06.html>
- j) <http://www.arpem.com/motos/modelos/bmw/flash/2006/r-1200gs/bmw-r-1200-gs-l5.html>
- k) <http://www.arpem.com/motos/modelos/bmw/flash/2006/r-1200gs/bmw-r-1200-gs-l6.html>
- l) <http://www.arpem.com/motos/modelos/bmw/bmw-05.html>
- m) <http://www.arpem.com/motos/modelos/bmw/modelos-05/bmw-r-1150-gs-adventure.html>

De la Señora Jefe,

Ernesto Cavalier

Ernesto Cavalier Franco

CC. 19.081.620

T.P. 11519

CG-59114-10

S01/CO/056-01

24



precios motos

pruebas de motos

equipamiento de motos

seguros moto

noticias de motos

videos de motos

BMW
MotosModelos 2007
Modelos 2006
Modelos 2005**BMW**

Catalogo 2008

concept | turismo deportivas | naked | trail | supermotard | enduro

CONCEPT

BMW LO RIDER

Precio
(*)Calcular
segurosOfertas
préstamos

n.d.

**TURISMOS DEPORTIVAS**

BMW F 800 ST

Precio
(*)Calcular
segurosOfertas
préstamos

9.100 €



BMW R 1200 S

12.800 €



BMW R 1200 ST

13.800 €



BMW K 1200 R Sport

13.000 €
**

BMW R 1200 RT

15.900 €



BMW K 1200 S

14.800 €
**

BMW K 1200 GT

16.100 €
**

BMW K 1200 LT

23.600 €



BMW HP2 Sport (ver prueba de moto)

21.600 €



BMW K 1300 GT

n.d.



BMW K 1300 S

n.d.



25

* El precio no incluye los gastos de gestión, tasas de tráfico e I.V.T.M. Precios válidos para vehículos matriculados hasta el 26/12/08.

** Promoción válida para vehículos matriculados hasta el 26/12/08 o fin de existencias.



NAKED

		Precio (*)	Calcular seguros	Ofertas préstamos
	BMW F 800 S	7.500 € **		€
	BMW F 800 R (2009)	n.d.		€
	BMW R 1200 R 	11.300 €		€
	BMW K 1200 R	12.600 € **		€
	BMW K 1300 R	n.d.		€

* El precio no incluye los gastos de gestión, tasas de tráfico e I.V.T.M. Precios válidos para vehículos matriculados hasta el 26/12/08.

** Promoción válida para vehículos matriculados hasta el 26/12/08 o fin de existencias.

TRAIL

		Precio (*)	Calcular seguros	Ofertas préstamos
	BMW F 650 GS	7.600 €		€
	BMW F 650 GS (2008) (ver prueba de moto)	7.700 €		€
	BMW G 650 XCountry 	6.800 €		€
	BMW F 650 GS DAKAR	8.100 €		€
	BMW F 800 GS (2008) (ver prueba de moto)	9.400 €		€

26

marcas de motos

Adiva
 Adly
 Aiyumo
 Aprilia
 Azel
 Benelli
 Beta
 Bimota
 BMW
 Buell
 Cagiva
 Ca-am
 CPI
 CSR
 Daelim
 Derbi
 Ducati
 Gas Gas
 Generic
 Gilera
 Goos
 Harley Davidson
 HM
 Honda
 Husaberg
 Husqvarna
 Hyosung
 I-Moto
 Italjet
 Kawasaki
 Keeway
 Kenrod
 KTM
 Kymco
 Linhai
 Macbor
 Malaguti
 Montesa
 Moto Guzzi
 Moto Morini
 Motor Hispania
 MTR
 MV Augusta
 Ossa
 Peugeot
 PGO
 Piaggio
 Polini
 Quanta
 Rieju
 Scorpa
 Sherco
 Suzuki
 SYM
 TGB
 TM Racing
 Triumph
 Ural
 Vectrix
 Vespa
 Victory
 Voxan
 Vyrus
 Yamaha
 Zero



BMW R 1200 GS (2008)

12.900 €



BMW R 1200 GS ADVENTURE (2008)

14.300 €



* El precio no incluye los gastos de gestión, tasas de tráfico e I.V.T.M. Precios válidos para vehículos matriculados hasta el 26/12/08.

SUPERMOTARD



BMW G 650 Xmoto

Precio
(*)Calcular
segurosOfertas
préstamos

8.300 €



BMW HP2 Megamoto

17.900 €



* El precio no incluye los gastos de gestión, tasas de tráfico e I.V.T.M. Precios válidos para vehículos matriculados hasta el 26/12/08.

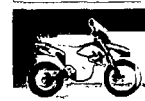
ENDURO



BMW G 450 X

Precio
(*)Calcular
segurosOfertas
préstamos

8.190 €



BMW G 650 XChallenge

8.066 €



BMW HP2 Enduro

n.d.



* El precio no incluye los gastos de gestión, tasas de tráfico e I.V.T.M. Precios válidos para vehículos matriculados hasta el 26/12/08.

Honda

Compra fácil y
 rápido en DeMotores
 Todas las marcas y
 modelos aquí!
www.DeMotores.com.c





[motos](#)

[bmw](#)

[bmw f 800 gs](#)

[pruebas bmw](#)

[noticias bmw](#)

 [precios motos](#)

 [pruebas motos](#)

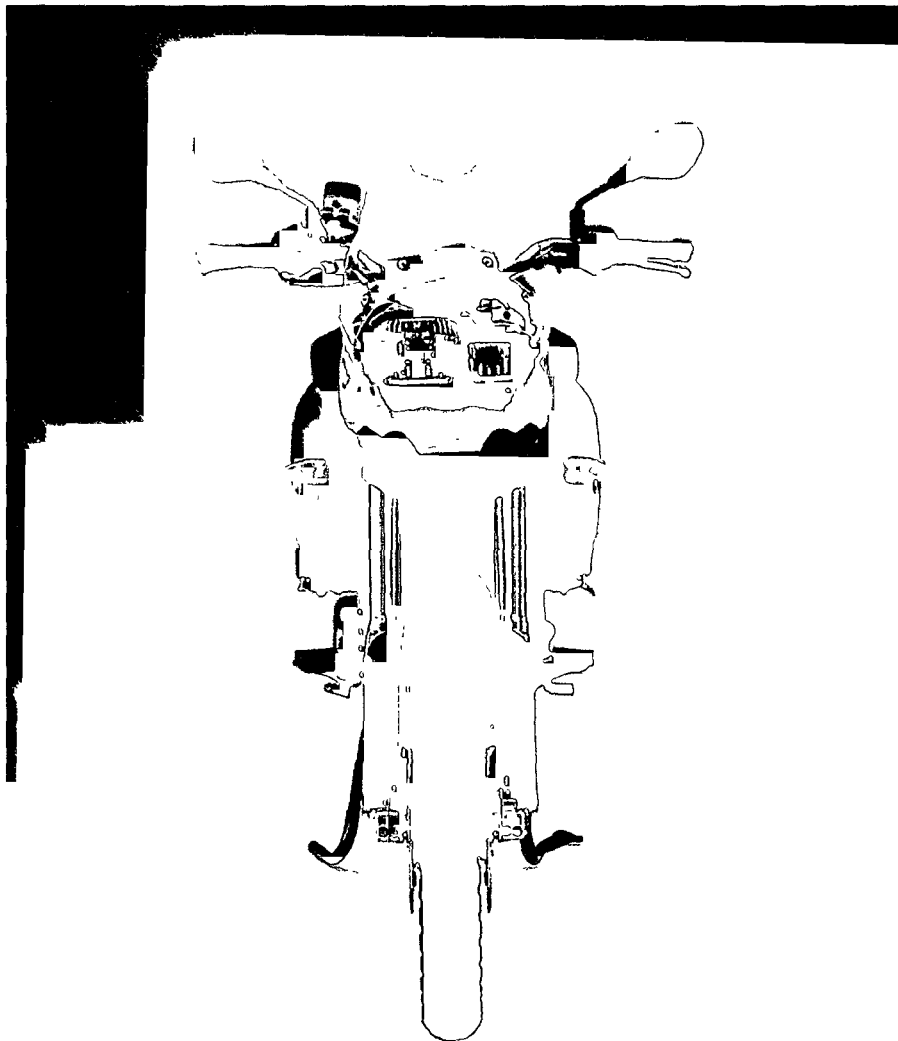
 [videos motos](#)

 [ver mas fotos](#)

BMW F 800 GS

[« foto anterior](#)

[foto siguiente »](#)



[calcular seguros motos online](#)

28



precios motos

pruebas de motos

equipamiento de motos

seguros moto

noticias motor

videos de motos

Pruebas BMW
Noticias BMW
Videos BMW
Precios BMW

Motos
Pruebas de motos
Videos de motos

Noticias Motor
Salones y Ferias
Pruebas Motor



BMW F 800 GS



← Prueba BMW F 800 GS

← 1.- La Tierra Media

← 2.- Las Nuevas Trail

← 3.- Motor Bicilíndrico y... ¿no boxer?

← 4.- Chasis y demás

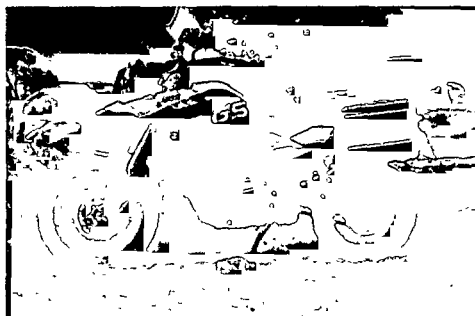
← 5.- Rodando

← 6.- El Catálogo Interminable



BMW F 800 GS: LA TIERRA MEDIA

BMW lleva dominando el mercado de las trail medias desde hace casi 15 años gracias a una moto que supo como pocas desmentir aquel dicho popular de "quien mucho abarca, poco aprieta". Con un motor monocilíndrico desarrollado por la marca austriaca Rotax y con toda la nueva tecnología del momento- 4 válvulas, refrigeración líquida, etc.- se propulsaba un modelo que supuso casi una revolución dentro de la gama alemana: la F 650 GS. Se trataba de una trail ligera, asequible para todo tipo de público y que a su vez (y esto era lo más difícil) satisfacía a todo ese público tan heterogéneo. A los más aventureros les permitía adentrarse en rutas que rozaban el enduro con total comodidad y seguridad, además de tener un aceptable rendimiento en carretera. Los más novatos disfrutaron de toda una BMW manejable, estrecha y asequible a todos los niveles (incluyendo el económico) por primera vez en una marca con imagen de fabricar solo modelos grandes para gente muy experimentada. De hecho, gran parte de su éxito se ha apoyado en que ha sido durante muchos años la puerta de entrada al mundo BMW- incluyendo a una gran masa de público femenino- que vela en este modelo la única moto grande y accesible del mercado. Un fenómeno parecido al de las Monster pequeñas en Ducati o las Sportster 883 en Harley. Pero los tiempos cambian, y las trail medias han evolucionado. De las simples trail monocilíndricas de mediados de los '90 se ha pasado a bicilíndricas tan equipadas como sus hermanas mayores de 1000 o más cc. Ya hace tiempo que BMW había derivado el monocilíndrico 650 de la GS a otros modelos más especializados como la Challenge o la Country, por lo que la evolución de una alternativa se vislumbraba hace tiempo. Así, hace un par de años pudimos ver como se presentaba el nuevo motor bicilíndrico de 800 en una nueva generación de sport ligeras como son las F S y ST. Estaba claro que un motor así no se limitaría solo a un par de modelos- que básicamente son el mismo- así que la aparición de nuevas bicilíndricas medias era cuestión de tiempo.



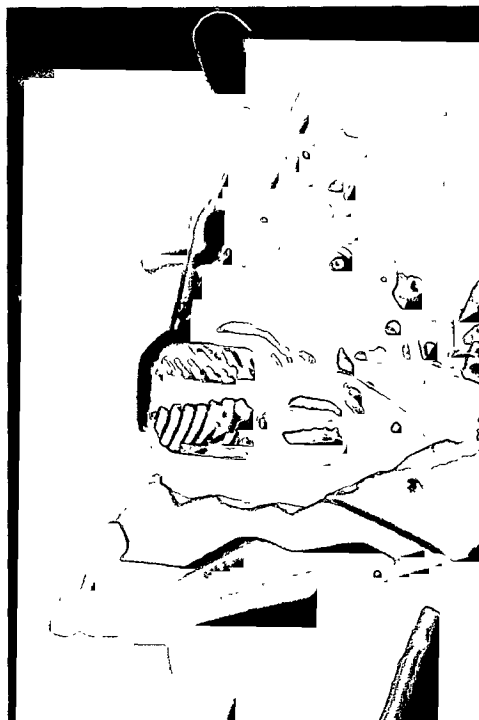
LAS NUEVAS TRAIL

Entre las dos superventas de la marca, la 650 y la 1200 GS, mediaba un abismo. La primera era monocilíndrica, la segunda un aparatoso boxer con casi el doble de cilindrada. La primera era fácil de pilotar, asequible y baja de asiento para que incluso los

29

pequeña, no se veía capaz de comprarse la 1200 por muy satisfecho que estuviera con la marca. Además, simple y llanamente mucha gente no quería pasar de una trail polivalente y manejable a una moto inspirada en los rallyes desérticos aparatosa y pesada. Estaba claro que faltaba un escalón intermedio que sirviera de puente de la pequeña a la grande, y también para atraer y satisfacer a muchos nuevos clientes que quisiesen algo más. Así nacieron las nuevas GS de cilindrada media que, a pesar de llamarse una 800 y la otra 650, tienen la misma cilindrada. Esta última sí es la heredera natural de la anterior monocilíndrica, con una inspiración mucho más asfáltica, pero eso ya lo veremos en una próxima prueba. Centrémonos en la 800, que podemos considerar una versión algo más pequeña y asequible de la gigante 1200, con unas líneas claramente trail y un diseño agresivo y, esta vez sí, muy conseguido por parte de los chicos alemanes.

MOTOR BMW BICILÍNDRICO Y... ¿NO BOXER?



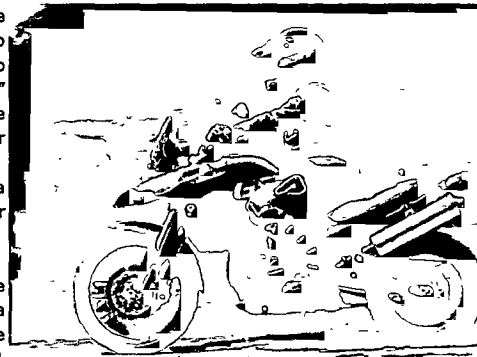
Si hay una marca que está identificada con motores de alta cilindrada y de arquitectura muy particular, esa es sin duda BMW. Su bóxer se ha convertido en todo un símbolo, por lo que era natural que, al correrse la voz de que iba a presentar un nuevo motor bicilíndrico, la primera "sospecha" fuera para el bóxer, pero esa estructura no era muy válida para el segmento al que las nuevas GS iban encaminadas. Exigían, entre otras cosas, mucha anchura, por lo que se decidieron por un "twin" paralelo que, como ya hemos dicho, tiene la misma base que el de las S y ST... pero con diferencias. Básicamente, se trataba de pulir los pequeños detalles mejorables de las primeras series. Primero y lo más evidente, es que los cilindros cuentan con menos inclinación hacia adelante al tener un carácter menos deportivo, quedándose en 8,3° respecto a las 23,3 de las S. Por supuesto, cuenta con toda la tecnología que puedes esperar de esta marca y segmento, como son 4 válvulas, refrigeración líquida e inyección electrónica, que ha sido claramente retocada también respecto a sus primas más deportivas para ganar par (85 Nm a 5.750 rpm) y linealidad. Este es un punto en el que se nota una gran diferencia respecto a las S, que ahora gira mucho más redondo, mucho más lleno y con mejor respuesta al puño. Y es que la lista de retoques continúa porque también se ha ahorrado un kilo de peso y se han mejorado claramente los ajustes, algo que se nota en cuanto la subes de revoluciones o haces con ella una conducción más o menos deportiva. Las GS, en este caso la 800, es más suave, dosificable y libre de vibraciones. Para ello cuenta con multitud de cambios interiores (aligeramiento, mejores ajustes, modificación de inyección, etc.) Como potencia máxima llega a los 85 CV a 7500 revoluciones, lo que es una potencia perfecta para ese tipo de modelo si se logra, como es el caso, una buena entrega de par y una motricidad impecable. Además, y en esto sí comparte

características con las S, consume realmente poco. Las maravillas de la inyección electrónica consiguen que los consumos rondan los 5 l, lo que permite montar un estrecho depósito de una capacidad realmente contenida (16 l) pero que consigue no visitar una gasolinera en 300 km. Así se mantiene la autonomía logrando una moto más estrecha, manejable y ligera.

CHASIS Y DEMÁS

Como chasis se ha elegido un tubular en acero de tubo redondo que envuelve el motor por la parte superior, que a su vez es usado como parte resistente al anclarse en él el basculante. La 800 es, como hemos dicho, lo que podríamos llamar una 1200 GS más "civilizada" y asequible para un gran público. Así, su enfoque es bastante "trailerero", lo que supone poder desenvolverse con cierta soltura por campo. Bueno, realmente por buenos caminos sin muchas trialeras ni similares porque no olvidemos que, a pesar de ser ligera para tratarse de una trail de una cilindrada respetable, no podemos dejar pasar que el peso es de unos 173 kilos en vacío.

Su espíritu campero se refleja claramente en las ruedas, que aparte de tener un diseño bastante agresivo y con los tacos marcados para lograr mejor tracción en terrenos naturales (sin llegar a ser de enduro, claro), cuenta con las medidas claramente "off road": 21 pulgadas y 17 detrás en llantas de radios y doble disco para frenar su mayor potencia. En cuanto a la amortiguación, BMW se ha dejado de alta tecnología para centrarse en lo que funciona y que, además, puede contener el precio para unos modelos eminentemente populares y de gran venta como quieren ser estas GS. Por lo tanto, se abandona el habitual sistema delantero usado en los modelos de gran cilindrada, el Telelever, para centrarse en una efectiva horquilla invertida de 45 mm con 230 mm. de recorrido y amortiguador trasero con regulación remota de hidráulico. Por otro lado, la transmisión por cardan y correa dentada que podemos ver, respectivamente, en todos los modelos de gran cilindrada y en las 800 S, se ha cambiado por una convencional cadena de retenes. Sin duda, es una buena elección para lograr la polivalencia campo-asfalto que se busca. Por cierto, esta dualidad también es claramente visible en más detalles, como en las estriberas dentadas (claramente de enduro) cubiertas con una pieza de goma desmontable para absorber vibraciones, o el manillar en tubo redondo que también recuerda a las motos de fuera de carretera. Para poder facilitar el acceso de este modelo, bastante alto de por sí, a todo tipo de público, cuenta con dos opciones de altura de asiento: de serie de 880 mm. y 850 con la opción del asiento bajo. Pasemos a los frenos. Cuenta con dos discos delanteros mordidos por pinzas Brembo de cuatro pistones que cumple su función perfectamente. La maneta tiene buen mordiente, nem



tratándose de una BMW, cuenta con sistema ABS -en este caso desconectable- para poder rodar por campo.

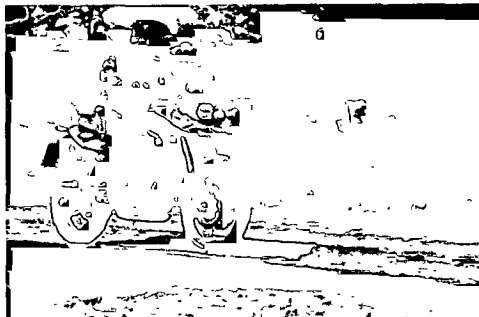
marcas de motos

Adiva
Adly
Aiyumo
Aprilia
Azel
Benelli
Beta
Bimota
BMW
Buell
Cagiva
Can-am
CPI
CSR
Daelim
Derbi
Ducati
Gas Gas
Goes
Generic
Gillera
Harley Davidson
HM
Honda
Husaberg
Husqvarna
Hyosung
i-Moto
Italjet
Kawasaki
Keeway
Kenrod
KTM
Kymco
Unhai
Macbor
Malaguti
Montesa
Moto Guzzi
Moto Morini
Motor Hispania
MTR
MV Augusta
Ossa
Peugeot
PGO
Piaggio
Polini
Quantya
Rieju
Scorpa
Suzuki
SYM
TGB
TM Racing
Triumph
Ural
Vectrix
Vespa
Victory
Voxan
Vyrus
Yamaha
Zero

**Coche Fiat Linea
2010**
Un Coche
Sofisticado.
Seguridad y
Tecnología



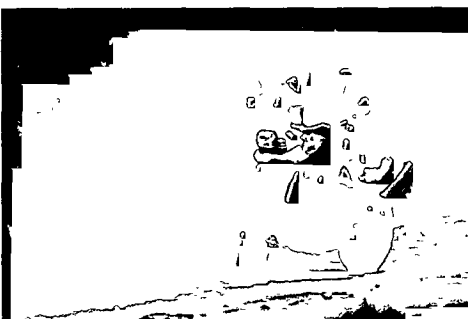
RODANDO



Su comportamiento en marcha es sorprendentemente fácil, a pesar de su gran altura, y especialmente si vamos por campo, sobre todo por caminos largos y anchos, donde se disfruta de su excelente motor. Con buena anchura y suelo compacto, rodar con esta 800 es una delicia sobre todo gracias a su facilidad de pilotaje y la excelente tracción que proporciona el mejoradísimo motor bicilíndrico, aunque no tengas mucha experiencia en pilotaje "off road". Sobre terreno resbaladizo y arena todo es cuestión de saber dosificar el embrague y el puño derecho, porque la 800 GS te puede sacar de muchos atolladeros siempre y cuando tengas la experiencia suficiente. Pero no olvidemos que, básicamente, esta moto busca ser una rutera muy polivalente a todos los niveles, por lo que su "target" natural es aquel cliente que le encanta devorar kilómetros

en largos viajes por cualquier tipo de terreno y, además, quiere usarla como moto de diario. Por ello, en carretera los 85 caballos cunden realmente bien, logrando velocidades medias, si quieres, por encima del límite legal (aunque hoy día eso no es decir mucho, la verdad) y sacar buenas medidas. Si le buscas las cosquillas, es capaz de rondar los 200 km/h y manteniendo todavía unos consumos realmente razonables.

A estas altas velocidades notarás un ligero flaneo en la rueda delantera, pero que realmente nunca va a más, algo especialmente notable si ruedas con las maletas y top case que puedes ver en algunas fotos de nuestra galería, pero eso es un tema que tocamos en otro apartado. En rutas rápidas el mayor problema será la protección aerodinámica que, sin ser mala, no protege realmente la cabeza y los hombros. La breve cúpula que viene de serie, aunque regulable, no es capaz de mucho más que desviar los mosquitos y la suciedad del cuadro de relojes, claro que para ello podemos remitirnos al excelente y bien dotado catálogo que, como siempre, BMW ha desarrollado para este modelo. Sobre la carretera te preguntas por qué la marca alemana no tiene la opción de montar en esta 800 unas llantas totalmente de carretera en medida 17, un poco más anchas y de aleación. Sería la elección perfecta para una naked cómoda, rápida y polivalente. Actualmente ya existen rumores sobre las motos que podremos ver en los próximos salones para la temporada que viene. Entre ellos esta, precisamente, un modelo como este.



EL CATÁLOGO INTERMINABLE

Aquí tenemos uno de los valores añadidos, históricamente, a las BMW: su interminable lista de complementos. Nuestra unidad de pruebas venía con el nuevo kit de maletas de anchura regulable recientemente presentadas por la marca. Como puedes ver en las fotos, han desarrollado un sistema por el que puedes mantener las maletas más estrechas y el "top case" más bajo para ganar manejabilidad y aerodinámica, pero si necesitas más capacidad se pueden ensanchar simplemente girando un tirador en su interior. Un gran sistema que solamente puede desarrollar una marca que lleva décadas de ventaja a la competencia. Pero esto es una muestra. Como decíamos, en el catálogo oficial puedes encontrar todo lo que necesitáis para hacerla más deportiva o más rutera. Desde un completo GPS especialmente desarrollado para moto, con su soporte y conexiones, hasta defensas, protectores de manos, escapes Akrapovic (posiblemente el mejor fabricante del mundo) de titanio para aligerarla y mejorar la respuesta del motor, cúpula más alta, etc. Como verás, los chicos de la Bayerische Motoren Werke han vuelto a desarrollar una tragamillas incansable que no te defraudará nunca. Tanto si sales a un viaje de miles de kilómetros, si vas a hacer una excursión de fin de semana con los amigos, al cine con tu pareja o a tomar algo a la sierra, la 800 GS responderá perfectamente en todo momento. No en vano es toda una BMW.



Lo destacable:

- Mejora del comportamiento del motor

31

- Diseño atractivo
- Posición de conducción
- Extenso catálogo de complementos
- Polivalencia

Lo mejorable:

- Tacto del freno
- Solamente llantas de medidas "off road"... de momento
- Protección aerodinámica mejorable
- Ligera flotación a alta velocidad
- Asiento elevado para los menos altos

Precio: 9.244 €

Junio 2008

Prueba y Redacción: D.G.N.

Google ☐ Web ☒ www.arpem.com

seguros coche | seguro motos | préstamos | coches | motos | furgonetas | equipamiento motos | competición
pruebas de coches | pruebas de motos | videos coches | videos motos | noticias | racing | car audio | servicios ayuda
quienes somos - contacta @ Copyright 2010 Arpem Networks, S.L. publicidad | advertencias legales | política de privacidad
Arpem.com destina parte de sus beneficios a escuelas de enseñanzas para niños (ver compromiso)

15
32



[motos](#)

[bmw](#)

[bmw r 1200 gs](#)

[pruebas bmw](#)

[noticias bmw](#)

 [precios motos](#)

 [pruebas motos](#)

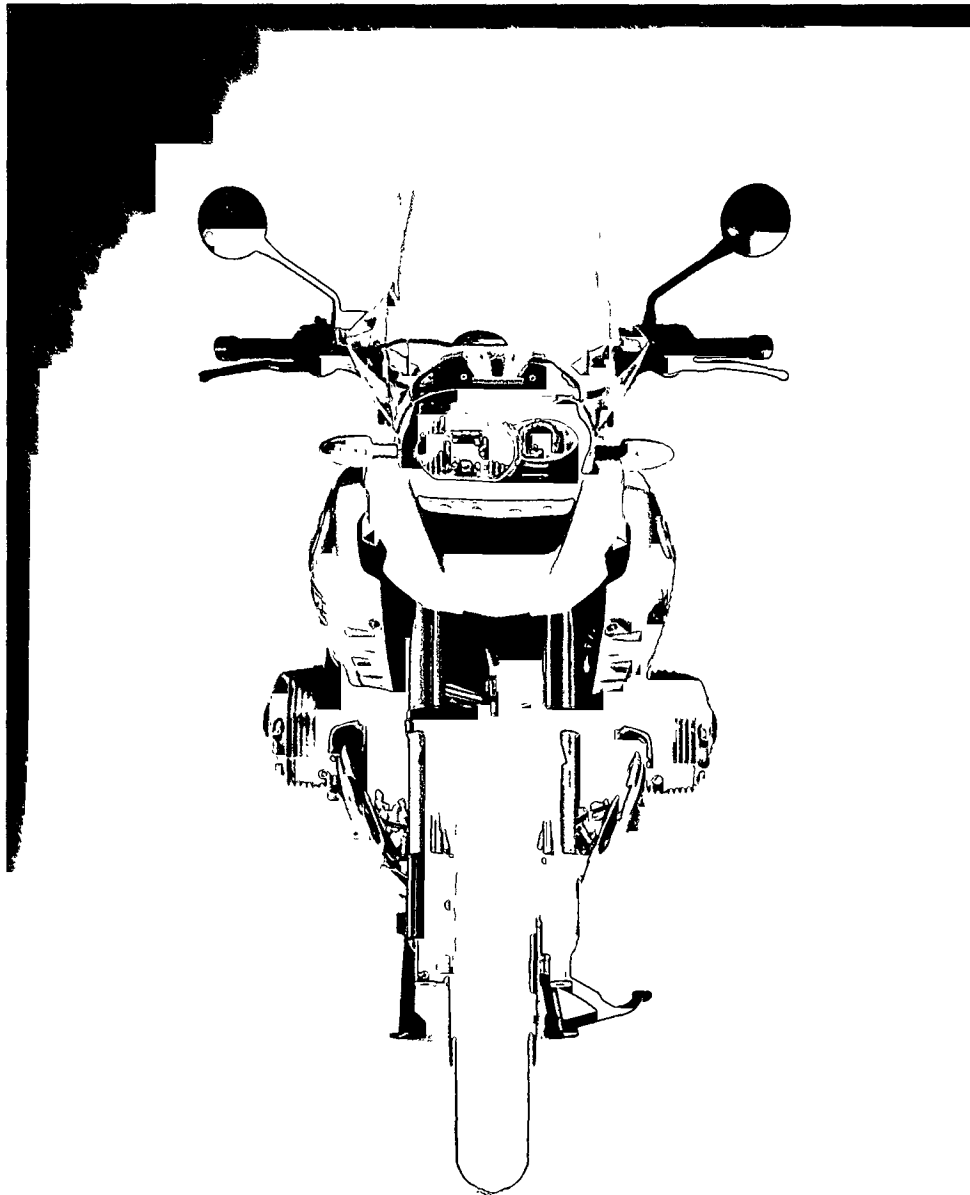
 [videos motos](#)

 [ver mas fotos](#)

BMW R 1200 GS

[« foto anterior](#)

[foto siguiente »](#)



[calcular seguros motos online](#)



motos

bmw

bmw r 1200 gs adventre

pruebas bmw

noticias bmw



precios motos



pruebas motos



videos motos

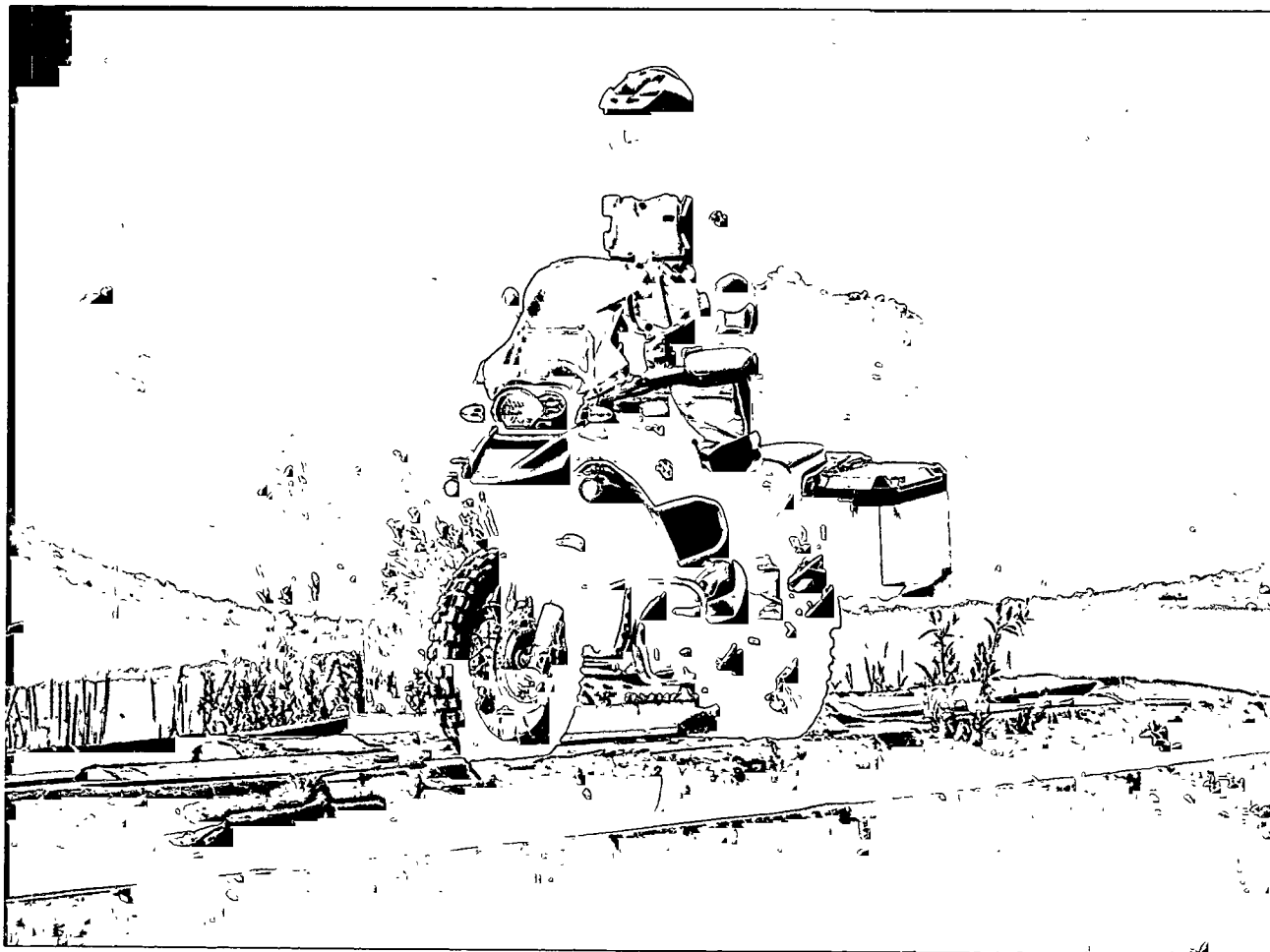


ver mas fotos

BMW R 1200 GS Adventure

« foto anterior

foto siguiente »



calcular seguros motos online

34



precios motos

pruebas de motos

equipamiento de motos

seguros moto

noticias de motos

videos de motos

marcas de motos

Adiva
 Adly
 Alyum
 Aprilia
 Azel
 Benelli
 Beta
 Bimota
 BMW
 Buell
 Cagiva
 Can-am
 CPI
 CSR
 Daelim
 Derbi
 Ducati
 Gas Gas
 Generic
 Gilera
 Goes
 Harley Davidson
 HM
 Honda
 Husaberg
 Husqvarna
 Hyosung
 I-Moto
 Italjet
 Kawasaki
 Keeway
 Kenrod
 KTM
 Kymco
 Linhai
 Macbor
 Malaguti
 Montesa
 Moto Guzzi
 Moto Morini
 Motor Hispania
 MTR
 MV Augusta
 Ossa
 Peugeot
 PGO
 Piaggio
 Polini
 Quantya
 Rieju
 Scorpa
 Sherco
 Suzuki
 SYM
 TGB
 TM Racing
 Triumph
 Ural
 Vectrix
 Vespa
 Victory
 Voxan
 Yamaha
 Zero



BMW



Calcular online seguro de moto en más de 10 aseguradoras



MAPFRE



linea directa

Génesis

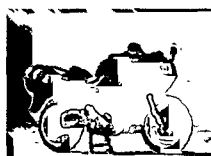
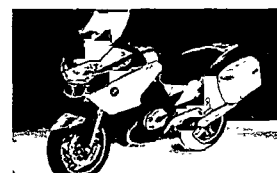
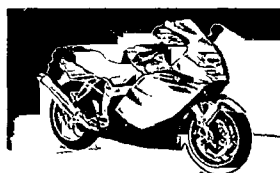
FENIX DIRECTO

Caser
SEGUROS

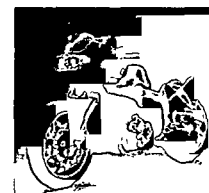
elija otra marca

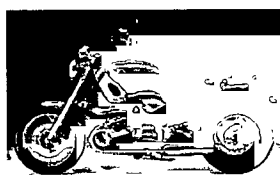
Catálogo 2007

TURISMO-DEPORTIVAS

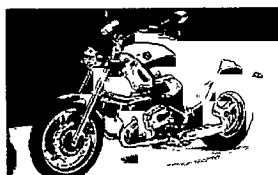
BMW F 800 ST
9.950 €BMW R 1200 ST
14.600 €BMW R 1200 RT
17.250 €BMW K 1200 R SPORT
15.750 €BMW K 1200 S
17.650 €BMW K 1200 GT
18.950 €BMW K 1200 LT
22.950 €

NAKED

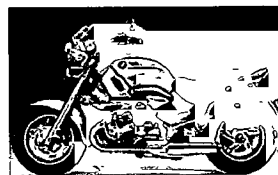
BMW F 800 S
9.400 €BMW R 1200 R
12.500 €BMW K 1200 R
15.250 €

-18-
35

BMW R 1200 C
14.700 €

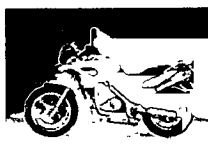


BMW R 1200 C INDEPENDENT
15.150 €

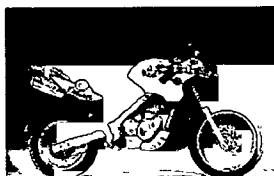


BMW R 1200 C MONTAUK
15.200 €

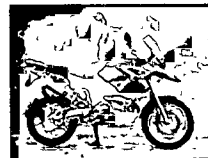
TRAIL



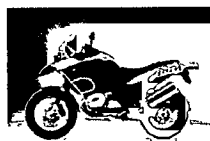
BMW F 650 GS
8.300 €



BMW GS 650 DAKAR
8.900 €



BMW R 1200 GS
13.800 €



BMW R 1200 GS ADVENTURE
15.250 €



Volver al catálogo 2005



Volver modelos 2006



Volver al catálogo ACTUAL



precios motos



pruebas motos



videos motos



noticias motor

Google

Búsqueda

☐ Web ☒ www.arpem.com

35-19



[motos](#)

[bmw](#)

[bmw r 1200 gs](#)

[pruebas bmw](#)

[noticias bmw](#)

 [precios motos](#)

 [pruebas motos](#)

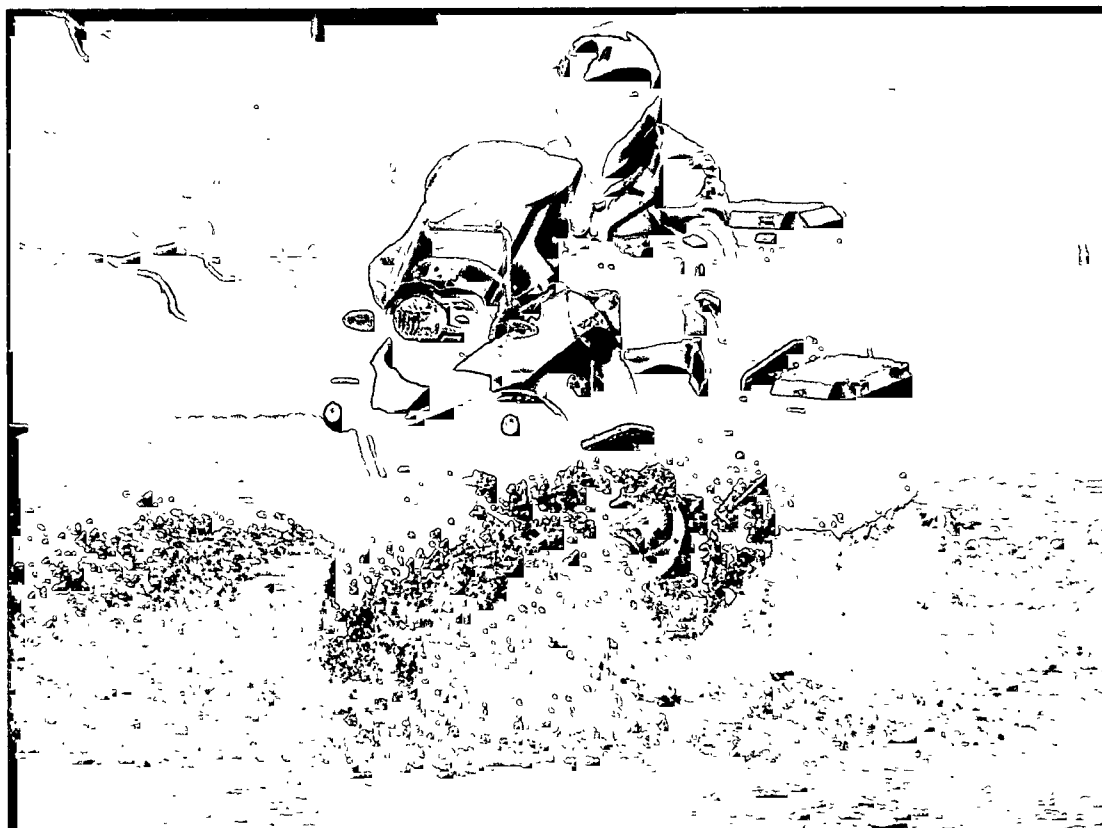
 [videos motos](#)

 [ver mas fotos](#)

BMW R 1200 GS

[« foto anterior](#)

[foto siguiente »](#)



[calcular seguros motos online](#)

38 21



precios motos

pruebas de motos

equipamiento de motos

seguros moto

noticias de motos

videos de motos

marcas de motos

Adiva
 Adly
 Aljumo
 Aprilia
 Azel
 Benelli
 Beta
 Blimota
 BMW
 Buell
 Cagiva
 Can-am
 CPI
 CSR
 Daelim
 Derbi
 Ducati
 Gas Gas
 Generic
 Giller
 Goes
 Harley Davidson
 HM
 Honda
 Husaberg
 Husqvarna
 Hyosung
 i-Moto
 Italjet
 Kawasaki
 Keeway
 Kenrod
 KTM
 Kymco
 Linhai
 Macbor
 Malaguti
 Montesa
 Moto Guzzi
 Moto Morini
 Motor Hispania
 MTR
 MV Agusta
 Ossa
 Peugeot
 PGO
 Piaggio
 Polini
 Quantya
 Rieju
 Scorpa
 Sherco
 Suzuki
 SYM
 TGB
 TM Racing
 Triumph
 Ural
 Vectrix
 Vespa
 Victory
 Voxan
 Yamaha
 Zero



BMW



Calcular online seguro de moto en mas de 10 aseguradoras



MAPFRE



linea directa

Génesis

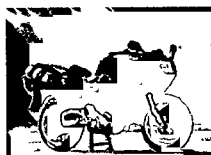
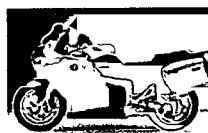
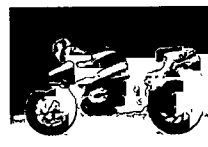
FENIX DIRECTO



elija otra marca

Modelos 2006

TURISMO-DEPORTIVAS

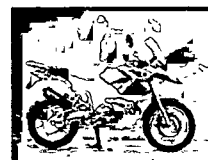
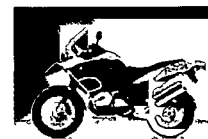

 BMW F 800 ST
 9.950 €

 BMW K 1200 GT
 18.900 €

 BMW R 1200 S
 13.900 €

 BMW K 1200 LT
 22.800 €

NAKED


 BMW F 800 S
 9.300 €

TRAIL


 BMW F 650 GS
 8.200 €

 BMW R 1200 GS
 13.700 €

 BMW R 1200 GS ADVENTURE
 15.100 €


Volver al catálogo ACTUAL



[motos](#)

[bmw](#)

[bmw r 1200 gs](#)

[pruebas bmw](#)

[noticias bmw](#)



[precios motos](#)



[pruebas motos](#)



[videos motos](#)

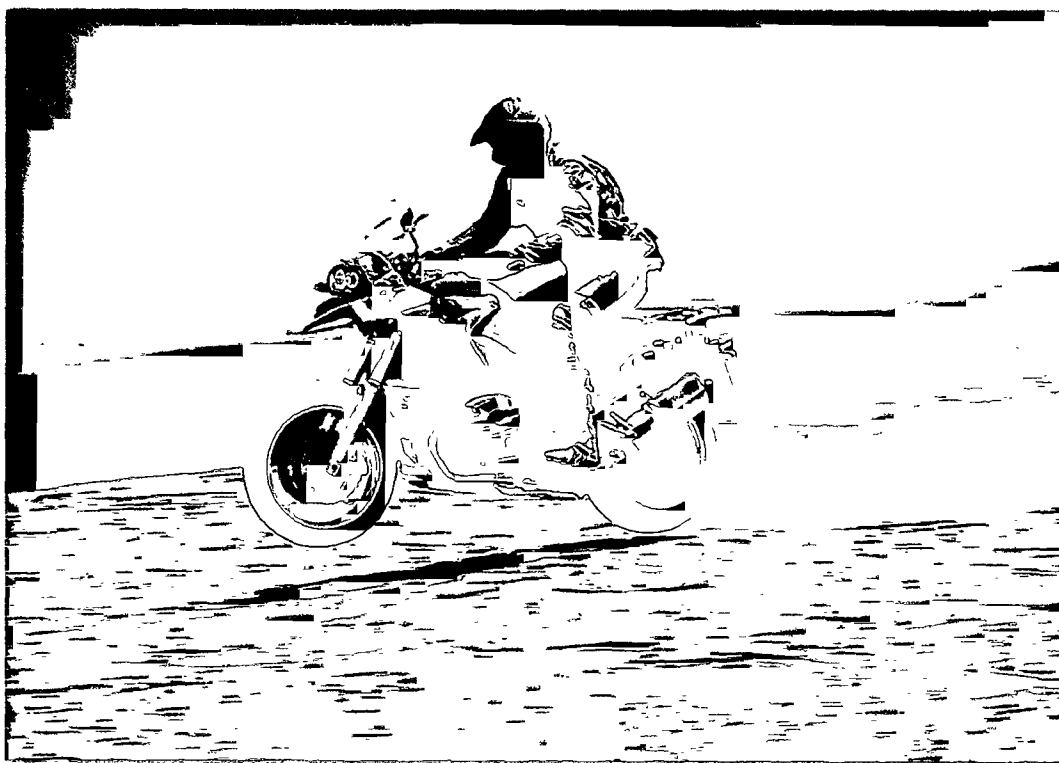


[ver mas fotos](#)

BMW R 1200 GS

[« foto anterior](#)

[foto siguiente »](#)



[calcular seguros motos online](#)

23
YC



[motos](#)

[bmw](#)

[bmw r 1200 gs](#)

[pruebas bmw](#)

[noticias bmw](#)

 [precios motos](#)

 [pruebas motos](#)

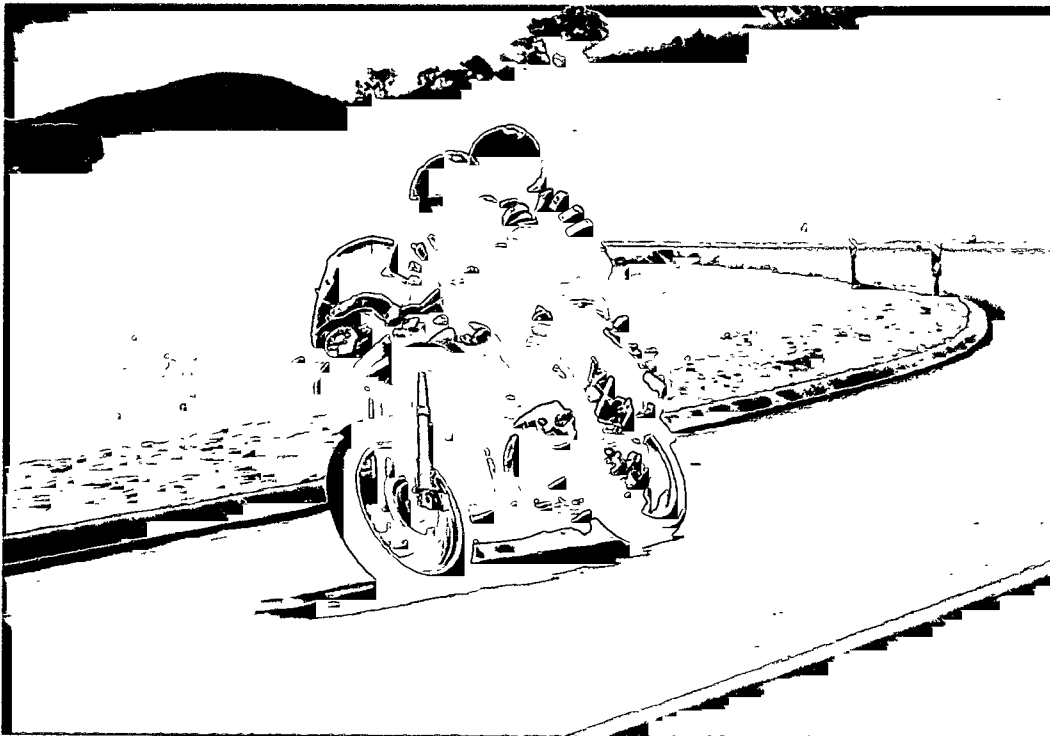
 [videos motos](#)

 [ver mas fotos](#)

BMW R 1200 GS

[« foto anterior](#)

[foto siguiente »](#)



[calcular seguros motos online](#)



precios motos

pruebas de motos

equipamiento de motos

seguros moto

noticias de motos

videos de motos

marcas de motos

Adiva
 Adly
 Alyumio
 Aprilia
 Azel
 Benelli
 Beta
 Bimota
 BMW
 Buell
 Cagiva
 Can-am
 CPI
 CSR
 Daelim
 Derbi
 Ducati
 Gas Gas
 Generic
 Gilera
 Goes
 Harley Davidson
 HM
 Honda
 Husaberg
 Husqvarna
 Hyosung
 I-Moto
 Italjet
 Kawasaki
 Keeway
 Kenrod
 KTM
 Kymco
 Linhai
 Macbor
 Malaguti
 Montesa
 Moto Guzzi
 Moto Morini
 Motor Hispania
 MTR
 MV Agusta
 Ossa
 Peugeot
 PGO
 Piaggio
 Polini
 Quantya
 Rieju
 Scorpa
 Sherco
 Suzuki
 SYM
 TGB
 TM Racing
 Triumph
 Ural
 Vectrix
 Vespa
 Victory
 Voxan
 Yamaha
 Zero



BMW



Calcular online seguro de moto en mas de 10 aseguradoras



MAPFRE



linea directa

Génesis

FENIX DIRECTO



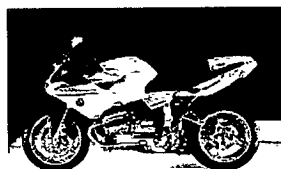
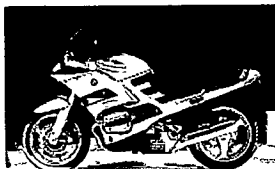
Caser

elija otra marca

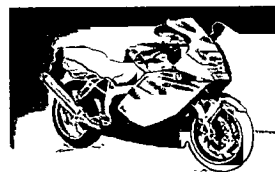
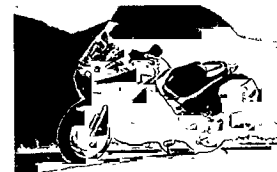
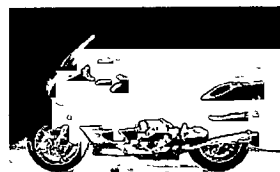
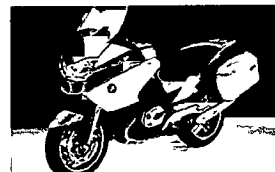
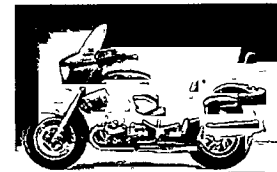
Catálogo 2005

PRECIOS HASTA DICIEMBRE 2005

DEPORTIVAS

BMW R 1100 S
13.150 €BMW R 1150 RS
14.150 €BMW K 1200 RS
17.200 €BMW R 1200 ST
14.400 €

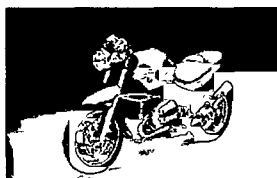
TURISMO

BMW R 1150 RT
16.200 €BMW K 1200 S
17.100 €BMW K 1200 GT
18.250 €BMW K 1200 LT
22.450 €BMW R 1200 RT
16.850 €BMW R 1200 CL
16.900 €

42



BMW R 850 R
10.750 €

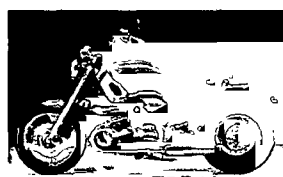


BMW R 1150 R
11.950 €

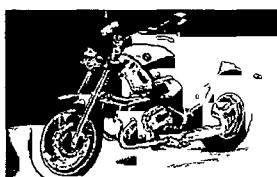


BMW R 1150 R ROCKSTER
14.250 €

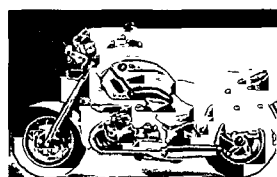
CUSTOM



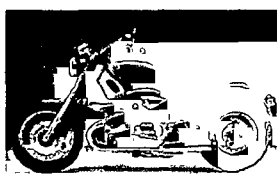
BMW R 1200 C
14.700 €



BMW R 1200 C INDEPENDENT
15.150 €

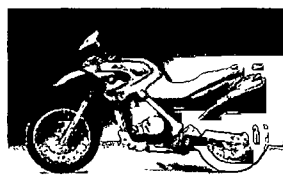


BMW R 1200 C MONTAUK
15.200 €



BMW R 1200 ADVANTARDE
14.700 €

TRAIL



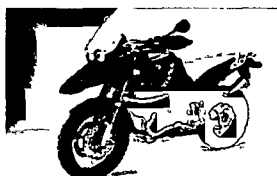
BMW F 650 GS
8.100 €



BMW F 650 CS SCARVER
8.450 €



BMW GS 650 DAKAR
8.650 €



BMW R 1150
GS ADVENTURE
13.600 €



Volver al catálogo ACTUAL



precios motos

43



precios motos

pruebas de motos

equipamiento de motos

seguros moto

noticias de motos

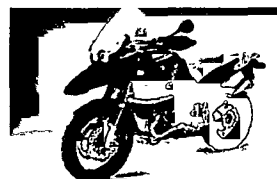
videos de motos

marcas de motos

Adiva
Adly
Alyumo
Aprilia
Azet
Benelli
Beta
Bimota
BMW
Buell
Cagiva
Can-am
CPI
CSR
Daelim
Derbi
Ducati
Gas Gas
Generac
Gillera
Goes
Harley Davidson
HM
Honda
Husaberg
Husqvarna
Hyosung
i-Moto
Italjet
Kawasaki
Keeway
Kenrod
KTM
Kymco
Linhai
Macbor
Malaguti
Montesa
Moto Guzzi
Moto Morini
Motor Hispania
MTR
MV Augusta
Ossa
Peugeot
PGO
Piaggio
Polini
Quanta
Rieju
Scorpa
Sherco
Suzuki
SYM
TGB
TM Racing
Triumph
Ural
Vectrix
Vespa
Victory
Voxan
Yamaha
Zero



BMW R 1150 GS ADVENTURE



elija otra marca
elija otra BMW

Calcular online seguro de moto en mas de 10 aseguradoras



MAPFRE



linea directa

Génesis

FÉNIX DIRECTO



características mecánicas

Cilindrada	1130.0 cc.
Potencia / R.P.M.	63 KW (85 CV) / 6750
Tipo de motor	4t
Cilindros	2
Diám. x carrera	101x70.5 mm.
Rel. compresión	n.d.
Alimentación	Inyección electrónica
Refrigeración	Aire/aceite
Encendido	Electrónico CDI
Arranque	Eléctrico
Embrague	n.d.

datos generales

Longitud	n.d.
Distancia entre ejes	n.d.
Anchura	n.d.
Altura asiento	900.00 mm.
Peso en vacío	253.00 Kgs.
Capacidad depósito	22.10 litros

estructura de la moto

Chasis	De tres piezas. Motor con función autoportante
Material	n.d.
Avance	n.d.
Lanzamiento	n.d.
Suspensión delantera	Telelever
Diám. barras	n.d.
Recorrido	210.00 mm.
Reglajes	n.d.
Suspensión trasera	Paralever
Recorrido	220.00 mm.
Reglajes	n.d.
Freno delantero	Doble disco flotante
Diámetro	305.00 mm.
Acconamiento	Pinza fija de 4 émbolos
Freno trasero	Disco
Diámetro	276.00 mm.
Acconamiento	Pinza flotante de 2 émbolos
Neumático delantero	110/80x19
Neumático trasero	150/70x17

2020
Bogotá, D.C.,

Doctor:
Ernesto Cavelier Franco
Agente Oficioso

Oficio N°: 09-09813

ASUNTO:	Radicación N°	09-67510
	Trámite	002
	Evento	001
	Actuación	430
	Folios	001

Mediante escrito radicado ante esta Superintendencia el día 06 de abril del 2010 bajo el N° 09-067510-00001-0000, el doctor Ernesto Cavelier Franco, actuando en calidad de agente oficioso de la Orion Motors S.A., presentó escrito de oposiciones dentro de la solicitud de patente de invención que se adelanta en el expediente de la referencia.

Teniendo en cuenta que se trata de una agencia oficiosa y que esta se encuentra regulada en el artículo 47 del Código de Procedimiento Civil, se fija caución por valor de doscientos treinta y cuatro mil pesos (\$234.000.00) m/cte., la cual debe ser cancelada dentro de los diez (10) días siguientes a la notificación del presente oficio, como garantía de que el solicitante ratifique lo actuado por el agente oficioso. Si dentro de los dos (2) meses siguientes no se efectúa la ratificación, la solicitud se tendrá por no presentada y se hará efectiva la mencionada caución.

Notifíquese el presente oficio conforme a lo dispuesto en el numeral 5.2, literal e), del capítulo quinto del título primero de la Circular Única N° 10 del 2001.


ALIX CARMENZA CESPEDES DE VERGEL
Directora de Nuevas Creaciones (C).

05 AGO. 2010

El anterior oficio fue notificado por fijación en lista de fecha, _____.