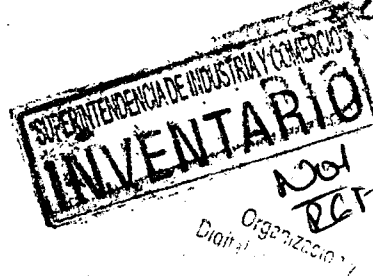




PERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



DELEGATURA PROPIEDAD INDUSTRIAL
División de Nuevas Creaciones

SOLICITUD
PATENTE DE INVENCION

09-67510

21. **EXPEDIENTE No.**

54. **TITULO**

ESTRUCTURA DE FARO DELANTERO DE UNA MOTOCICLETA

51. **CLASIFICACION INTERNACIONAL**

71. **SOLICITANTE**

HONDA MOTOR CO., LTD.

DOMICILIO

TOKIO, JAPON

74. **APODERADO**

JUAN PABLO CADENA SARMIENTO

22. **SANTAFE DE BOGOTÀ, D.C.**

64

PETITORIO

AS: 110.742

Industria y Comercio
SUPERINTENDENCIA

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



No. 09-067510- -00000-0000

Fecha: 2009-06-30 16:52:39 Dep. 2020 NUECREACIONE
Tra. 2 PATENTES Eve: 1 REGDEPOSITO
Act. 411 PRESENTACION Folios: 161

FORMULARIO ÚNICO DE SOLICITUD DE PATENTE

1

SOLICITUD DE:



Patente de Invención.



Patente de Modelo de Utilidad.

2

SOLICITANTE

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 _____

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): Masaharu ANDO, Pholadej PHOLUANG, Wid CHOKSUWATTANASAKUL.

Dirección (es): c/o HONDA R&D SOUTHEAST ASIA CO., LTD., 209 Moo 1 Romklao 1 Road, Klong Song tonnun Ladkrabang, Bangkok, 10520 Tailandia (Respectivamente).

Nacionalidad o Domicilio: Tailandia

5 Título (54): **ESTRUCTURA DE FARO DELANTERO DE UNA MOTOCICLETA**

6 Número de Reivindicaciones _____

7 Clasificación Internacional (51): B62J 9/02, F21S 8/10

8 Prioridad

SI ☒

NO ☐

(33) País de Origen

JP

(32) Fecha

30-06-2008

(31) Número de Solicitud

2008-171804

9 Para publicar a partir de la fecha de la presente solicitud a los:

6 meses ☒

12 meses ☐

18 meses ☐

Otro ☐

Cuál: _____

10 Comprobante de pago No. 09-36.498; 09-31.062

Fecha 30-06-2009

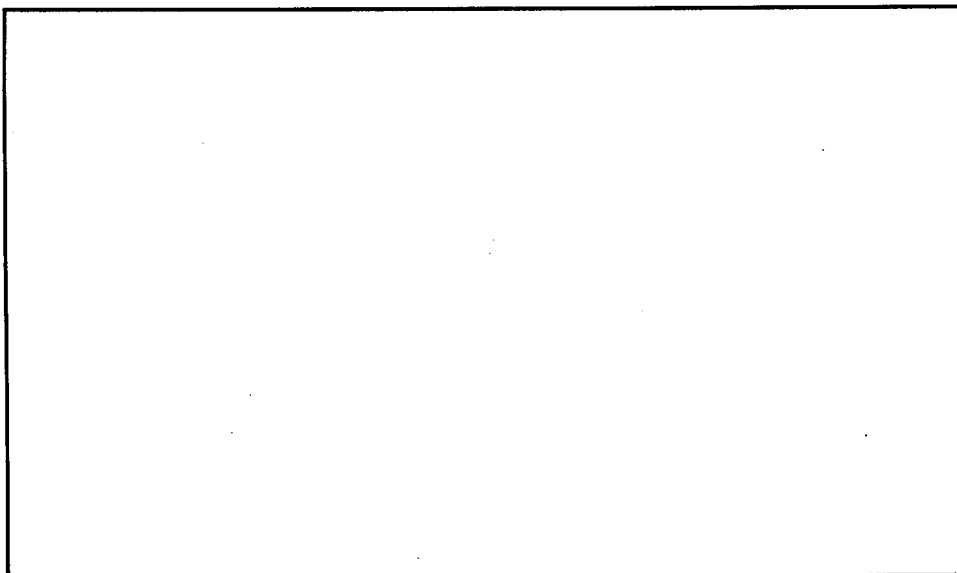
Instrucciones para el diligenciamiento del presente formulario, ver reverso de esta página.

11

ANEXOS

- ☒ Comprobante de pago de la tasa de presentación de la solicitud. \$ 540.000
- ☒ Comprobante de pago de la tasa por concepto de excedente de palabras en la publicación.
- ☒ Comprobante de pago por reivindicación de prioridad. \$ 151.000
- ☒ 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:

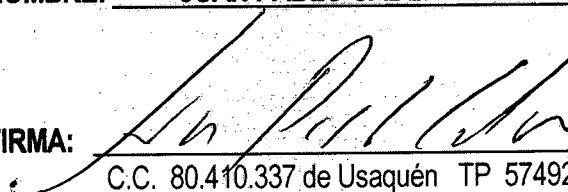
12 FIGURA CARACTERÍSTICA:



13 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.

3
110 742

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

NIT : 800175089-2

RECIBO OFICIAL DE CAJA : 09 - 36,498

FECHA : MAYO 18 DE 2009

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



No. 09-067510- -00000-0000

Fecha: 2009-06-30 16:52:39 Dep. 2020 NUECREACION
Tra. 2 PATENTES Eve: 1 REGDEPOSITO
Act. 411 PRESENTACION Folios: 161

***** CONSIGNACION *****

DEPOSITANTE	TIPO PAGO	BANCO	CUENTA	No. PAGO	FECHA PGO	Vr. PAGO
BRIGAND & CASTRO LTDA	CONSIGNACION	BANCO DE BOGOTA	062754387	104946100	15/05/2009	32,585,880.00

***** C O N C E P T O *****

CANT.	RENTISTICO	CONCEPTO	TOTAL CONCEPTO
1	50005-01-01 SOLICITUDES	1 TRAMITES DE SOL. DE PATENTE DE IN	540,000.00
		TOTAL :	\$ 540,000.00

SON: QUINIENTOS CUARENTA MIL PESOS

RESPONSABLE : _____

RECIBO DE CAJA APLICADO AL EXPEDIENTE No. _____

4
110 742

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



No. 09-067510- -00000-0000

Fecha: 2009-06-30 16:52:39 Dep. 2020 NUECREACION
Tra. 2 PATENTES Eve: 1 REGDEPOSITO
Act. 411 PRESENTACION Folios: 161

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

NIT : 800176089-2

RECIBO OFICIAL DE CAJA : 09 - 31,062
FECHA : ABRIL 24 DE 2009

***** CONSIGNACION *****

DEPOSITANTE	TIPO PAGO	BANCO	CUENTA	No. PAGO	FECHA PGO	Vr. PAGO
BRIGARD & CASTRO LYDA	CONSIGNACION	BANCO DE BOGOTA	062754387	104946063	22/04/2009	25,421,080.00

***** CONCEPTO *****

CANT.	RENTISTICO	CONCEPTO	TOTAL CONCEPTO
1	50005-01-01 SOLICITUDES	82 INVOCACION DE UNA PRIORIDAD EN NU	151,000.00
TOTAL :			\$ 151,000.00

SON: CIENTO CINCUENTA Y UNO MIL PESOS

RESPONSABLE : _____

RECIBO DE CAJA APLICADO AL EXPEDIENTE No. _____

[Nombre del Documento] Especificación

[Título de la Invención]

ESTRUCTURA DE FARO DELANTERO DE UNA MOTOCICLETA

[Campo Técnico]

[0001]

Esta invención se refiere a las mejoras en una estructura de faro delantero de una motocicleta.

[Arte Previo]

[0002]

Un faro delantero provisto en una motocicleta es un componente que tiene una gran influencia la determinación del diseño del vehículo y posee una enorme importancia como un componente de la apariencia.

En el pasado, como este tipo de estructura de faro delantero para una motocicleta, se sabía que los faros delanteros son asimétricos (véase, por ejemplo, Documento de Patente 1).

[Documento de Patente 1]

Patente Japonesa No. 3866383

[0003]

De acuerdo con Fig. 5 del Documento de Patente 1, en un dispositivo de faro delantero **50**, se disponen una lámpara de descarga **55** a la izquierda, y una lámpara de filamento **59** a la derecha, y una demarcación entre la lámpara de descarga **55** y la lámpara de filamento **59** se encuentra desplazada del centro **M4** de un cuerpo de vehículo en una distancia **84** para que sea asimétrica.

[Divulgación de la Invención]

[Problema a Resolverse por la Invención]

[0004]

En el dispositivo de faro delantero **50** ya mencionado, los contornos de la lámpara de descarga **55** y la lámpara de filamento **59** son rectangulares, y el dispositivo continúa en el estado en que se varía el ancho lateral entre un lente delantero **54** de la lámpara de descarga **55** y un lente delantero **58** de la

lámpara de filamento 59.

[0005]

Puesto que los lentes delanteros izquierdo y derecho 54, 58 son iguales en ancho vertical, los lentes delanteros 54, 58 dan una impresión de estar continuamente conectados a derecha e izquierda, de modo que se forman en una unidad como el dispositivo de faro delantero 50.

[0006]

Por consiguiente, del dispositivo de faro delantero 50 difícilmente se capta una novedosa impresión de asimetría. Por lo general, preferiblemente el faro delantero es lo suficientemente satisfactorio tanto en función como en diseño.

[0007]

Además, aunque un faro delantero conocido se provee con una lámpara de posición, cuando el dispositivo de faro delantero 50 ya mencionado se provee con una lámpara de posición, es deseable mejorar el diseño y la función del faro delantero, incluyendo la lámpara de posición.

[0008]

Constituye un objeto de la invención proveer una estructura de faro delantero de una motocicleta, que pueda mejorar el diseño y la función.

[Medios de Resolver el Problema]

[0009]

La invención de acuerdo con la reivindicación 1 provee una estructura de faro delantero de una motocicleta, que consta de: una pluralidad de faros delanteros con una carcasa, un reflector provisto en la carcasa, un bombillo, que se ancla al reflector y sirve como una fuente de luz, y un lente, que se ajusta a la carcasa para cubrir la parte delantera del reflector y el bombillo, proveyéndose los faros delanteros a la derecha y a la izquierda, cuando se aprecian de frente, por lo menos uno cada vez, configurándose los faros delanteros derecho e izquierdo en forma asimétrica, en donde en 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 derecho e izquierdo se configura incluyendo una línea recta.

[0010]

Como resultado, los faros delanteros derecho e izquierdo son diferentes en ancho vertical en una línea vertical 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.

Además, en el faro delantero con un ancho vertical mayor, se incrementa la cantidad de luz difundida, de manera que se expande el rango de irradiación para adaptarse a un faro delantero de luces bajas, por ejemplo.

[0011]

En el faro delantero con un ancho vertical más pequeño, la luz se hace converger fácilmente de modo que puede aplicarse como proyector, con lo cual la distancia de irradiación se hace mayor para adaptarse a un faro delantero de luces altas, por ejemplo.

[0012]

Además, los faros delanteros derecho e izquierdo son en gran medida diferentes en diseño, de modo que el faro delantero tiene un contorno circular y el [otro] faro delantero incluye una línea recta en el contorno, por lo cual los faros delanteros derecho e izquierdo se hacen muy impactantes al igual que toda la apariencia de los faros delanteros derecho e izquierdo.

El faro delantero circular permite aumentar el reflector en las dimensiones verticales y laterales, con lo cual se incrementa la cantidad de luz difundida para ampliar el rango de irradiación, de manera que sea apropiado para un faro delantero de luces bajas.

[0013]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 2, los faros delanteros derecho e izquierdo están constituidos por la carcasa única, los

reflectores y bombillos respectivos provistos en la carcasa y los lentes individuales para cubrir los reflectores y los bombillos.

Como resultado, los faros delanteros derecho e izquierdo diferentes en configuración pueden ensamblarse como un solo faro delantero al cuerpo del vehículo mediante la carcasa única y los lentes individuales.

[0014]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 3, de los faros delanteros derecho e izquierdo, el faro delantero con un ancho vertical más pequeño se provee con una lámpara de posición.

Como resultado, la lámpara de posición se provee en el faro delantero con un ancho vertical más pequeño, por lo cual los faros delanteros derecho e izquierdo no se incrementan en ancho vertical como un todo de modo que, por lo general, los faros delanteros derecho e izquierdo pueden fabricarse en forma compacta.

[0015]

Por consiguiente, en el faro delantero con un ancho vertical más grande, que no se provee con la lámpara de posición, la superficie del reflector no se reduce debido a la lámpara de posición, de manera que se garantiza la cantidad de luz difundida para mantener un amplio rango de irradiación.

[0016]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 4, la lámpara de posición se dispone en la parte superior del faro delantero.

Como resultado, la ubicación de la lámpara de posición es elevada, de manera que se mejora la visibilidad.

[0017]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 5, se provee un miembro de cubierta para dividir los lentes en las partes derecha e izquierda, y el miembro de cubierta se forma a lo largo de la configuración de contorno de uno de los faros delanteros derecho e izquierdo.

[0018]

Como resultado, el miembro de cubierta se forma a lo largo de la configuración de contorno de uno de los faros delanteros derecho e izquierdo, con lo cual puede aumentarse la apariencia de uno de los faros delanteros derecho e izquierdo para dar una impresión de sobresalir en frente del otro, de modo que los faros delanteros derecho e izquierdo pueden dar la impresión de ser diferentes en la percepción de profundidad.

[0019]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 6, uno de los faros delanteros derecho e izquierdo tiene una configuración de contorno circular, y el miembro de cubierta demarca el lente a lo largo de la configuración de contorno del faro delantero circular.

Como resultado, de los faros delanteros derecho e izquierdo, el faro delantero con una configuración de contorno circular se intensifica por el miembro de cubierta para dar una impresión de estar localizado en frente del otro faro delantero.

[0020]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 7, el miembro de cubierta incluye una parte protectora que se proyecta de una parte circular demarcada, provista en un faro delantero, hacia el otro faro delantero, vista de frente, para cubrir la parte delantera de la lámpara de posición.

[0021]

Como resultado, la parte protectora del miembro de cubierta cubre la parte delantera de la lámpara de posición, por lo cual la lámpara de posición difícilmente se observa en forma directa, y se hace que el otro faro delantero alumbre débilmente en forma indirecta por la luz de la lámpara de posición, de modo que sirva como una lámpara de posición.

[0022]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 8, se provee un visor a lo largo del borde superior del miembro de cubierta encima de los faros

delanteros derecho e izquierdo, y en el visor, una porción correspondiente a la parte superior del faro delantero circular se provee con una porción extendida que se forma proyectándose al lado del conductor sobre las otras partes.

Como resultado, mediante la configuración del visor, se hace resaltar una diferencia en tamaño entre un faro delantero circular y el otro faro delantero.

[0023]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 9, los bombillos de los faros delanteros derecho e izquierdo incluyen dos filamentos.

Como resultado, en el caso en que los faros delanteros derecho e izquierdo tienen la misma estructura para ser intercambiables, cuando el filamento de un faro delantero se funde, el bombillo de éste último se intercambia con el bombillo del otro faro delantero, de modo que el primero pueda continuar alumbrando.

[0024]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 10, los faros delanteros derecho e izquierdo se montan al lado del manillar para maniobrar una rueda delantera, y las distancias desde la línea central del cuerpo de un vehículo, que se extiende verticalmente en el centro de la dirección del ancho del vehículo de la motocicleta a ambos extremos de los faros delanteros derecho e izquierdo, son iguales.

Como resultado, los faros delanteros derecho e izquierdo se disponen sin incompatibilidad en el vehículo.

[0025]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 11, la intersección de la línea central del cuerpo del vehículo y la línea recta que atraviesa los bombillos de los faros delanteros derecho e izquierdo se localiza en una región de reflector circular de los faros delanteros derecho e izquierdo.

Como resultado, los faros delanteros derecho e izquierdo pueden equilibrarse en momento de inercia a la línea central del cuerpo de vehículo,

por lo cual la operación del manillar derecho e izquierdo puede realizarse sin incompatibilidad y, más aún, el faro delantero más grande se dispone cerca del centro del cuerpo de vehículo, y el faro delantero más pequeño se dispone alejado del centro del cuerpo de vehículo para lograr una apariencia atractiva y bien balanceada.

[Efecto de la Invención]

[0026]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 1, en 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, de modo que los faros delanteros derecho e izquierdo pueden hacerse en gran medida diferentes en impresión para ser muy impactantes en cuanto a la apariencia de la motocicleta. En consecuencia, puede mejorarse el diseño para realzar el atractivo comercial.

[0027]

Además, el ancho vertical de un faro delantero puede hacerse más grande para aumentar la cantidad de la luz difundida, de modo que pueda ampliarse el rango de irradiación para hacer el faro delantero apropiado para luces bajas.

Además, el ancho vertical del otro faro delantero puede hacerse más pequeño para disminuir la cantidad de luz difundida y aplicar la luz como un proyector, de modo que la distancia de irradiación puede hacerse mayor para hacer el faro delantero apropiado para luces altas.

Por consiguiente, al mismo tiempo que puede mejorarse el diseño general de los faros delanteros derecho e izquierdo, es posible mejorar igualmente la función.

[0028]

Además, uno de los faros delanteros derecho e izquierdo tiene un contorno circular y el otro faro delantero incluye una línea recta en el contorno,

por lo cual los faros delanteros derecho e izquierdo pueden hacerse muy diferentes en configuración, de modo que sean muy impactantes en cuanto a la apariencia total de los faros delanteros derecho e izquierdo.

Uno de los faros delanteros derecho e izquierdo puede hacerse circular, por lo cual la superficie del reflector puede ampliarse en las direcciones vertical y lateral con el fin de hacer el faro delantero apropiado para luces bajas.

[0029]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 2, los faros delanteros derecho e izquierdo están constituidos por la carcasa única, los reflectores y bombillos respectivos provistos en la carcasa, y los lentes individuales para cubrir los reflectores y los bombillos, por lo cual aunque se proveen faros delanteros derecho e izquierdo diferentes en su configuración, los faros delanteros pueden ensamblarse fácilmente como un solo faro delantero al cuerpo de vehículo.

[0030]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 3, la lámpara de posición se provee en el faro delantero con un ancho vertical más pequeño de los faros delanteros derecho e izquierdo, por lo cual los faros delanteros derecho e izquierdo pueden fabricarse por lo general en una manera compacta.

Además, la lámpara de posición no se provee en el faro delantero con un ancho vertical más grande, por lo cual puede ampliarse fácilmente la superficie del reflector para expandir el rango de irradiación, con el fin de hacer el faro delantero apropiado para luces bajas.

[0031]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 4, la lámpara de posición se dispone en la parte superior del faro delantero, de modo que pueda mejorarse la visibilidad.

[0032]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 5, el miembro de

cubierta se provee para dividir los lentes en las porciones derecha e izquierda, y el miembro de cubierta se forma a lo largo de la configuración de contorno de uno de los faros delanteros derecho e izquierdo, por lo cual aunque los faros delanteros derecho e izquierdo se integran uno con el otro, los faros delanteros derecho e izquierdo pueden dar la impresión de ser diferentes en la percepción de profundidad, de modo que puede impartirse una impresión original y puede mejorarse el diseño.

[0033]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 6, uno de los faros delanteros derecho e izquierdo tiene una configuración de contorno circular, y el miembro de cubierta demarca el lente a lo largo de la configuración de contorno del faro delantero circular, de modo que el miembro de cubierta se provee en un amplio rango del lente del faro delantero circular, por lo cual la apariencia del faro delantero puede hacerse más impactante para mejorar aún más el diseño del faro delantero.

[0034]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 7, el miembro de cubierta incluye la parte protectora que se extiende de una parte demarcada circular provista en un faro delantero hacia el otro faro delantero, visto de frente, para cubrir la parte delantera de la lámpara de posición, de modo que la lámpara de posición difícilmente puede observarse directamente debido al miembro de cubierta para mejorar la apariencia, y se hace que el otro faro delantero emita luz de la lámpara de posición, por lo cual se permite a un tercero reconocer la posición y el ancho de la motocicleta.

[0035]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 8, el visor se provee a lo largo del borde superior del miembro de cubierta, encima de los faros delanteros derecho e izquierdo y, en el visor, una porción correspondiente a la parte superior del faro delantero circular se provee con la parte extendida formada proyectándose al lado del conductor sobre las otras partes, de modo

que pueda resaltarse una diferencia en tamaño entre los faros delanteros derecho e izquierdo por el visor. Por consiguiente, la configuración asimétrica puede hacerse mucho más impactante en cuanto a la apariencia con el fin de mejorar el diseño.

[0036]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 9, los bombillos de los faros delanteros derecho e izquierdo incluyen dos filamentos por lo cual, cuando el filamento de un faro delantero se funde, el bombillo de éste se intercambia por el bombillo del otro faro delantero, de modo que el primero pueda continuar alumbrando para solucionar fácilmente una necesidad urgente.

[0037]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 10, los faros delanteros derecho e izquierdo se montan al lado del manillar para maniobrar la rueda delantera, y las distancias desde la línea central del cuerpo de un vehículo, que se extiende verticalmente del centro de la dirección del ancho del vehículo de la motocicleta a ambos extremos de los faros delanteros derecho e izquierdo, son iguales, de modo que los faros delanteros derecho e izquierdo pueden disponerse sin incompatibilidad en el vehículo para mejorar la apariencia.

[0038]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 11, la intersección de la línea central del cuerpo de vehículo y la línea recta que atraviesa los bombillos de los faros delanteros derecho e izquierdo se localiza en la región del reflector circular de los faros delanteros derecho e izquierdo, de modo que los faros delanteros derecho e izquierdo pueden equilibrarse en momento de inercia a la línea central del cuerpo de vehículo, por lo cual la operación del manillar derecho e izquierdo puede realizarse sin incompatibilidad y, más aún, puede lograrse la apariencia atractiva y bien balanceada de los faros delanteros.

[Mejor Modo para Llevar a Cabo la Invención]

15

[0039]

Se describirá ahora una incorporación preferida de la invención con referencia a los dibujos anexos. Los dibujos deben observarse desde las direcciones de los numerales de referencia.

Fig. 1 es una vista lateral de una motocicleta que incluye una estructura de faro delantero de acuerdo con la invención. La motocicleta **10** es un vehículo en el cual una horquilla delantera **13** se acopla a una pipa de dirección **12** provista en un extremo delantero de un bastidor de cuerpo de un vehículo **11** para maniobrase libremente; un manillar **14** se fija al extremo superior de la horquilla delantera **13**; una rueda delantera **16** se monta al extremo inferior de la misma, un motor **22** se asegura a un par de marcos derecho e izquierdo **17, 18** (únicamente se muestra el numeral de referencia **17** en este lado) constituyendo un bastidor del cuerpo de un vehículo **11** y un marco inferior **21**; un brazo basculante **27** se acopla a los marcos pivotantes **23, 24** (únicamente se muestra el numeral de referencia **23** en este lado) provistos integralmente en las partes inferiores de las partes traseras de los marcos principales **17, 18** mediante un eje pivotante **26** para oscilar libremente hacia arriba y hacia abajo, una rueda trasera **28** se monta al extremo trasero del brazo basculante **27**; un par de rieles para asiento derecho e izquierdo **31, 32** (únicamente se muestra el numeral de referencia **31** en este lado), que constituyen el bastidor del cuerpo del cuerpo de vehículo **11**, se extiende hacia atrás desde las partes traseras de las partes superiores de los marcos principales **17, 18**; un par de sub-marcos derecho e izquierdo **33, 34** (únicamente se muestra el numeral de referencia **33** en este lado) se acopla a los marcos pivotantes **23, 24** y los extremos traseros de los rieles del asiento **31, 32**; un par de unidades de cojín derecho e izquierdo **36, 37** (únicamente se muestra el numeral de referencia **36** en este lado) se extienden entre la parte trasera del brazo basculante **27** y los sub-marcos **22, 24**; un tanque de combustible **41** se monta en las partes superiores de los marcos principales **17, 18**, y un asiento **42** se monta en las partes superiores de los rieles del asiento **31, 32**.

Un faro delantero **45** y un carenado delantero **46** que cubre el faro delantero **45** se acoplan a la parte frontal de la horquilla delantera **13**.

[0040]

En el dibujo, el numeral de referencia **51** es un visor de cuadro de instrumentos, anclado en la parte superior del carenado delantero **46**; el numeral de referencia **52** es un cuadro de instrumentos, cuya parte frontal está cubierta con el visor de cuadro de instrumentos **51**; el numeral de referencia **53** es un guardabarros delantero, que cubre la parte superior de la rueda delantera **16**; los numerales de referencia **54**, **55** (únicamente se muestra el numeral de referencia **54** en este lado) son carenados laterales delanteros, **56** es un soporte principal, **57** es un soporte lateral, **58** es un asidero, **59** es un guardabarros trasero para cubrir la parte superior de la rueda trasera **28**, el numeral de referencia **61** es un sistema de admisión conectado a la parte trasera de una culata **62**, y el numeral de referencia **63** es un sistema de escape conectado a la parte delantera de la culata **62**.

[0041]

Fig. 2 es una vista frontal de la motocicleta de acuerdo con la invención, y el faro delantero **45** de la motocicleta **10** es asimétrico, de modo que un faro **71** de luces bajas, dispuesto a la derecha, es circular (el denominado ojo redondo) y un faro **72** de luces altas, dispuesto a la izquierda, se configura para incluir una línea recta en el borde superior (el denominado ojo achinado), para impartir una impresión original.

[0042]

En el dibujo, el numeral de referencia **73** es una línea central del cuerpo de vehículo, que se proyecta verticalmente en el centro en la dirección del ancho del cuerpo de vehículo, la mayor parte del faro **71** de luces bajas se dispone a la derecha con respecto a la línea central **73**, y el faro **72** de luces altas se dispone a la izquierda.

Cuando el faro **71** de luces bajas irradia una luz baja, el faro **72** de luces altas se apaga, y cuando el faro **72** de luces altas irradia una luz alta, el

faro 71 de luces bajas se apaga.

[0043]

Fig. 3 es una vista en perspectiva que muestra el faro delantero, el carenado delantero y el visor del cuadro de instrumentos en el faro delantero 45, el contorno del faro 71 de luces bajas y la parte superior del faro 72 de luces altas se recubren con una cubierta de faro delantero 75, la periferia del faro delantero 45 se recubre con el carenado delantero 46, y la parte superior del carenado delantero 46 se recubre con el visor del cuadro de instrumentos 51.

El faro delantero 45 y el visor del cuadro de instrumentos 51 se anclan al carenado delantero 46, y el carenado delantero 46 se sujeta a la horquilla delantera 13 mediante un soporte, no mostrado.

[0044]

El visor del cuadro de instrumentos 51 se dispone de tal manera que el borde frontal descansa a lo largo de la cubierta del faro delantero 75, y una porción ampliada 51a proyectada hacia atrás sobre un lado del faro 72 de luces altas se forma en el lado del faro 71 de luces bajas. La parte ampliada 51a tiene como propósito resaltar el tamaño del faro circular 71 de luces bajas. El numeral de referencia 77 es un tornillo pequeño para sujetar el visor del cuadro de instrumentos al carenado delantero 46.

[0045]

Fig. 4 es una vista explotada en perspectiva de un faro delantero, un carenado delantero y un visor de cuadro de instrumentos de acuerdo con la invención, y el faro delantero 45 incluye porciones de anclaje superiores 81a, 81b en la parte superior de una carcasa 81 y una parte de anclaje inferior 81c en la parte inferior de la carcasa 81 para anclarse al carenado delantero 46.

[0046]

Las partes de anclaje superiores 81a, 81b son partes adaptadas a la superficie interna de la parte superior del carenado delantero 46 para oscilar libremente hacia arriba y hacia abajo, y la parte de anclaje inferior 81c es una parte adaptada a la superficie interna de la parte inferior del carenado delantero

46 por un perno de ajuste de calibración **82**.

[0047]

El perno de ajuste calibración **82** es un perno para ajustar el ángulo del faro delantero **45** anclado al carenado delantero **46**, y cuando el perno de ajuste de calibración **82** se afloja, y el faro delantero **45** se mueve hacia adelante y hacia atrás alrededor de las partes de anclaje superiores **81a**, **81b**, para graduar así el ángulo del faro delantero **45**, se produce el ajuste del eje óptico (calibración) para el faro delantero **45**. Luego del ajuste del eje óptico, se aprieta el perno de calibración **82** para sujetar así el faro delantero **45** al carenado delantero **46**.

[0048]

El carenado delantero **46** es un componente formado integralmente de una pared superior **46a**, las paredes laterales **46b**, **46c** y una pared interior **46d**, proveyéndose la pared superior **46a** con una pluralidad de huecos de inserción **84** para insertar tornillos pequeños **77** (véase Fig. 3) para anclar el visor de cuadro de instrumentos **51**, y las paredes laterales **46b**, **46c** se proveen respectivamente con una pluralidad de huecos de inserción **86** para insertar tornillos pequeños para anclaje al soporte en el interior del carenado delantero **46**.

El visor de cuadro de instrumentos **51** incluye una pluralidad de huecos de inserción **88** para insertar los tornillos pequeños **77**.

[0049]

Fig. 5 es una vista explotada en perspectiva del faro delantero de acuerdo con la invención, faro delantero **45** que incluye: una carcasa **81** a la cual se anclan un bombillo de luces bajas **91**, un bombillo de luces altas **92**, y una lámpara de posición **93**; un lente **95**, acoplado a la parte delantera de la carcasa **81**, y la cubierta del faro delantero **75** acoplada a la parte delantera del lente **95**.

[0050]

La carcasa **81** se provee integralmente con una parte de reflector de

luces bajas **81e** montada a la derecha para reflejar hacia adelante la luz emitida del bombillo de luces bajas **91** y una parte de reflector de luces altas **81f** montada a la izquierda de la parte de reflector de luces bajas **81e** para reflejar hacia adelante la luz emitida del bombillo de luces altas **92**.

[0051]

El lente **95** es un componente integral, que incluye una parte de lente circular de luces bajas **95a** provista a la derecha para transmitir la luz emitida por el bombillo de luces bajas **91**, una parte de lente de luces altas **95b** provista a la izquierda de la parte de lente de luces bajas **95a** para transmitir la luz emitida por el bombillo de luces altas **92**, y una porción de lente lateral de lámpara de posición **95c** dispuesta en la parte delantera de la lámpara de posición **93**.

[0052]

La cubierta de faro delantero **75** es un componente divisor entre la parte de lente de luces bajas **95a** y la parte de lente de luces altas **95b** en el lente **95**, el cual es un componente integral que incluye una parte anular **75a** formada a lo largo de la configuración de contorno circular de la parte de lente de luces bajas **95a** y una parte protectora **75b** formada para proyectarse oblicuamente hacia la izquierda superior desde la parte anular **75a** para cubrir el frente de la parte de lente lateral de lámpara de posición **95c**.

[0053]

Fig. 6 es una vista frontal del faro delantero de acuerdo con la invención, y el faro **71** de luces bajas se configura circular, por lo cual la superficie de reflector en las direcciones vertical y lateral se amplía para aumentar la cantidad de luz difundida, de modo que se expanda el rango de irradiación.

[0054]

El faro **72** de luces altas tiene su configuración de contorno compuesta por una porción de arco circular interna **72a** a lo largo del perfil del faro **71** de luces bajas, una porción de borde superior **72b** que se extiende

oblicuamente hacia el lado superior desde el extremo superior de la porción de arco circular interna **72a**, y una porción curvada **72c** en forma de **J**, que se extiende oblicuamente hacia el interior inferior desde la porción extrema exterior de la porción de borde superior **72b**, cuya punta se conecta al extremo inferior de la porción de arco circular interna **72a**, y la porción de borde superior **72b** se compone de una porción de línea recta **72d** conectada a la porción de arco circular interna **72a**, y una porción curvada **72e** que se extiende desde el extremo izquierdo de la porción de línea recta **72d** para curvarse hacia arriba.

Por consiguiente, el faro **72** de luces altas se configura como un ojo achinado, y tiene una configuración de contorno para impartir una novedosa impresión, incluida la porción de línea recta **72d**.

[0055]

Cuando una primera línea vertical **101**, que atraviesa el centro del bombillo de luces bajas **91** en el faro **71** de luces bajas, el ancho vertical del faro **71** de luces bajas, es decir, el ancho vertical de la porción de lente de luces bajas **95a** es **H1**, y en una segunda línea vertical **102** que atraviesa el centro del bombillo de luces altas **92** en el faro **72** de luces altas, el ancho vertical del faro **72** de luces altas, es decir, el ancho vertical de la parte del lente de luces altas **95b** es **H2**, la relación se expresa por **H1>H2**.

[0056]

Por consiguiente, el ancho vertical **H1** del faro **71** de luces bajas se diseña más grande que el ancho vertical **H2** del faro **72** de luces altas, por lo cual el área de la superficie del reflector del faro **71** de luces bajas puede ampliarse aún más, de modo que pueda irradiarse un rango más amplio.

[0057]

Incluso si el ancho vertical **H2** del faro **72** de luces altas se diseña más pequeño, la luz puede aplicarse como un proyector, de modo que no hay problema en irradiar una luz alta, y contribuye a una reducción en el área del lente **95**.

[0058]

Cuando una línea recta, que atraviesa el bombillo de luces bajas **91** y el bombillo de luces altas **92** es una línea recta **103**, y la intersección de la línea recta **103** y la línea central **73** del cuerpo de vehículo es una intersección **104**, y cuando una distancia en la línea recta **103** desde la línea central **73** al extremo del faro **71** de luces bajas es **L1**, y una distancia en la línea recta **103** desde la línea central **73** al extremo del faro **72** de luces altas es **L2**, la distancia **L1** y la distancia **L2** son iguales, o casi iguales. La intersección **104** se localiza en una región de la parte de lente de luces bajas **95a**, que es circular, vista de frente, y localizada en una región de la parte de reflector de luces bajas **81e** (véase Fig. 7), que es circular, vista de frente.

[0059]

Por consiguiente, la posición del centro de gravedad del faro **71** de luces bajas y la posición del centro de gravedad del faro **72** de luces altas son iguales desde la línea central **73**, o casi iguales, de modo que cuando el manillar **14** (véase Fig. 2) se maniobra a derecha e izquierda, la operación del manillar puede realizarse sin incompatibilidad.

[0060]

En la cubierta del faro delantero **75**, la parte anular **75a** se provee con una porción de agujero circular **75d** ajustada a la parte periférica exterior de la parte del lente de luces bajas **95a**, y la parte protectora **75b** se provee con una parte de borde inferior **75e** a lo largo de la parte del borde superior **72b** de la parte del lente de luces altas **95b**.

[0061]

Como se ilustra en Fig. 5 y Fig. 6, la cubierta del faro delantero **75** se provee como un miembro de cubierta que divide el lente **95** en las porciones derecha e izquierda, y la cubierta del faro delantero **75** se diseña a lo largo de la configuración de contorno de los faros derecho **71** de luces bajas y el faro izquierdo **72** de luces altas por lo cual, aunque los faros delanteros derecho e izquierdo **45** se integran uno con otro como un solo cuerpo, el faro derecho **71**

de luces bajas y el faro 72 de luces altas pueden dar la impresión de ser diferentes en la percepción de profundidad, de modo que pueda impartirse una impresión más original y mejorarse el diseño.

[0062]

Además, uno de los faros derecho 71 de luces bajas e izquierdo 72 de luces altas se diseña para tener una forma de contorno circular y la cubierta del faro delantero 75 demarca el lente 95 a lo largo de la configuración de contorno del faro circular 71 de luces bajas, por lo cual la cubierta del faro delantero 75 se provee en un amplio rango de la porción de lente de luces bajas 95a del faro circular 71 de luces bajas, de modo que la apariencia del faro delantero 45 puede hacerse más impactante para mejorar aún más el diseño del faro delantero 45.

Adicionalmente, el frente de la porción de reflector de luces bajas 81e no se recubre con la cubierta del faro delantero 75, de modo que pueden garantizarse un área del reflector suficiente y el área del lente.

[0063]

Además, la cubierta del faro delantero 75 incluye la parte protectora 75b que se extiende desde la parte anular 75a como la parte circular dividida provista en un faro 71 de luces bajas hacia el otro faro 72 de luces altas, vista desde el frente, para cubrir la parte delantera de la lámpara de posición 93, de modo que la lámpara de posición 93 difícilmente puede observarse en forma directa debido a la cubierta de faro delantero 75 para mejorar la apariencia, y se hace que el otro faro 72 de luces altas emita luz por la lámpara de posición 93, por lo cual se permite a un tercero reconocer la posición y ancho de la motocicleta 10.

[0064]

Igualmente, como se muestra en Fig. 2, Fig. 3 y Fig. 6, el visor del cuadro de instrumentos 51 se provee a lo largo del borde superior del carenado delantero 46 como el miembro de cubierta encima del faro derecho 71 de luces bajas y el faro izquierdo 72 de luces altas, y en el visor del cuadro de

instrumentos **51**, una porción correspondiente a la parte superior del faro circular **71** de luces bajas se provee con la porción ampliada **51a**, que se forma extendiéndose hacia el lado del conductor sobre las demás porciones, de modo que pueda resaltarse por el visor del cuadro de instrumentos **51** una diferencia en tamaño entre el faro derecho **71** de luces bajas y el faro izquierdo **72** de luces altas. Por consiguiente, la forma asimétrica puede hacerse mucho más impactante en cuanto a la apariencia, con el fin de mejorar el diseño.

[0065]

Fig. 7 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 7 – 7 de Fig. 6. El faro **71** de luces bajas incluye una porción de reflector de luces bajas **81e** formada en la carcasa **81**, un bombillo de luces bajas **91** anclado a la porción central de la porción de reflector de luces bajas **81e**, y una porción de lente de luces bajas **95a**, que cubre la parte delantera de la porción de reflector de luces bajas **81e** y el bombillo de luces bajas **91**.

[0066]

La porción de reflector de luces bajas **81e** incluye una superficie de reflector **81h** para reflejar la luz y una porción de montaje del bombillo **81j** para montar el bombillo de luces bajas **91**, y la superficie de reflector **81h** tiene una estructura multi-refractora constituida por una pluralidad de superficies reflectoras. El numeral de referencia **105** es un sello de caucho a prueba de agua y a prueba de polvo.

[0067]

El bombillo de luces bajas **91** incluye dos filamentos **108**, **109**, utilizándose tan sólo uno de estos filamentos **108**, **109**.

[0068]

La porción de lente de luces bajas **95a** incluye una porción transmisora delantera **95d** curvada hacia adelante en forma convexa, y una porción de pared periférica **95e** que se proyecta hacia atrás desde el borde periférico externo de la parte transmisora delantera **95d**, la parte hueca **75d** de la cubierta del faro delantero **75** se ajusta a la porción de pared periférica **95e**, y

la punta de la pared periférica externa **81k** de la porción del reflector de luces bajas **81e** se proyecta al interior de la porción hueca **75d** dentro de la porción de la pared periférica **95e**.

[0069]

Se provee un boquete entre la carcasa **81** del faro **71** de luces bajas y una porción abierta del carenado delantero **46**, con lo cual puede mejorarse el desempeño de radiación de calor del faro **71** de luces bajas.

[0070]

Fig. 8 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 8 – 8 de Fig. 6, y el faro **72** de luces altas incluye una porción de reflector de luces altas **81f** formada en la carcasa **81**, el bombillo de luces altas **92** y la lámpara de posición **93** adaptados a la porción de reflector de luces altas **81f**, y la porción del lente de luces altas **95b** cubriendo el frente de la porción de reflector de luces altas **81f**, el bombillo de luces altas **92** y la lámpara de posición **93**.

[0071]

La porción de reflector de luces altas **81f** incluye una superficie de reflector **81n** para reflejar la luz, una porción de montaje del bombillo **81p** para anclar el bombillo de luces altas **92**, y una porción de montaje de lámpara **81q** para montar la lámpara de posición **93**, y la superficie de reflector **81n** tiene una estructura multi-refleitora constituida por una pluralidad de superficies reflectoras. No mostradas en el dibujo, la porción de montaje del bombillo **81p** y la porción de montaje de la lámpara **81q** se proveen con un sello de caucho a prueba de agua y a prueba de polvo.

[0072]

El bombillo de luces altas **92** tiene la misma estructura que el bombillo de luces bajas **91** (véase Fig. 7), e incluye dos filamentos **114**, **115** para luces altas. De los filamentos de luces altas **114**, **115**, únicamente uno se utiliza.

[0073]

La parte del lente de luces altas **95b** incluye una parte transmisora

25

delantera **95g** curvada hacia adelante con una forma convexa, una porción protectora **95h** localizada encima de la parte transmisora delantera **95g** y además, en el fondo de la porción protectora **75b** de la cubierta del faro delantero **75**, una porción en escalón **95j** formada entre la porción transmisora delantera **95g** y la porción protectora **95h**, y una porción de pared periférica inferior **95k** formada en la porción inferior de la porción transmisora delantera **95g**, y una pared periférica externa **81r** formada en la porción de reflector de luces altas **81f** dentro de la porción de pared periférica inferior **95k** se extiende hacia la porción abierta **46h** del carenado delantero **46**.

[0074]

En el dibujo, el numeral de referencia **107** es una pinza para conectar la porción de anclaje superior **81a** de las porciones de anclaje superiores **81a**, **81b** (véase Fig. 4) provistas en la porción superior de la carcasa **81** y una porción de soporte del faro delantero **46f** formada en la superficie interna del carenado delantero **46** para oscilar libremente, y la pinza **107** es curva, por lo cual en el ajuste del eje óptico, todo el faro delantero **45** puede moverse hacia adelante y hacia atrás alrededor de una porción del eje de calibración **111** constituida por la porción de anclaje **81a** y la porción de soporte del faro delantero **46f**.

[0075]

Como se ilustra en Fig. 6 y Fig. 8, de los dos faros **71** y **72**, el faro **72** de luces altas con un ancho vertical más pequeño se provee con la lámpara de posición **93**, por lo cual el conjunto de los dos faros derecho **71** de luces bajas e izquierdo **72** de luces altas puede fabricarse en una manera compacta.

[0076]

El faro **71** de luces bajas con un ancho vertical más grande no se provee con la lámpara de posición **93**, de modo que la superficie del reflector **81h** puede ampliarse fácilmente para expandir el rango de irradiación, por lo cual puede ser apropiado para luces bajas.

[0077]

Puesto que la lámpara de posición **93** se dispone en la parte superior del faro **72** de luces altas, puede mejorarse la visibilidad de la lámpara de posición **93**.

[0078]

Fig. 9 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 9 – 9 de Fig. 6. La carcasa **81** es un componente integral de la porción de reflector de luces bajas **81e** y la porción de reflector de luces altas **81f**, localizándose la porción de reflector de luces altas **81f** en una posición retraída de la porción de reflector de luces bajas **81e**, retracción con la cual el bombillo de luces altas **92** se ubica igualmente en una posición retraída del bombillo de luces bajas **91**.

[0079]

El lente **95** es un componente integral de la porción de lente de luces bajas **95a**, la porción del lente de luces altas **95b** y la porción del lente lateral de la lámpara de posición **95c**, disponiéndose la porción transmisora delantera **95g** de la porción del lente de luces altas **95b** en una posición retraída de la porción transmisora delantera **95d** de la porción de lente de luces bajas **95a**, e inclinándose la porción transmisora delantera **95g** de la porción de lente de luces altas **95b** para desplazarse hacia atrás, a medida que se aleja hacia los lados de la porción del lente de luces bajas **95a**.

Por consiguiente, cuando el faro delantero **45** se observa de frente, el faro **71** de luces bajas parece ser todavía mayor que el faro **72** de luces altas, de modo que puede resaltarse el faro delantero asimétrico **45**.

[0080]

En el caso de una configuración en que el filamento **108** del bombillo de luces bajas **91** se encienda aplicando luces bajas, y el filamento **115** del bombillo de luces altas **92** se encienda aplicando luces altas, por ejemplo, cuando el filamento **108** del bombillo de luces bajas **91** se funde, el bombillo de luces bajas **91** y el bombillo de luces altas **92** se intercambian y ajustan.

[0081]

Por consiguiente, al aplicar luces bajas, se enciende el filamento **114** del bombillo reemplazado de luces altas **92**, y al aplicar luces altas, se enciende el filamento **109** del bombillo de luces bajas intercambiado **91**, de modo que no se cause un problema. Por lo tanto, es posible solucionar rápidamente una necesidad urgente, tal como el estallido del bombillo. Cuando el filamento **115** del bombillo de luces altas **92** se funde, es posible igualmente solucionar el problema.

[0082]

Como se ilustra en Fig. 2, Fig. 6 y Fig. 9, la estructura de faro delantero de la motocicleta **10** incluye: el faro **71** de luces bajas y el faro **72** de luces altas, que se forman de la carcasa **81**, la porción de reflector de luces bajas **81e** y la porción de reflector de luces altas **81f** como el reflector provisto en la carcasa **81**, el bombillo de luces bajas **91** y el bombillo de luces altas **92**, que sirven como fuentes de luz anclados a esta porción del reflector de luces bajas **81e** y a la porción del reflector de luces altas **81f**, y el lente **95**, que se ancla a la carcasa **81** para cubrir el frente de la porción del reflector de luces bajas **81e**, la porción del reflector de luces altas **81f**, el bombillo de luces bajas **91** y el bombillo de luces altas **92**, proveyéndose el faro **71** de luces bajas y el faro **72** de luces altas a la derecha y a la izquierda, como se aprecia desde el frente por lo menos uno a la vez, configurándose el faro derecho **71** de luces bajas y el faro izquierdo **72** de luces altas en forma asimétrica, y en la estructura de faro delantero, en la primera línea vertical **101** y la segunda línea vertical **102** que atraviesan el bombillo de luces bajas **91** y el bombillo de luces altas **92** del faro derecho **71** de luces bajas y el faro izquierdo **72** de luces altas, el ancho vertical **H1** del faro **71** de luces bajas es mayor que el ancho vertical **H2** del otro faro **72** de luces altas, de modo que el faro derecho **71** de luces bajas y el faro izquierdo **72** de luces altas pueden hacerse muy diferentes para ser muy impactantes como la apariencia de la motocicleta **10**. En consecuencia, puede mejorarse el diseño para realzar el atractivo comercial.

[0083]

Además, el ancho vertical **H1** del faro **71** de luces bajas puede fabricarse con un tamaño mayor, por lo cual es posible incrementarse la cantidad de luz emitida para expandir el rango de irradiación, de modo que el faro delantero puede hacerse apropiado para luces bajas.

Adicionalmente, el ancho vertical **H2** del otro faro **72** de luces altas puede fabricarse con un tamaño menor, por lo cual puede disminuirse la cantidad de luz difundida para aplicar la luz como un proyector y la distancia de irradiación puede hacerse mayor, de modo que el faro delantero puede adaptarse para luces altas.

Por consiguiente, al mismo tiempo que pueden mejorarse el faro derecho **71** de luces bajas y el faro izquierdo **72** de luces altas en su diseño como un todo, se mejora también la función.

[0084]

Tal como se ilustra en Fig. 6, el contorno de uno de los faros derecho **71** de luces bajas y el izquierdo **72** de luces altas es circular y el contorno del segundo faro se configura incluyendo una línea recta, por lo cual el faro derecho **71** de luces bajas y el faro izquierdo **72** de luces altas pueden hacerse muy diferentes, de modo que el faro derecho **71** de luces bajas y el faro **72** de luces altas pueden hacerse muy imponentes en cuanto a la apariencia como un todo.

[0085]

Además, uno de los faros derecho **71** de luces bajas y el izquierdo **72** de luces altas puede hacerse circular, por lo cual la superficie de reflector **81h** puede ensancharse en las direcciones vertical y lateral, para ser apropiadas para luces bajas.

[0086]

Como se ilustra en Fig. 9, el faro derecho **71** de luces bajas y el faro izquierdo **72** de luces altas se constituyen por la carcasa única **81**, la porción del reflector de luces bajas **81e**, la porción de reflector de luces altas **81f**, el

bombillo de luces bajas **91** y el bombillo de luces altas **92**, que se proveen en la carcasa **81**, y el lente único **95** que cubre el frente de la porción de reflector de luces bajas **81e**, la porción de reflector de luces altas **81f**, el bombillo de luces bajas **91** y el bombillo de luces altas **92**, con lo cual mientras el faro **71** de luces bajas y el faro **72** de luces altas, distintos en forma, se proveen a la derecha y a la izquierda, los faros pueden ensamblarse fácilmente como un solo faro delantero **45** al cuerpo de vehículo.

[0087]

Como se ilustra en Figs. 7 a 9, a la derecha e izquierda, el bombillo de luces bajas **91** del faro **71** de luces bajas incluye dos filamentos **108**, **109**, y el bombillo de luces altas **92** del faro **72** de luces altas incluye dos filamentos **114**, **115**, por lo cual cuando el filamento **108** de un bombillo de luces bajas **91** se funde, el bombillo de luces bajas **91** y el otro bombillo de luces altas **92** pueden intercambiarse entre sí, de modo que el bombillo de luces bajas **91** puede encenderse para solucionar fácilmente una necesidad urgente.

[0088]

Como se ilustra en Fig. 1 y Fig. 6, el faro derecho **71** de luces bajas y el faro izquierdo **72** de luces altas se anclan al lado del manillar **14** para maniobrar la rueda delantera **16**, siendo iguales las distancias **L1** y **L2** que se extienden verticalmente desde la línea central **73** del cuerpo de vehículo en el centro de la dirección del ancho del vehículo de la motocicleta **10** a ambos lados del faro derecho **71** de luces bajas y el faro izquierdo **72** de luces altas, de modo que el faro derecho **71** de luces bajas y el faro izquierdo **72** de luces altas pueden disponerse sin incompatibilidad en el vehículo para mejorar la apariencia.

[0089]

Además, la intersección **104** de la línea central **73** del cuerpo de vehículo **103**, que atraviesa los bombillos **91**, **92** del faro derecho **71** de luces bajas y el faro izquierdo **72** de luces altas, se localiza en la región de la porción del reflector circular **81e** del faro **71** de luces bajas, de modo que el faro

derecho **71** de luces bajas y el faro izquierdo **72** de luces altas pueden hacerse iguales en el momento de inercia a la línea central **73** del cuerpo de vehículo, por lo cual la operación del manillar derecho e izquierdo puede realizarse sin incompatibilidad y, además, puede lograrse también la apariencia bien equilibrada y atractiva del faro delantero **45**.

[Posibilidad de Aplicación Industrial]

[0090]

La estructura de faro delantero de la invención es apropiada para la motocicleta.

[Breve Descripción de los Dibujos]

[0091]

[Fig. 1] Fig. 1 es una vista lateral de una motocicleta que incluye una estructura de faro delantero de acuerdo con la invención.

[Fig. 2] Fig. 2 es una vista frontal de la motocicleta de acuerdo con la invención.

[Fig. 3] Fig. 3 es una vista en perspectiva, que muestra un faro delantero, un carenado delantero y un visor de cuadro de instrumentos de acuerdo con la invención.

[Fig. 4] Fig. 4 es una vista explotada en perspectiva del faro delantero, el carenado delantero y el visor de cuadro de instrumentos de acuerdo con la invención.

[Fig. 5] Fig. 5 es una vista explotada en perspectiva del faro delantero de acuerdo con la invención.

[Fig. 6] Fig. 6 es una vista frontal del faro delantero de acuerdo con la invención.

[Fig. 7] Fig. 7 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 7 – 7 de Fig. 6.

[Fig. 8] Fig. 8 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 8 – 8 de Fig. 6.

[Fig. 9] Fig. 9 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 9 – 9 de Fig. 6.

[Descripción de los Numerales de Referencia]

[0092]

10... Motocicleta

14... Manillar

45... Faro delantero

46... Miembro de cubierta (carenado delantero)

51... Visor (visor de cuadro de instrumentos)

51a... Parte ampliada

71, 72 ... Faro delantero (faro de luces bajas, faro de luces altas)

73... Línea central de un cuerpo de vehículo

75... Miembro de cubierta (cubierta del faro delantero)

75a... Porción demarcadora (porción anular)

75b... Porción protectora

81... Carcasa

81e, 81f... Reflector (porción de reflector de luces bajas, porción de reflector de luces altas)

91, 92... Bombillo (bombillo de luces bajas, bombillo de luces altas)

93... Lámpara de posición

95... Lente

101, 102... Línea vertical que atraviesa los bombillos (una primera línea vertical, una segunda línea vertical)

103 ... Línea recta

104 ... Intersección

108, 109, 114, 115 ... Filamento

H1, H2 ... Ancho vertical del faro delantero (ancho vertical de la porción de lente de luces bajas, ancho vertical de la porción de lente de luces altas)

[Nombre del Documento] Ámbito de las Reivindicaciones

[Reivindicación 1]

Una estructura de faro delantero de una motocicleta, que comprende una pluralidad de faros delanteros, incluida una carcasa, un reflector provisto en la carcasa, un bombillo, el cual se ancla al reflector y sirve como fuente de luz, y un lente, que se sujeta a la carcasa para cubrir el frente del reflector y el bombillo, proveyéndose los faros delanteros a derecha e izquierda, vistos de frente por lo menos uno a la vez, configurándose los faros delanteros derecho e izquierdo en forma asimétrica,

En donde en 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.

[Reivindicación 2]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con la reivindicación 1, en donde los faros delanteros derecho e izquierdo incluyen una carcasa única, proveyéndose los respectivos reflectores y bombillos en la carcasa, y el lente único para cubrir los reflectores y los bombillos.

[Reivindicación 3]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con la reivindicación 1 o la reivindicación 2, en donde de los faros delanteros derecho e izquierdo, el faro delantero con un ancho vertical más pequeño se provee con una lámpara de posición.

[Reivindicación 4]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con la reivindicación 3, en donde la lámpara de posición se dispone en la parte superior del faro delantero.

[Reivindicación 5]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con una de las reivindicaciones 1 a 4, en donde se provee un miembro de cubierta para dividir el lente en las porciones derecha e izquierda, y el miembro de cubierta se configura a lo largo de la forma de contorno de uno de los faros delanteros derecho e izquierdo.

[Reivindicación 6]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con la reivindicación 5, en donde uno de los faros delanteros derecho e izquierdo tiene una forma de contorno circular, y el miembro de cubierta demarca el lente a lo largo de la forma de contorno del faro delantero circular.

[Reivindicación 7]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con la reivindicación 6, en donde el miembro de cubierta incluye una parte protectora que se extiende de una porción demarcada circular provista en un faro delantero hacia el otro faro delantero, visto de frente, para cubrir el frente de la lámpara de posición.

[Reivindicación 8]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con una de las reivindicaciones 6 a 7, en donde se provee un visor a lo largo del borde superior del miembro de cubierta encima de los faros delanteros derecho e izquierdo, y en el visor, se provee una porción correspondiente a la parte superior del faro delantero circular con una parte ampliada, que se forma extendiéndose al lado del conductor sobre las demás porciones.

[Reivindicación 9]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con una de las reivindicaciones 2 a 8, en donde los bombillos de los faros delanteros derecho e izquierdo incluyen dos filamentos.

[Reivindicación 10]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con una

de las reivindicaciones 1 a 9, en donde los faros delanteros derecho e izquierdo se adaptan al lado del manillar para maniobrar una rueda delantera, y las distancias desde la línea central de un cuerpo de vehículo, que se extiende verticalmente en el centro de la dirección del ancho del vehículo de la motocicleta a ambos extremos de los faros delanteros derecho e izquierdo, son iguales.

[Reivindicación 11]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con la reivindicación 10, en donde la intersección de la línea central del cuerpo de vehículo y la línea recta que atraviesa los bombillos de los faros delanteros derecho e izquierdo se localiza en una región de reflector circular de los faros delanteros derecho e izquierdo.

[Nombre del Documento] Extracto de la Divulgación

[Extracto]

[Problema]

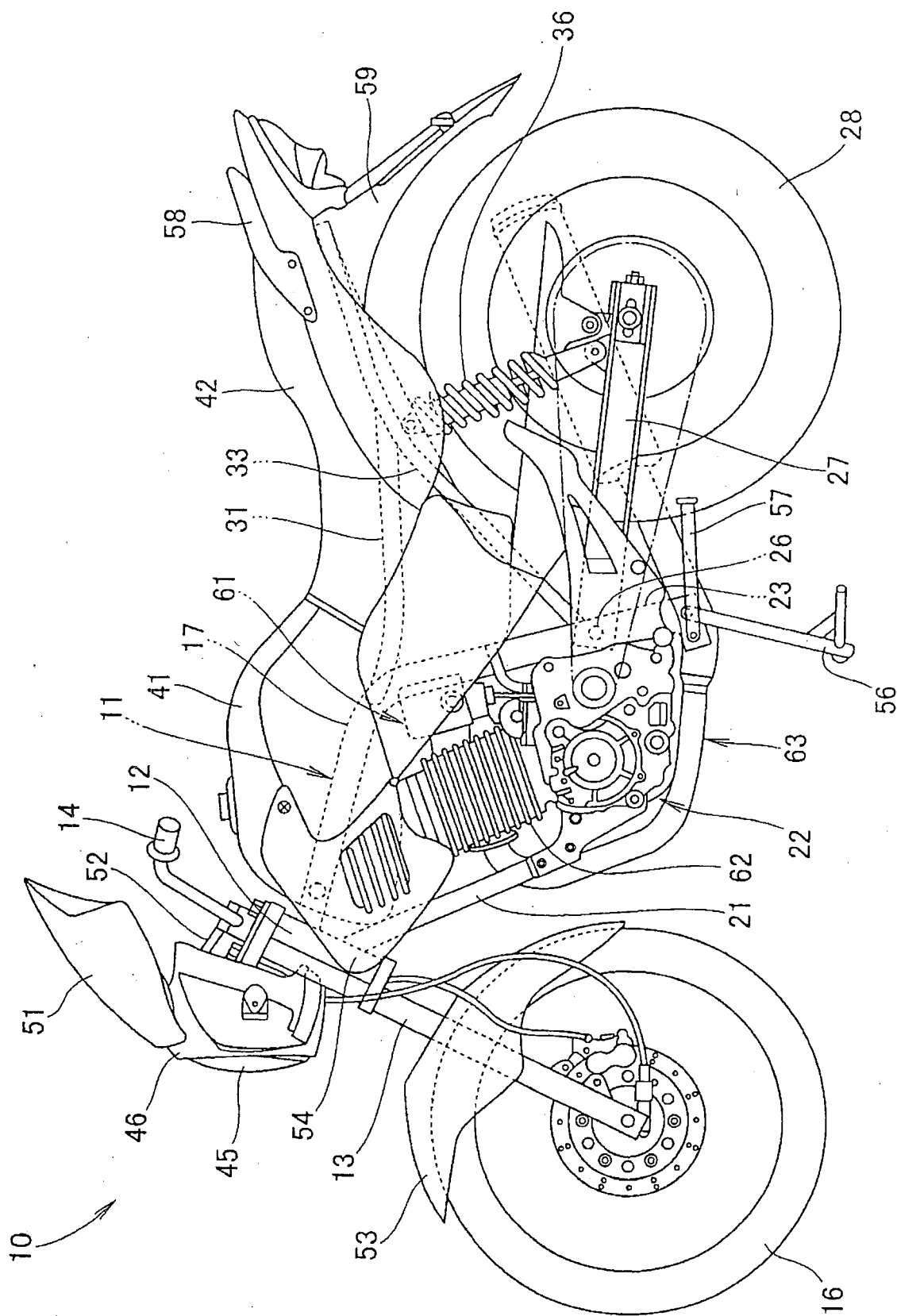
Proveer una estructura de faro delantero de una motocicleta, que pueda incrementar el diseño y la función.

[Solución]

En la estructura de faro delantero de la motocicleta, en la cual se proveen el faro **71** de luces bajas y el faro **72** de luces altas a la derecha y a la izquierda, vistos de frente por lo menos uno a la vez, y el faro derecho **71** de luces bajas y el faro izquierdo **72** de luces altas se configuran de manera asimétrica, en la primera línea vertical **101** y la segunda línea vertical **102** que atraviesan el bombillo de luces bajas **91** y el bombillo de luces altas **92** del faro derecho **71** de luces bajas y el faro izquierdo **72** de luces altas, el ancho vertical **H1** del faro **71** de luces bajas es mayor que el ancho vertical **H2** del faro **72** de luces altas, y el faro derecho **71** de luces bajas y el faro **72** de luces altas se construyen de tal manera que el contorno de uno de ellos es circular y el contorno del otro se configura incluyendo una línea recta.

[Dibujo Seleccionado] Fig. 6

FIG. 1



37

FIG. 2

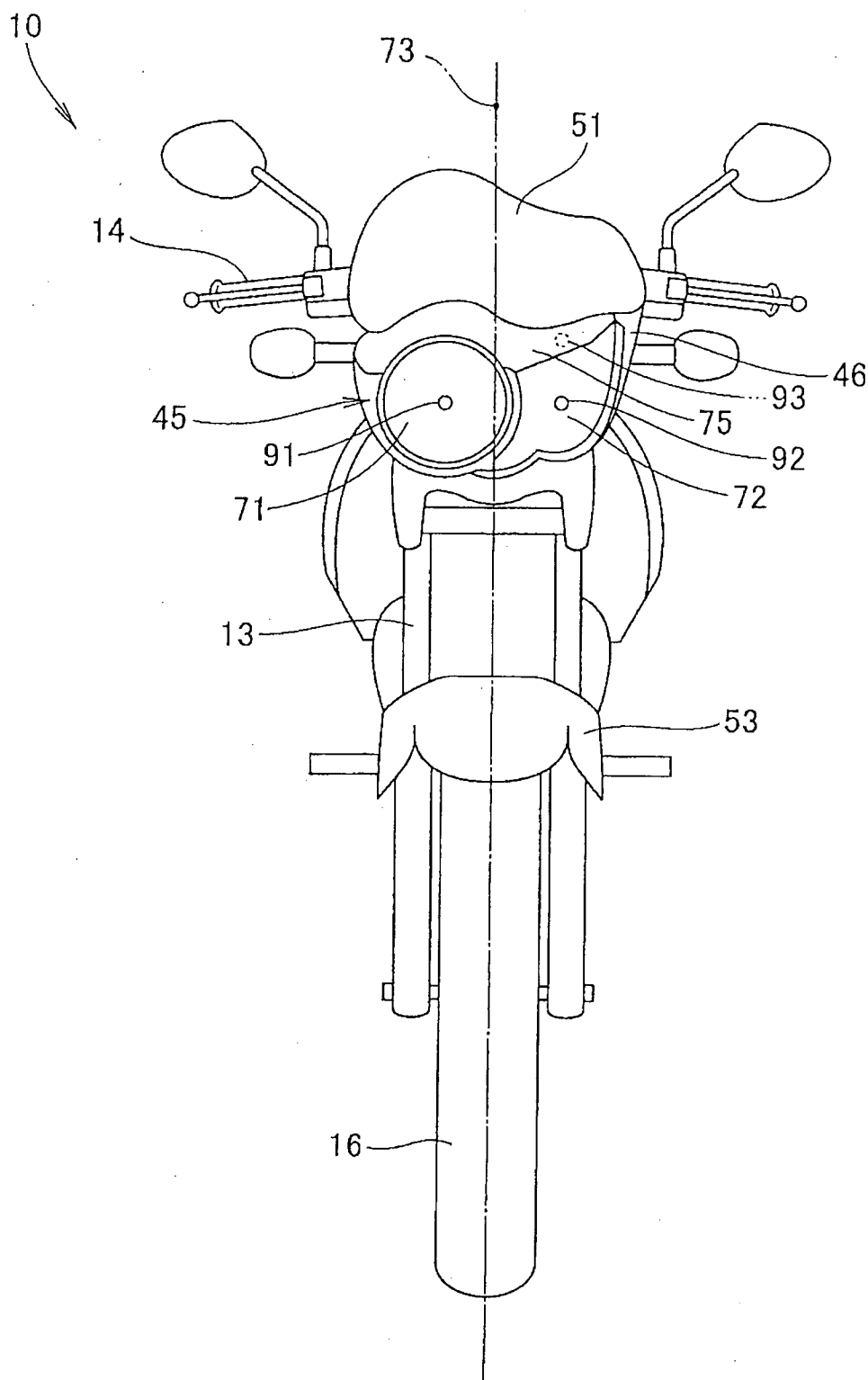


FIG. 3

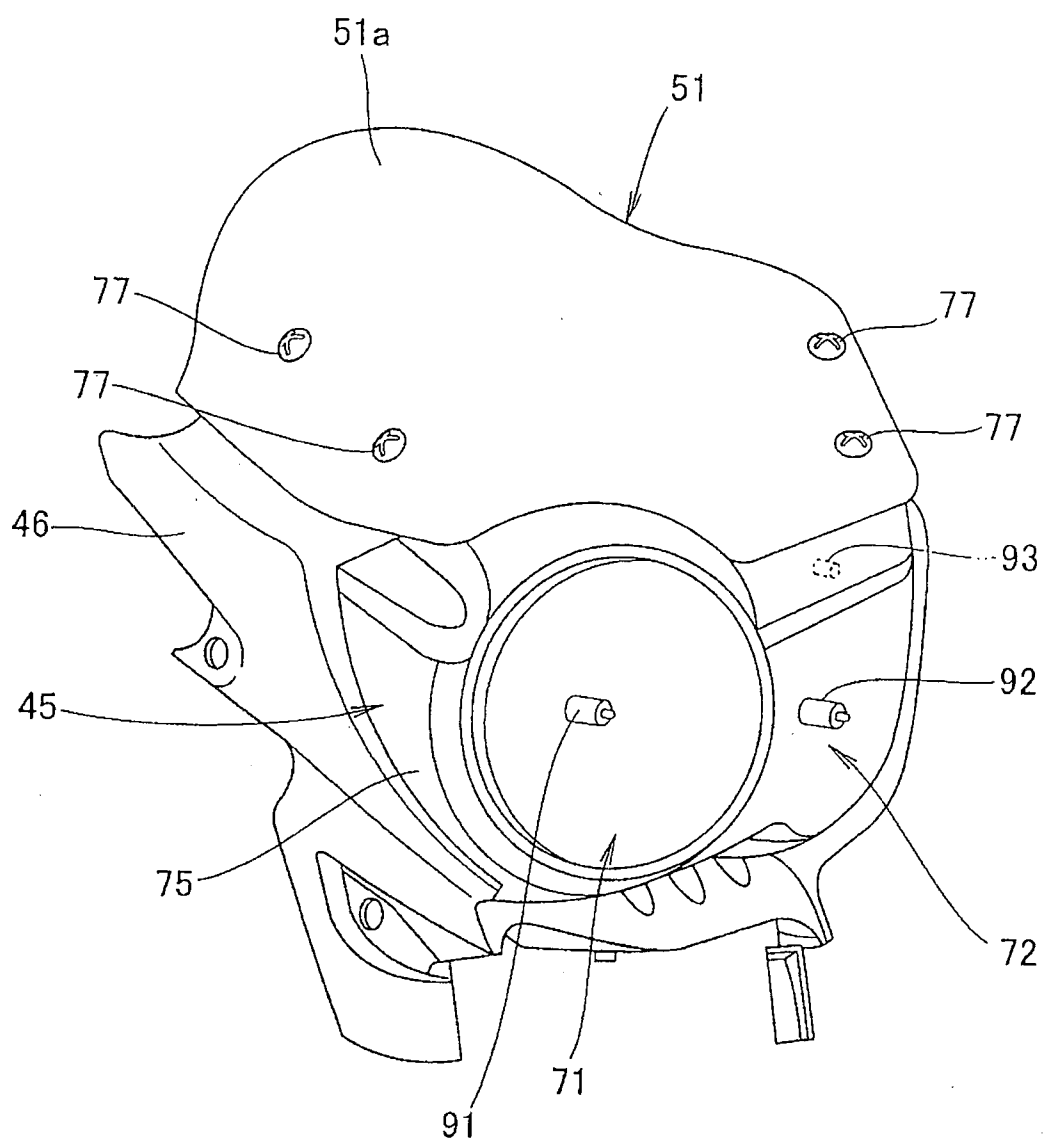


FIG. 4

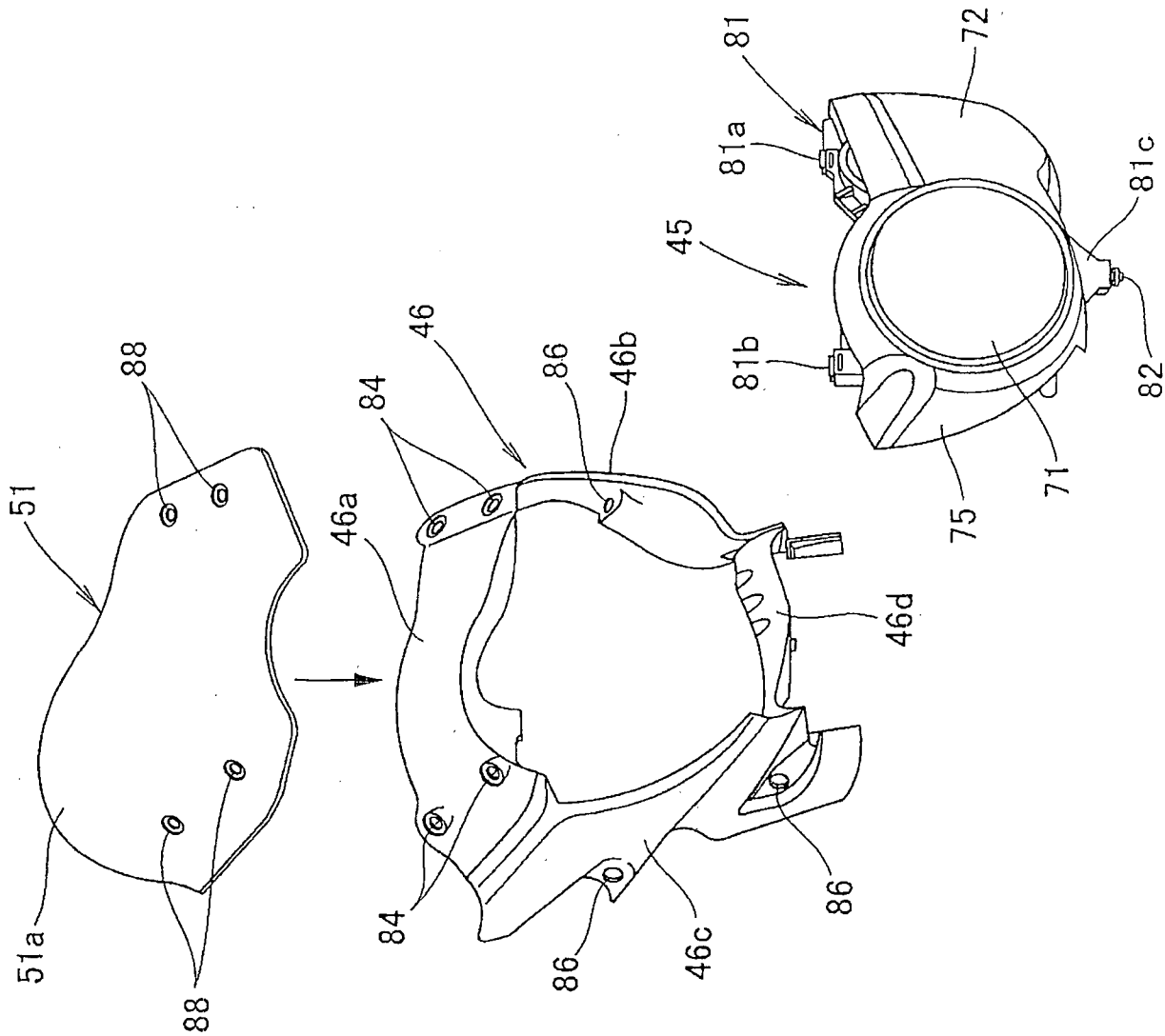


FIG. 5

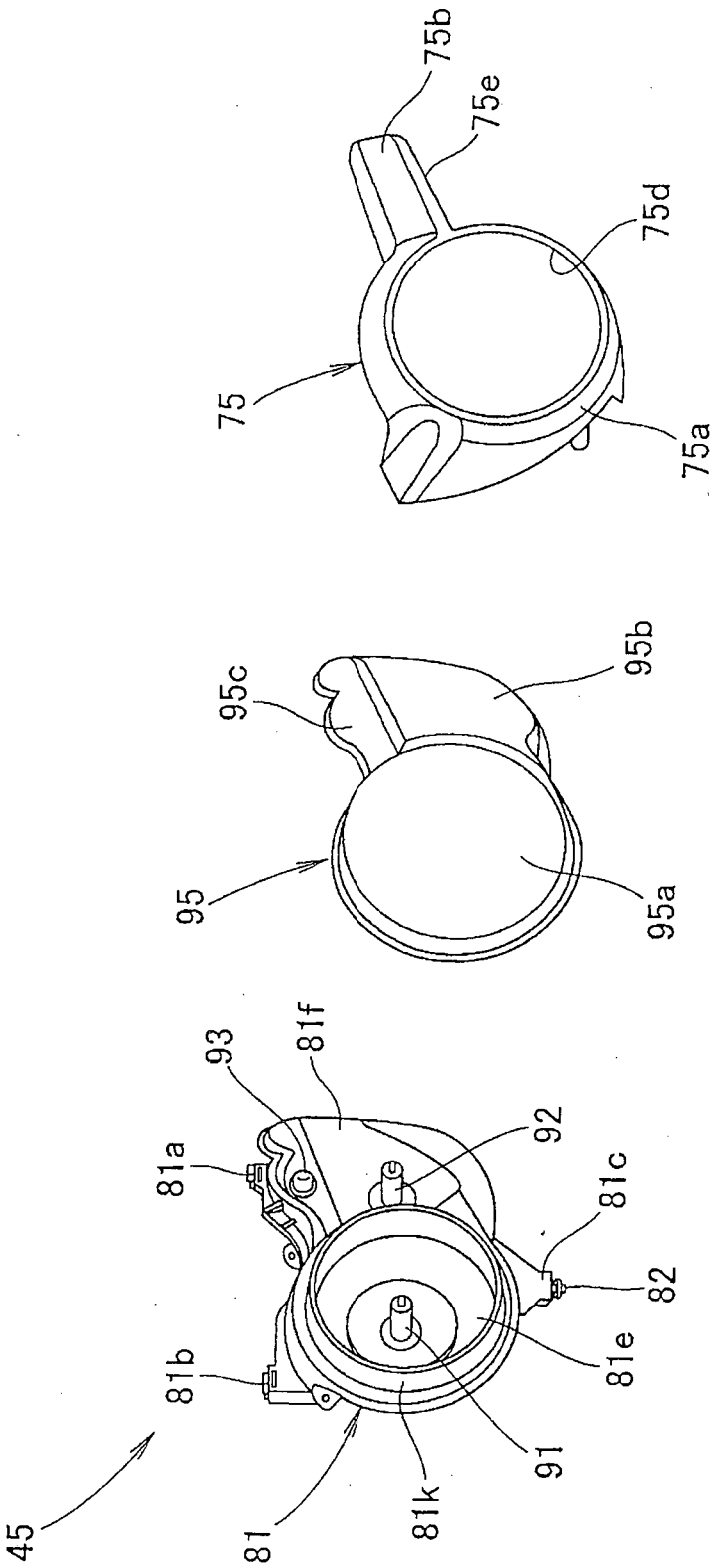


FIG. 6

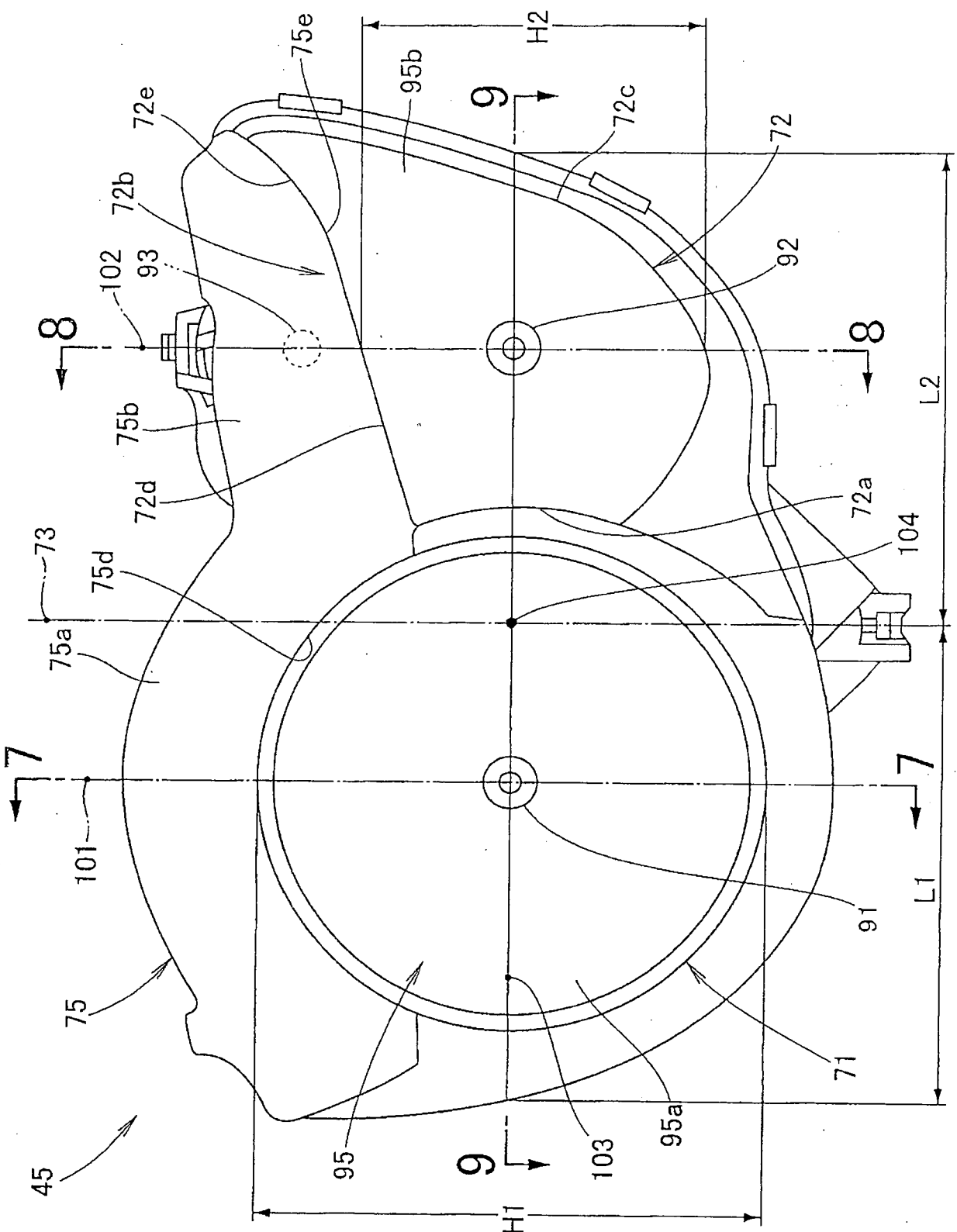


FIG. 7

2/2

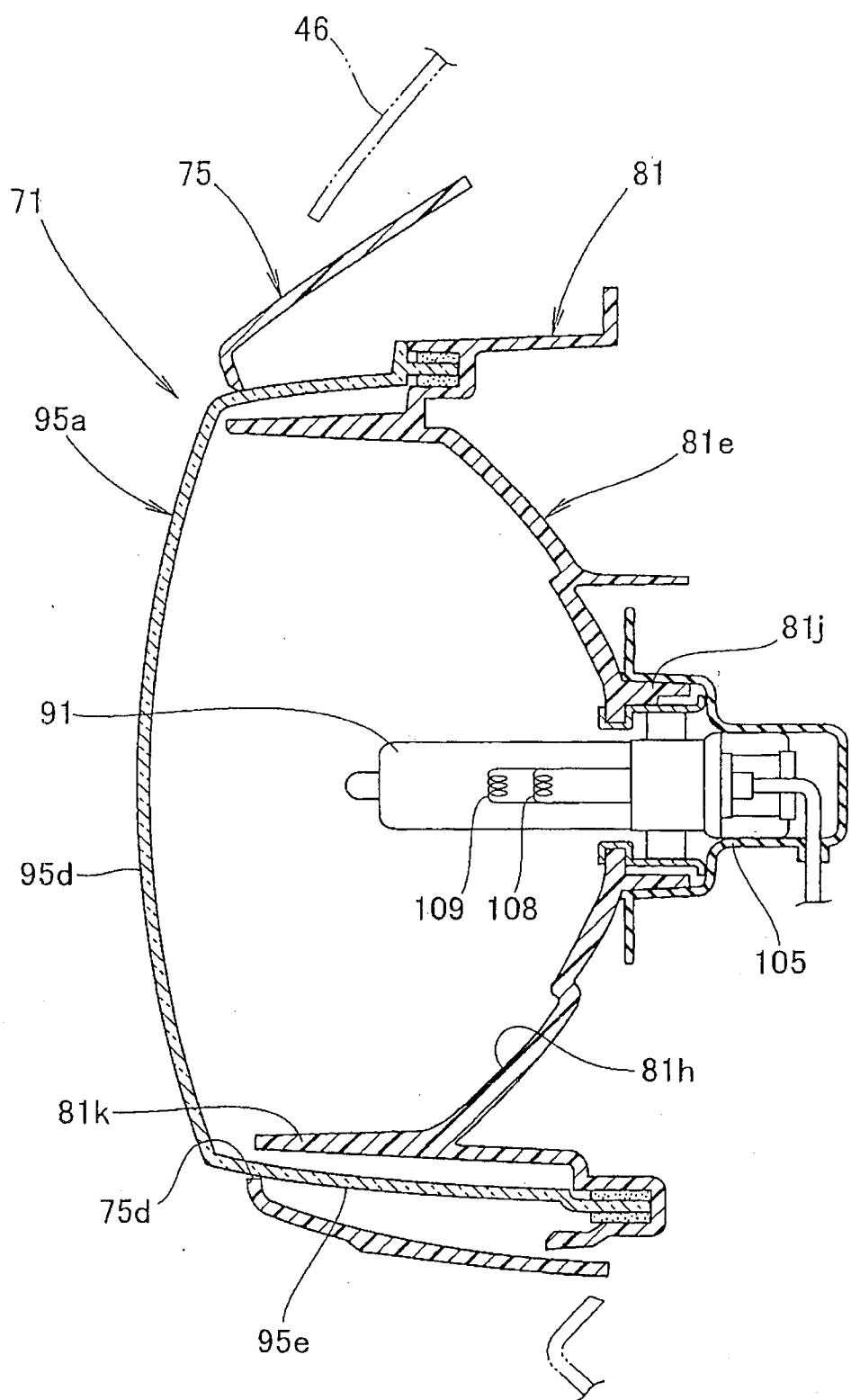


FIG. 8

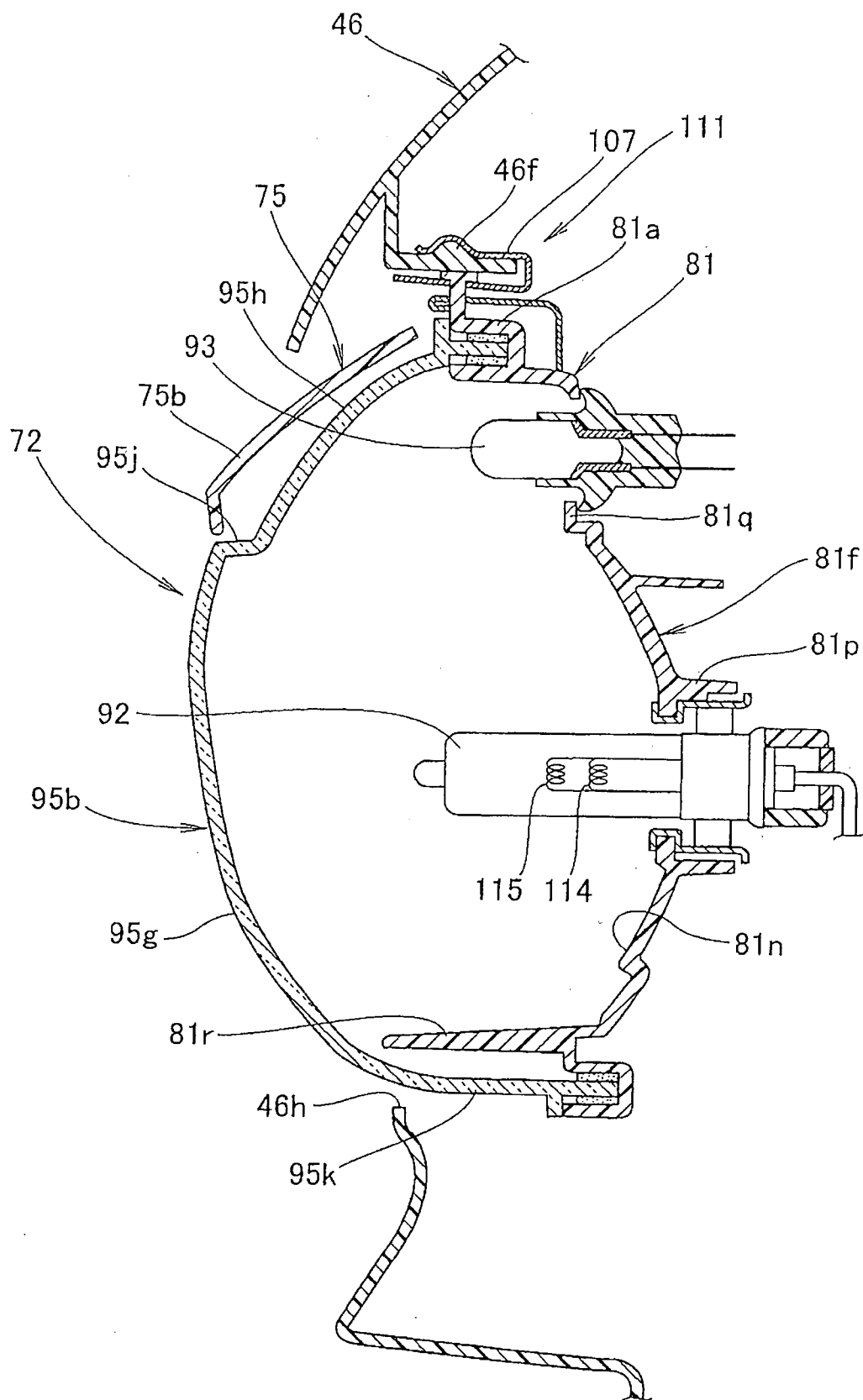
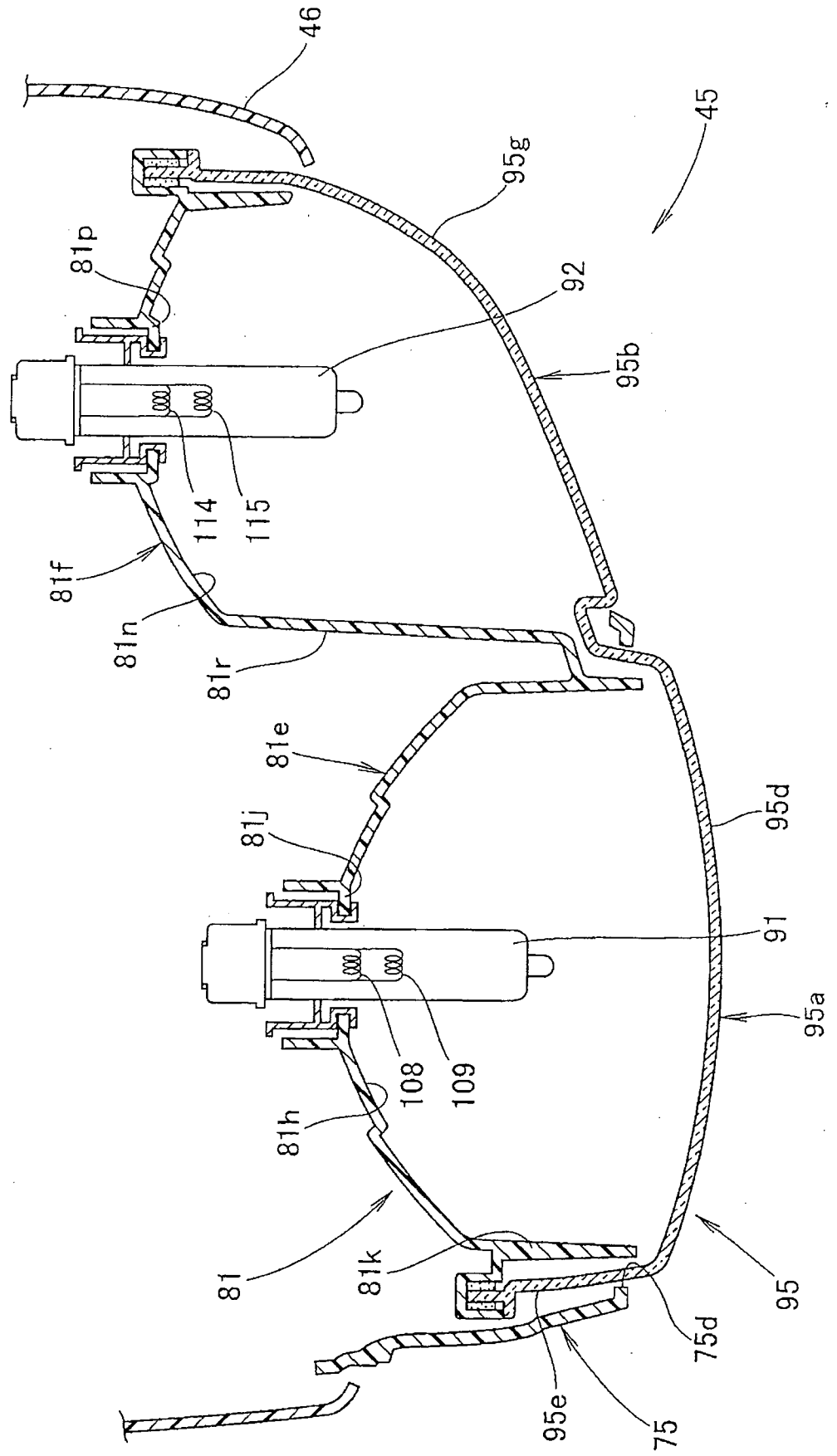


FIG. 9



日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日 2 0 0 8 年 6 月 3 0 日
Date of Application:

出 願 番 号 特 願 2 0 0 8 - 1 7 1 8 0 4
Application Number:

パリ条約による外国への出願
に用いる優先権の主張の基礎
となる出願の国コードと出願
番号

The country code and number
of your priority application,
to be used for filing abroad
under the Paris Convention, is

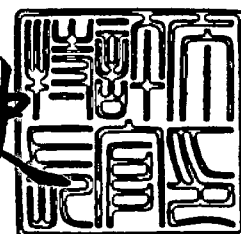
J P 2 0 0 8 - 1 7 1 8 0 4

出 願 人 本田技研工業株式会社
Applicant(s):

2 0 0 8 年 1 2 月 9 日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

鈴木 隆 史



【書類名】 特許願
【整理番号】 H108260201
【提出日】 平成20年 6月30日
【あて先】 特許庁長官 殿
【国際特許分類】 B62J 6/02
F21S 8/10
F21V 14/00

【発明者】
【住所又は居所】 タイ国・10520・バンコク・クロンソーン トンヌン ラッ
カバン・ロムクラウ 1 ロード・209・ムー 1 ホンダ・
アールアンドディー・サウスイースト・アジア・カンパニー・リ
ミテッド内
【氏名】 安藤 雅晴

【発明者】
【住所又は居所】 タイ国・10520・バンコク・クロンソーン トンヌン ラッ
カバン・ロムクラウ 1 ロード・209・ムー 1 ホンダ・
アールアンドディー・サウスイースト・アジア・カンパニー・リ
ミテッド内
【氏名】 ポラデジ・ポルアング

【発明者】
【住所又は居所】 タイ国・10520・バンコク・クロンソーン トンヌン ラッ
カバン・ロムクラウ 1 ロード・209・ムー 1 ホンダ・
アールアンドディー・サウスイースト・アジア・カンパニー・リ
ミテッド内
【氏名】 ウィッド・チョクスワットタナサクン

【特許出願人】
【識別番号】 000005326
【氏名又は名称】 本田技研工業株式会社

【代理人】
【識別番号】 100067356
【弁理士】
【氏名又は名称】 下田 容一郎

【選任した代理人】
【識別番号】 100094020
【弁理士】
【氏名又は名称】 田宮 寛祉

【手数料の表示】
【予納台帳番号】 004466
【納付金額】 15,000円

【提出物件の目録】
【物件名】 特許請求の範囲 1
【物件名】 明細書 1
【物件名】 図面 1
【物件名】 要約書 1
【包括委任状番号】 9723773
【包括委任状番号】 0011844

【書類名】 特許請求の範囲**【請求項 1】**

ハウジングと、このハウジングに設けられるリフレクタと、このリフレクタに取付けられる光源となるバルブと、前記リフレクタ及び前記バルブの前方を覆うように前記ハウジングに取付けられるレンズとから構成される前照灯を複数備え、正面視で左右に前記前照灯がそれぞれ少なくとも 1 灯ずつ設けられるとともに、左右の前照灯が非対称な形状を成す自動二輪車の前照灯構造において、

前記左右の前照灯の前記バルブを通る鉛直線上で、左右の一方の前照灯の上下幅は、他方の前照灯の上下幅よりも大きく、前記左右の前照灯の一方の外形が円形状、他方の外形が直線を含む形状で構成されていることを特徴とする自動二輪車の前照灯構造。

【請求項 2】

前記左右の前照灯は、単一の前記ハウジングと、このハウジングに設けられた各々の前記リフレクタ及び各々の前記バルブと、これらのリフレクタ及びバルブの前方を覆う単一の前記レンズとから構成されることを特徴とする請求項 1 記載の自動二輪車の前照灯構造。

【請求項 3】

前記左右の前照灯のうち、上下幅が小さい方の前照灯にポジションランプを備えることを特徴とする請求項 1 又は請求項 2 記載の自動二輪車の前照灯構造。

【請求項 4】

前記ポジションランプは、前記前照灯の上部に配置されることを特徴とする請求項 3 記載の自動二輪車の前照灯構造。

【請求項 5】

前記レンズを左右に区画するカバー部材を備え、このカバー部材は、前記左右の前照灯のうち、いずれか一方の輪郭形状に沿うように形成されていることを特徴とする請求項 1～請求項 4 のいずれか 1 項記載の自動二輪車の前照灯構造。

【請求項 6】

前記左右の前照灯の一方を円形の輪郭形状とし、前記カバー部材は、前記円形の前照灯の輪郭形状に沿うように前記レンズを区画することを特徴とする請求項 5 記載の自動二輪車の前照灯構造。

【請求項 7】

前記カバー部材は、正面視で一方の前記前照灯に設けられた円形の区画部から前記他方の前照灯側に延びて前記ポジションランプの前方を覆う遮蔽部を備えることを特徴とする請求項 6 記載の自動二輪車の前照灯構造。

【請求項 8】

前記左右の前照灯の上方に、前記カバー部材の上縁に沿ってバイザーが設けられ、このバイザーにおける前記円形の前照灯の上方に対応する部分には、他の部分よりも運転者側へ延ばされた延出部が形成されていることを特徴とする請求項 6～請求項 7 のいずれか 1 項記載の自動二輪車の前照灯構造。

【請求項 9】

前記左右の前照灯の前記バルブは、2つのフィラメントを備えることを特徴とする請求項 2～請求項 8 のいずれか 1 項記載の自動二輪車の前照灯構造。

【請求項 10】

前記左右の前照灯は、前輪を操舵するハンドル側に取付けられ、前記自動二輪車の車幅方向の中央を鉛直に延びる車体の中心線から左右の前照灯の両端までの距離は等しいことを特徴とする請求項 1～請求項 9 のいずれか 1 項記載の自動二輪車の前照灯構造。

【請求項 11】

前記車体の中心線と、前記左右の前照灯の各バルブを通る直線との交点は、前記左右の前照灯の円形の前記リフレクタの領域に位置することを特徴とする請求項 10 記載の自動二輪車の前照灯構造。

【書類名】明細書

【発明の名称】自動二輪車の前照灯構造

【技術分野】

【0001】

本発明は、自動二輪車の前照灯構造の改良に関するものである。

【背景技術】

【0002】

自動二輪車に備える前照灯は、車両のデザインを決める上で大きく影響する部品であり、外観部品として重要度が高い。

このような従来の自動二輪車の前照灯構造として、左右非対称な前照灯が知られている（例えば、特許文献1参照。）。

【特許文献1】特許第3866383号公報

【0003】

特許文献1の図5によれば、前照灯装置50は、左側に放電ランプ55、右側にフィラメントランプ59が配置され、車体中心M4から放電ランプ55とフィラメントランプ59との境界が距離δ4だけオフセットして左右非対称にされている。

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

上記前照灯装置50では、放電ランプ55及びフィラメントランプ59の外形がいずれも矩形であり、放電ランプ55の前面レンズ54とフィラメントランプ59の前面レンズ58との左右幅を変えるにとどまっている。

【0005】

また、左右の前面レンズ54、58の上下幅が同等であるため、前面レンズ54、58が左右に連続的に繋がった印象を受け、前照灯装置50として一つにまとまった形状になっている。

【0006】

従って、前照灯装置50は、左右非対称という新規な印象を受けにくい。また、一般的に前照灯は、意匠性とともに関能性も十分に満足したものであることが好ましい。

【0007】

更に、前照灯にポジションランプを備えたものが知られているが、上記前照灯装置50にポジションランプを設けた場合には、ポジションランプを含めて前照灯の意匠性・機能性を向上させることが望ましい。

【0008】

本発明の目的は、意匠性及び機能性の向上が図れる自動二輪車の前照灯構造を提供することにある。

【課題を解決するための手段】

【0009】

請求項1に係る発明は、ハウジングと、このハウジングに設けられるリフレクタと、このリフレクタに取付けられる光源となるバルブと、リフレクタ及びバルブの前方を覆うようにハウジングに取付けられるレンズとから構成される前照灯を複数備え、正面視で左右に前照灯がそれぞれ少なくとも1灯ずつ設けられるとともに、左右の前照灯が非対称な形状を成す自動二輪車の前照灯構造において、左右の前照灯のバルブを通る鉛直線上で、左右の一方の前照灯の上下幅が、他方の前照灯の上下幅よりも大きく、左右の前照灯の一方の外形が円形状、他方の外形が直線を含む形状で構成されていることを特徴とする。

【0010】

作用として、左右の前照灯でバルブを通る鉛直線上の上下幅が異なることで、左右の前照灯の印象が大きく異なったものとなり、自動二輪車の外観性として強い印象を与える。

更に、上下幅が大きい方の前照灯では、光の拡散量が多くなり、照射範囲が広がるから、例えば、ロービーム用前照灯に適している。

【0011】

また、上下幅が小さい方の前照灯では、光が収束しやすくなり、スポット的に照射することが可能になるから、照射距離が大きくなり、例えば、ハイビーム用前照灯に適している。

【0012】

更にまた、外形が円形状の前照灯と、外形が直線を含む形状の前照灯というように、左右の前照灯の外形が大きく異なるため、左右の前照灯全体の外観性として強い印象を与える。

円形状の前照灯は、リフレクタの上下左右の寸法を大きくすることが可能になり、光の拡散量が多くなって照射範囲が広がるため、ロービーム用前照灯に適している。

【0013】

請求項2に係る発明は、左右の前照灯が、単一のハウジングと、このハウジングに設けられた各々のリフレクタ及び各々のバルブと、これらのリフレクタ及びバルブの前方を覆う単一のレンズとから構成されることを特徴とする。

作用として、単一のハウジング及び単一のレンズによって、左右の異なる形状の前照灯を単一の前照灯として車体に組付けることが可能になる。

【0014】

請求項3に係る発明は、左右の前照灯のうち、上下幅が小さい方の前照灯にポジションランプを備えることを特徴とする。

作用として、ポジションランプを上下幅が小さい方の前照灯に備えることで、左右の前照灯全体としての上下幅が大きくならないため、左右の前照灯全体がコンパクトになる。

【0015】

これにより、ポジションランプを備えていない上下幅が大きい方の前照灯では、ポジションランプによりリフレクタ面を縮小することがないので、光の拡散量が確保され、広い照射範囲が維持される。

【0016】

請求項4に係る発明は、ポジションランプが、前照灯の上部に配置されることを特徴とする。

作用として、ポジションランプの位置が高くなり、視認性が高まる。

【0017】

請求項5に係る発明は、レンズを左右に区画するカバー部材を備え、このカバー部材が、左右の前照灯のうち、いずれか一方の輪郭形状に沿うように形成されていることを特徴とする。

【0018】

作用として、レンズを左右に区画するカバー部材が、左右の前照灯の一方の輪郭形状に沿うように形成されることで、左右の前照灯の一方が外観として強調されて、他方の前照灯よりも手前に位置するような印象を与えることが可能になり、左右の前照灯で遠近感が異なるように感じさせる。

【0019】

請求項6に係る発明は、左右の前照灯の一方を円形の輪郭形状とし、カバー部材が、円形の前照灯の輪郭形状に沿うようにレンズを区画することを特徴とする。

作用として、左右の前照灯のうち、円形状の輪郭形状とされた前照灯が、カバー部材によって強調されて他方の前照灯よりも前方に位置するような印象を与える。

【0020】

請求項7に係る発明は、カバー部材が、正面視で一方の前照灯に設けられた円形の区画部から他方の前照灯側に延びてポジションランプの前方を覆う遮蔽部を備えることを特徴とする。

【0021】

作用として、カバー部材の遮蔽部がポジションランプの前方を覆うことで、ポジションランプは、直接に視認されにくくなり、他方の前照灯がポジションランプの光りで間接的

にほのかに光り、ポジションランプの役目をする。

【0022】

請求項 8 に係る発明は、左右の前照灯の上方に、カバー部材の上縁に沿ってバイザーが設けられ、このバイザーにおける円形の前照灯の上方に対応する部分には、他の部分よりも運転者側へ延ばされた延出部が形成されていることを特徴とする。

作用として、一方の円形の前照灯と他方の前照灯との大きさの違いが、バイザーの形状によって際立つようになる。

【0023】

請求項 9 に係る発明は、左右の前照灯のバルブが、2つのフィラメントを備えることを特徴とする。

作用として、左右の前照灯が同一構造で交換可能であれば、一方の前照灯のフィラメントが切れたときに、一方の前照灯のバルブと他方の前照灯のバルブとを交換することで一方の前照灯が点灯可能になる。

【0024】

請求項 10 に係る発明は、左右の前照灯が、前輪を操舵するハンドル側に取付けられ、自動二輪車の車幅方向の中央を鉛直に延びる車体の中心線から左右の前照灯の両端までの距離が等しいことを特徴とする。

作用として、車両に対して左右の前照灯が違和感なく配置される。

【0025】

請求項 11 に係る発明は、車体の中心線と、左右の前照灯の各バルブを通る直線との交点が、左右の前照灯の円形のリフレクタの領域に位置することを特徴とする。

作用として、車体の中心線に対して、左右の前照灯の慣性モーメントを等しくすることが可能になり、左右のハンドル操作を違和感なく行え、また、大きな前照灯が車体の中心に近く配置され、小さな前照灯が車体の中心から遠く配置される、というようなバランスの取れた魅力的な外観となる。

【発明の効果】

【0026】

請求項 1 に係る発明では、左右の前照灯のバルブを通る鉛直線上で、左右の一方の前照灯の上下幅が、他方の前照灯の上下幅よりも大きいので、左右の前照灯を印象が大きく異なったものにすることができ、自動二輪車の外観性として強い印象を与えることができる。従って、意匠性を向上させることができ、商品魅力を高めることができる。

【0027】

また、一方の前照灯の上下幅を大きくすることで、光の拡散量を多くして照射範囲を広くすることができ、ロービームに適した前照灯とすることができる。

更に、他方の前照灯の上下幅を小さくすることで、光の拡散量を少なくしてスポット的に照射することができ、照射距離を大きくすることができるため、ハイビームに適した前照灯とすることができる。

以上より、左右の前照灯全体としての意匠性を向上させながら、機能性をも向上させることができる。

【0028】

更にまた、左右の前照灯の一方の外形が円形状、他方の外形が直線を含む形状で構成されているので、左右の前照灯の形状を大きく異ならせることができ、左右の前照灯全体の外観性として強い印象を与えることができる。

また、左右の前照灯の一方を円形状とすることで、上下左右方向においてリフレクタ面を大きくすることができ、ロービームに適した形状とすることができる。

【0029】

請求項 2 に係る発明では、左右の前照灯が、単一のハウジングと、このハウジングに設けられた各々のリフレクタ及び各々のバルブと、これらのリフレクタ及びバルブの前方を覆う単一のレンズとから構成されるので、左右で異なる形状の前照灯を備えながら、単一の前照灯として車体へ容易に組付けることができる。

【0030】

請求項3に係る発明では、左右の前照灯のうち、上下幅が小さい方の前照灯にポジションランプを備えるので、左右の前照灯全体をコンパクトにすることができる。

また、上下幅が大きい方の前照灯にはポジションランプが設けられないので、リフレクタ面を容易に拡大して照射範囲を広くすることができ、ロービーム用として適したものにすることができる。

【0031】

請求項4に係る発明では、ポジションランプが、前照灯の上部に配置されるので、ポジションランプの視認性を高めることができる。

【0032】

請求項5に係る発明では、レンズを左右に区画するカバー部材を備え、このカバー部材が、左右の前照灯のうち、いずれか一方の輪郭形状に沿うように形成されているので、左右一体の前照灯でありながら、左右の前照灯で遠近感を異ならせることができ、より斬新な印象にして意匠性を向上させることができる。

【0033】

請求項6に係る発明では、左右の前照灯の一方を円形の輪郭形状とし、カバー部材が、円形の前照灯の輪郭形状に沿うようにレンズを区画するので、カバー部材が円形状前照灯のレンズの広い範囲に設けられるため、前照灯の外観性の印象をより強めることができ、より一層前照灯の意匠性を向上させることができる。

【0034】

請求項7に係る発明では、カバー部材が、正面視で一方の前照灯に設けられた円形の区画部から他方の前照灯側に延びてポジションランプの前方を覆う遮蔽部を備えるので、カバー部材によってポジションランプを直接に視認しにくくことができ、外観性を向上させることができるとともに、他方の前照灯をポジションランプの光で発光させて自動二輪車の位置や幅を第三者に認識させることができる。

【0035】

請求項8に係る発明では、左右の前照灯の上方に、カバー部材の上縁に沿ってバイザーが設けられ、このバイザーにおける円形の前照灯の上方に対応する部分では、他の部分よりも運転者側へ延ばされた延出部が形成されるので、左右の前照灯の大きさの違いを、バイザーによって際立たせることができる。従って、左右非対称な形状を外観としてより一層強く印象付けることができ、意匠性を向上させることができる。

【0036】

請求項9に係る発明では、左右の前照灯のバルブが、2つのフィラメントを備えるので、一方の前照灯のフィラメントが切れたときに、一方の前照灯のバルブと他方の前照灯のバルブとを交換することが可能になり、一方の前照灯が点灯することができるため、緊急時に容易に対応することができる。

【0037】

請求項10に係る発明では、左右の前照灯が、前輪を操舵するハンドル側に取付けられ、自動二輪車の車幅方向の中央を鉛直に延びる車体の中心線から左右の前照灯の両端までの距離が等しいので、車両に対して左右の前照灯を違和感なく配置することができ、外観性を向上させることができる。

【0038】

請求項11に係る発明では、車体の中心線と、左右の前照灯の各バルブを通る直線との交点が、左右の前照灯の円形のリフレクタの領域に位置するので、車体の中心線に対して、左右の前照灯の慣性モーメントを等しくすることができ、左右のハンドル操作を違和感なく行うことができる上、前照灯のバランスの取れた魅力的な外観を得ることができる。

【発明を実施するための最良の形態】**【0039】**

本発明を実施するための最良の形態を添付図に基づいて以下に説明する。なお、図面は符号の向きに見るものとする。

図1は本発明に係る前照灯構造を備える自動二輪車の側面図であり、自動二輪車10は、車体フレーム11の前端に設けられたヘッドパイプ12にフロントフォーク13が操舵自在に取付けられ、このフロントフォーク13の上端にバーハンドル14、下端に前輪16がそれぞれ取付けられ、車体フレーム11を構成する左右一对のメインフレーム17, 18(手前側の符号17のみ示す。)とダウンフレーム21とにエンジン22が取付けられ、メインフレーム17, 18の後部下部に一体に設けられたピボットフレーム23, 24(手前側の符号23のみ示す。)にピボット軸26を介してスイングアーム27が上下スイング自在に取付けられ、このスイングアーム27の後端に後輪28が取付けられ、メインフレーム17, 18の上部後部から後方へ車体フレーム11を構成する左右一对のシートレール31, 32(手前側の符号31のみ示す。)が延ばされ、ピボットフレーム23, 24とシートレール31, 32の後端とに左右一对のサブフレーム33, 34(手前側の符号33のみ示す。)が取付けられ、スイングアーム27の後部とサブフレーム22, 24とに左右一对のリヤクッションユニット36, 37(手前側の符号36のみ示す。)が渡され、メインフレーム17, 18の上部に燃料タンク41が取付けられ、シートレール31, 32の上部にシート42が取付けられた車両である。

フロントフォーク13の前部には前照灯45及びこの前照灯45を覆うフロントカウル46が取付けられている。

【0040】

図中の符号51はフロントカウル46の上部に取付けられたメータバイザー、52はメータバイザー51で前方が覆われたメータ、53は前輪16の上方を覆うフロントフェンダ、54, 55(手前側の符号54のみ示す。)はフロントサイドカウル、56はメインスタンド、57はサイドスタンド、58はグラブレール、59は後輪28の上方を覆うリヤフェンダ、61はエンジン22のシリンダヘッド62の後部に接続された吸気装置、63はシリンダヘッド62の前部に接続された排気装置である。

【0041】

図2は本発明に係る自動二輪車の正面図であり、自動二輪車10の前照灯45は、左右非対称、即ち、右側に配置されたロービーム専用灯71が円形状(いわゆる「丸目」)、左側に配置されたハイビーム専用灯72が上縁に直線を含む形状(いわゆる「つり目」)というように斬新な印象を与えるものである。

【0042】

図中の符号73は車体の車幅方向の中央を鉛直に延びる車体の中心線であり、この中心線73に対して右側にロービーム専用灯71の大部分が配置され、左側にハイビーム専用灯72が配置されている。

ロービーム専用灯71がロービームを照射するときにはハイビーム専用灯72は消灯し、ハイビーム専用灯72がハイビームを照射するときにはロービーム専用灯71は消灯する。

【0043】

図3は本発明に係る前照灯、フロントカウル及びメータバイザーを示す斜視図であり、前照灯45は、ロービーム専用灯71の輪郭とハイビーム専用灯72の上部とが前照灯カバー75で覆われ、前照灯45の周囲がフロントカウル46で覆われ、フロントカウル46の上方がメータバイザー51で覆われている。

前照灯45及びメータバイザー51はフロントカウル46に取付けられ、フロントカウル46は図示せぬステーを介してフロントフォーク13に取付けられている。

【0044】

メータバイザー51は、前縁が前照灯カバー75に沿うように配置され、ロービーム専用灯71側に、ハイビーム専用灯72側よりも後方に突出する延出部51aが形成されている。この延出部51aは、円形状のロービーム専用灯71の大きさを際立たせる効果を有している。なお、符号77はフロントカウル46にメータバイザーを取付けるためのビスである。

【0045】

図4は本発明に係る前照灯、フロントカウル及びメータバイザーの分解斜視図であり、前照灯45は、フロントカウル46に取付けるために、ハウジング81の上部に上部取付部81a、81b、ハウジング81の下部に下部取付部81cを備える。

【0046】

上部取付部81a、81bは、フロントカウル46の上部内面に前後スイング自在に取付けられる部分であり、下部取付部81cは、フロントカウル46の下部内面にエーミング調整ボルト82で取付けられる部分である。

【0047】

エーミング調整ボルト82は、フロントカウル46に取付けられる前照灯45の角度を調整するためのボルトであり、エーミング調整ボルト82を弛め、上部取付部81a、81bを中心にして前照灯45を前後に揺動させ、前照灯45の角度を調整することで、前照灯45の光軸調整（エーミング）が行われる。光軸調整後はエーミング調整ボルト82を締めて、前照灯45をフロントカウル46に固定する。

【0048】

フロントカウル46は、上壁46a、側壁46b、46c及び下壁46dが一体成形された部品であり、上壁46aに、メータバイザー51を取付けるビス77（図3参照）を挿入する複数のビス挿通穴84を備え、側壁46b、46cにそれぞれ、フロントカウル46の内側のステーに取付けるビスを挿入する複数のビス挿通穴86を備える。

メータバイザー51は、ビス77を挿入する複数のビス挿通穴88を備える。

【0049】

図5は本発明に係る前照灯の分解斜視図であり、前照灯45は、ロービーム用バルブ91、ハイビーム用バルブ92及びポジションランプ93が取付けられたハウジング81と、このハウジング81の前部に取付けられるレンズ95と、このレンズ95の前面に取付けられる前照灯カバー75とからなる。

【0050】

ハウジング81は、ロービーム用バルブ91から発した光を前方へ反射させるために右側に設けられたロービーム用リフレクタ部81eと、ハイビーム用バルブ92から発した光を前方へ反射させるためにロービーム用リフレクタ部81eの左側に設けられたハイビーム用リフレクタ部81fとを一体に備える。

【0051】

レンズ95は、ロービーム用バルブ91で発した光を透過させるために右側に設けられた円形状のロービーム用レンズ部95aと、ハイビーム用バルブ92で発した光を透過させるためにロービーム用レンズ部95aの左側に設けられたハイビーム用レンズ部95bと、ポジションランプ93の前方に配置されたポジションランプ側レンズ部95cを備える一体構造の部品である。

【0052】

前照灯カバー75は、レンズ95におけるロービーム用レンズ部95aとハイビーム用レンズ部95bとを区画する部品であり、ロービーム用レンズ部95aの円形状の輪郭形状に沿うように形成されたリング部75aと、ポジションランプ側レンズ部95cの前方を覆うためにリング部75aから左斜め上方に突出形成されて遮蔽部75bとからなる一体構造の部品である。

【0053】

図6は本発明に係る前照灯の正面図であり、ロービーム専用灯71は、円形状とすることで上下左右方向においてリフレクタ面を大きくし、光の拡散量を多くして照射範囲を広くしている。

【0054】

ハイビーム専用灯72は、その輪郭形状が、ロービーム専用灯71の外形に沿った内側円弧部72aと、この内側円弧部72aの上端から側方斜め上方に延びる上縁部72bと、この上縁部72bの外側端部から下方斜め内方にJ字状に延びて先端が内側円弧部72aの下端に繋がるJ字曲線部72cとからなり、上縁部72bは、内側円弧部72aに繋

がる直線部 72d と、この直線部 72d の左端から上方へ湾曲するように延びる湾曲部 72e とからなる。

このように、ハイビーム専用灯 72 は、つり目形で、直線部 72d を含む新規な印象を与える輪郭形状を有する。

【0055】

ロービーム専用灯 71 におけるロービーム用バルブ 91 の中心を通る第 1 鉛直線 101 上で、ロービーム専用灯 71 の上下幅、即ち、ロービーム用レンズ部 95a の上下幅を $H1$ とし、ハイビーム専用灯 72 におけるハイビーム用バルブ 92 の中心を通る第 2 鉛直線 102 上で、ハイビーム専用灯 72 の上下幅、即ち、ハイビーム用レンズ部 95b の上下幅を $H2$ とすると、 $H1 > H2$ となる。

【0056】

このように、ロービーム専用灯 71 の上下幅 $H1$ をハイビーム専用灯 72 の上下幅 $H2$ よりも大きくすることで、ロービーム専用灯 71 のリフレクタ面の面積をより一層大きくすることができ、広い範囲を照らすことができる。

【0057】

また、ハイビーム専用灯 72 の上下幅 $H2$ を小さくしても、スポット的に光を照射することができるため、ハイビームを照射するのに問題はなく、レンズ 95 の面積を小さくするのに寄与している。

【0058】

ロービーム用バルブ 91 とハイビーム用バルブ 92 とを通る直線を直線 103、車体のこの直線 103 と中心線 73 との交点を交点 104 とすると、中心線 73 からロービーム専用灯 71 の端部までの直線 103 上の距離を $L1$ 、中心線 73 からハイビーム専用灯 72 の端部までの直線 103 上の距離を $L2$ とすると、距離 $L1$ と距離 $L2$ とは等しいか、又はほぼ等しい。また、交点 104 は正面視円形状のロービーム用レンズ部 95a の領域内に位置し、また、正面視円形状のロービーム用リフレクタ部 81e (図 7 参照) の領域内に位置する。

【0059】

これにより、ロービーム専用灯 71 の重心位置及びハイビーム専用灯 72 の重心位置が中心線 73 から等しいかほぼ等しくなり、バーハンドル 14 (図 2 参照) を左右に操舵したときに、違和感なくハンドル操作を行うことができる。

【0060】

前照灯カバー 75 は、リング部 75a に、ロービーム用レンズ部 95a の外周部に嵌合する円形の穴部 75d が設けられ、遮蔽部 75b に、ハイビーム用レンズ部 95b の上縁部 72b に沿う下縁部 75e が設けられる。

【0061】

以上の図 5、図 6 に示したように、レンズ 95 を左右に区画するカバー部材としての前照灯カバー 75 を備え、この前照灯カバー 75 が、左右のロービーム専用灯 71 及びハイビーム専用灯 72 のうち、いずれか一方の輪郭形状に沿うように形成されているので、左右一体の前照灯 45 でありながら、左右のロービーム専用灯 71 及びハイビーム専用灯 72 で遠近感を異ならせることができ、より斬新な印象にして意匠性を向上させることができる。

【0062】

また、左右のロービーム専用灯 71 及びハイビーム専用灯 72 の一方を円形の輪郭形状とし、前照灯カバー 75 が、円形のロービーム専用灯 71 の輪郭形状に沿うようにレンズ 95 を区画するので、前照灯カバー 75 が円形状のロービーム専用灯 71 のロービーム用レンズ部 95a の広い範囲に設けられるため、前照灯 45 の外観性の印象をより強めることができ、より一層前照灯 45 の意匠性を向上させることができる。

また、ロービーム用リフレクタ部 81e の前方を前照灯カバー 75 によって覆うことがないため、十分なリフレクタ面積及びレンズ面積を確保することができる。

【0063】

更に、前照灯カバー 75 が、正面視で一方のロービーム専用灯 71 に設けられた円形の区画部としてのリング部 75 a から他方のハイビーム専用灯 72 側に延びてポジションランプ 93 の前方を覆う遮蔽部 75 b を備えるので、前照灯カバー 75 によってポジションランプ 93 を直接に視認しにくくすることができ、外観性を向上させることができるとともに、他方のハイビーム専用灯 72 をポジションランプ 93 の光で発光させて自動二輪車 10 の位置や幅を第三者に認識させることができる。

【0064】

更にまた、図 2、図 3、図 6 に示したように、左右のロービーム専用灯 71 及びハイビーム専用灯 72 の上方に、カバー部材としてのフロントカウル 46 の上縁に沿ってバイザーとしてのメータバイザー 51 が設けられ、このメータバイザー 51 における円形のロービーム専用灯 71 の上方に対応する部分では、他の部分よりも運転者側へ延ばされた延出部 51 a が形成されるので、左右のロービーム専用灯 71 及びハイビーム専用灯 72 の大きさの違いを、メータバイザー 51 によって際立たせることができる。従って、左右非対称な形状を外観としてより一層強く印象付けることができ、意匠性を向上させることができる。

【0065】

図 7 は図 6 の 7-7 線断面図であり、ロービーム専用灯 71 は、ハウジング 81 に形成されたロービーム用リフレクタ部 81 e と、このロービーム用リフレクタ部 81 e の中央部に取付けられたロービーム用バルブ 91 と、これらのロービーム用リフレクタ部 81 e 及びロービーム用バルブ 91 の前方を覆うロービーム用レンズ部 95 a とからなる。

【0066】

ロービーム用リフレクタ部 81 e は、光を反射させるリフレクタ面 81 h と、ロービーム用バルブ 91 が装着されるバルブ装着部 81 j とを備え、リフレクタ面 81 h は、複数の反射面から構成されるマルチリフレクタ構造を有する。なお、105 は防水・防塵のためのシールラバーである。

【0067】

ロービーム用バルブ 91 は、2つのフィラメント 108, 109 を備え、これらのフィラメント 108, 109 はどちらか一方のみ使用される。

【0068】

ロービーム用レンズ部 95 a は、前方に凸状に湾曲した前透過部 95 d と、この前透過部 95 d の外周縁から後方に延びる周壁部 95 e とからなり、この周壁部 95 e に前照灯カバー 75 の穴部 75 d が嵌合し、ロービーム用リフレクタ部 81 e の外周壁 81 k の先端が、周壁部 95 e の内側で穴部 75 d の内側まで延びている。

【0069】

ロービーム専用灯 71 のハウジング 81 と、フロントカウル 46 の開口部との間には隙間が設けられているので、ロービーム専用灯 71 の放熱性を高めることができる。

【0070】

図 8 は図 6 の 8-8 線断面図であり、ハイビーム専用灯 72 は、ハウジング 81 に形成されたハイビーム用リフレクタ部 81 f と、このハイビーム用リフレクタ部 81 f に取付けられたハイビーム用バルブ 92 及びポジションランプ 93 と、これらのハイビーム用リフレクタ部 81 f、ハイビーム用バルブ 92 及びポジションランプ 93 の前方を覆うハイビーム用レンズ部 95 b とからなる。

【0071】

ハイビーム用リフレクタ部 81 f は、光を反射させるリフレクタ面 81 n と、ハイビーム用バルブ 92 が装着されるバルブ装着部 81 p と、ポジションランプ 93 が装着されるランプ装着部 81 q とを備え、リフレクタ面 81 n は、複数の反射面から構成されるマルチリフレクタ構造を有する。なお、図示しないが、上記バルブ装着部 81 p 及びランプ装着部 81 q には防水・防塵のためのシールラバーが設けられている。

【0072】

ハイビーム用バルブ 92 は、ロービーム用バルブ 91 (図 7 参照) と同一構造のもので

あり、2つのハイビーム用フィラメント114, 115を備え、これらハイビーム用フィラメント114, 115はどちらか一方のみ使用される。

【0073】

ハイビーム用レンズ部95bは、前方に凸状に湾曲した前透過部95gと、この前透過部95gの上方で且つ前照灯カバー75の遮蔽部75bの後方に位置する被遮蔽部95hと、これらの前透過部95g及び被遮蔽部95hのそれぞれの間に形成された段部95jと、前透過部95gの下方に形成された下周壁部95kとを備え、この下周壁部95kの内側にハイビーム用リフレクタ部81fに形成された外周壁81rがフロントカウル46の開口部46hまで延びている。

【0074】

図中の符号107は、ハウジング81の上部に設けられた上部取付部81a, 81b（図4参照）のうちの上部取付部81aと、フロントカウル46の内面に形成された前照灯支持部46fとを揺動自在に連結するクリップであり、このクリップ107が撓むことで、光軸調整時に、上部取付部81aと前照灯支持部46fとで構成されるエーミング軸部111を中心にして前照灯45全体が前後に揺動可能となる。

【0075】

以上の図6、図8に示したように、左右のロービーム専用灯71及びハイビーム専用灯72のうち、上下幅が小さい方のハイビーム専用灯72にポジションランプ93を備えるので、左右のロービーム専用灯71及びハイビーム専用灯72全体をコンパクトにすることができる。

【0076】

また、上下幅が大きい方のロービーム専用灯71にはポジションランプ93が設けられないので、リフレクタ面81hを容易に拡大して照射範囲を広くすることができ、ロービーム用として適したものにすることができる。

【0077】

また、ポジションランプ93が、ハイビーム専用灯72の上部に配置されるので、ポジションランプ93の視認性を高めることができる。

【0078】

図9は図6の9-9線断面図であり、ハウジング81は、ロービーム用リフレクタ部81eとハイビーム用リフレクタ部81fとが一体成形された部品であり、ロービーム用リフレクタ部81eに対してハイビーム用リフレクタ部81fが後退した位置にあり、これに伴ってハイビーム用バルブ92もロービーム用バルブ91よりも後退した配置にある。

【0079】

レンズ95は、ロービーム用レンズ部95aとハイビーム用レンズ部95bとポジションランプ側レンズ部95c（図5参照）とが一体成形された部品であり、ロービーム用レンズ部95aの前透過部95dに対してハイビーム用レンズ部95bの前透過部95gが後退して配置され、且つハイビーム用レンズ部95bの前透過部95gは、ロービーム用レンズ部95aから側方へ離れるほど後方にいくように傾斜している。

従って、前照灯45を正面から見たときに、ハイビーム専用灯72よりもロービーム専用灯71がより一層大きく感じられ、非対称な前照灯45を際立たせることができる。

【0080】

例えば、ロービームを照射する場合に、ロービーム用バルブ91のフィラメント108が点灯され、ハイビームを照射する場合に、ハイビーム用バルブ92のフィラメント115が点灯されるようにしておけば、ロービーム用バルブ91のフィラメント108が切れたときに、ロービーム用バルブ91とハイビーム用バルブ92とを交換して取付ける。

【0081】

これにより、ロービームを照射するときに、交換されたハイビーム用バルブ92のフィラメント114が点灯し、ハイビームを照射するときに、交換されたロービーム用バルブ91のフィラメント109が点灯するので、問題ない。このように、バルブ切れという緊急時に迅速に対応することができる。ハイビーム用バルブ92のフィラメント115が切

れた場合も同様に対応することができる。

【0082】

以上の図2、図6、図9に示したように、ハウジング81と、このハウジング81に設けられるリフレクタとしてのロービーム用リフレクタ部81e及びハイビーム用リフレクタ部81fと、これらのロービーム用リフレクタ部81e及びハイビーム用リフレクタ部81fに取付けられる光源となるバルブとしてのロービーム用バルブ91及びハイビーム用バルブ92と、ロービーム用リフレクタ部81e、ハイビーム用リフレクタ部81f及びロービーム用バルブ91、ハイビーム用バルブ92の前方を覆うようにハウジング81に取付けられるレンズ95とから構成されるロービーム専用灯71、ハイビーム専用灯72を備え、正面視で左右にロービーム専用灯71、ハイビーム専用灯72がそれぞれ少なくとも1灯ずつ設けられるとともに、左右のロービーム専用灯71、ハイビーム専用灯72が非対称な形状を成す自動二輪車10の前照灯構造において、左右のロービーム専用灯71、ハイビーム専用灯72のロービーム用バルブ91、ハイビーム用バルブ92を通る第1鉛直線101、第2鉛直線102上で、左右の一方のロービーム専用灯71の上下幅H1が、他方のハイビーム専用灯72の上下幅H2よりも大きくいので、左右のロービーム専用灯71及びハイビーム専用灯72を印象が大きく異なったものにすることができ、自動二輪車10の外観性として強い印象を与えることができる。従って、意匠性を向上させることができ、商品魅力を高めることができる。

【0083】

また、一方のロービーム専用灯71の上下幅H1を大きくすることで、光の拡散量を多くして照射範囲を広くすることができ、ロービームに適した前照灯とすることができる。

更に、他方のハイビーム専用灯72の上下幅H2を小さくすることで、光の拡散量を少なくしてスポット的に照射することができ、照射距離を大きくすることができるため、ハイビームに適した前照灯とすることができる。

以上より、左右のロービーム専用灯71及びハイビーム専用灯72全体としての意匠性を向上させながら、機能性をも向上させることができる。

【0084】

以上の図6に示したように、左右のロービーム専用灯71及びハイビーム専用灯72の一方の外形が円形状、他方の外形が直線を含む形状で構成されているので、左右のロービーム専用灯71及びハイビーム専用灯72の形状を大きく異ならせることができ、左右のロービーム専用灯71及びハイビーム専用灯72全体の外観性として強い印象を与えることができる。

【0085】

また、左右のロービーム専用灯71及びハイビーム専用灯72の一方を円形状とするこ
とで、上下左右方向においてリフレクタ面81hを大きくすることができ、ロービームに
適した形状とすることができる。

【0086】

また、図9に示したように、左右のロービーム専用灯71及びハイビーム専用灯72が、単一のハウジング81と、このハウジング81に設けられた各々のロービーム用リフレクタ部81e、ハイビーム用リフレクタ部81f及び各々のロービーム用バルブ91、ハイビーム用バルブ92と、これらのロービーム用リフレクタ部81e、ハイビーム用リフレクタ部81f及びロービーム用バルブ91、ハイビーム用バルブ92の前方を覆う単一のレンズ95とから構成されるので、左右で異なる形状のロービーム専用灯71、ハイビーム専用灯72を備えながら、単一の前照灯45として車体へ容易に組付けることができる。

【0087】

以上の図7～図9に示したように、左右のロービーム専用灯71のロービーム用バルブ91が2つのフィラメント108、109を備え、ハイビーム専用灯72のハイビーム用バルブ92が、2つのフィラメント114、115を備えるので、例えば、一方のロービーム用バルブ91のフィラメント108が切れたときに、一方のロービーム用バルブ91

と他方のハイビーム用バルブ 92 とを交換することが可能になり、一方のロービーム用バルブ 91 を点灯させることができるため、緊急時に容易に対応することができる。

【0088】

また、図 1、図 6 に示したように、左右のロービーム専用灯 71 及びハイビーム専用灯 72 が、前輪 16 を操舵するバーハンドル 14 側に取付けられ、自動二輪車 10 の車幅方向の中央を鉛直に延びる車体の中心線 73 から左右のロービーム専用灯 71 及びハイビーム専用灯 72 の両端までの距離 L1 と距離 L2 が等しいので、車両に対して左右のロービーム専用灯 71 及びハイビーム専用灯 72 を違和感なく配置することができ、外観性を向上させることができる。

【0089】

更に、車体の中心線 73 と、左右のロービーム専用灯 71 及びハイビーム専用灯 72 の各バルブ 91, 92 を通る直線 103 との交点 104 が、ロービーム専用灯 71 の円形のロービーム用リフレクタ部 81e の領域に位置するので、車体の中心線 73 に対して、左右のロービーム専用灯 71 及びハイビーム専用灯 72 の慣性モーメントを等しくすることができ、左右のハンドル操作を違和感なく行うことができる上、前照灯 45 のバランスの取れた魅力的な外観を得ることができる。

【産業上の利用可能性】

【0090】

本発明の前照灯構造は、自動二輪車に好適である。

【図面の簡単な説明】

【0091】

【図 1】 本発明に係る前照灯構造を備える自動二輪車の側面図である。

【図 2】 本発明に係る自動二輪車の正面図である。

【図 3】 本発明に係る前照灯、フロントカウル及びメータバイザーを示す斜視である。

○
【図 4】 本発明に係る前照灯、フロントカウル及びメータバイザーの分解斜視図である。

【図 5】 本発明に係る前照灯の分解斜視図である。

【図 6】 本発明に係る前照灯の正面図である。

【図 7】 図 6 の 7-7 線断面図である。

【図 8】 図 6 の 8-8 線断面図である。

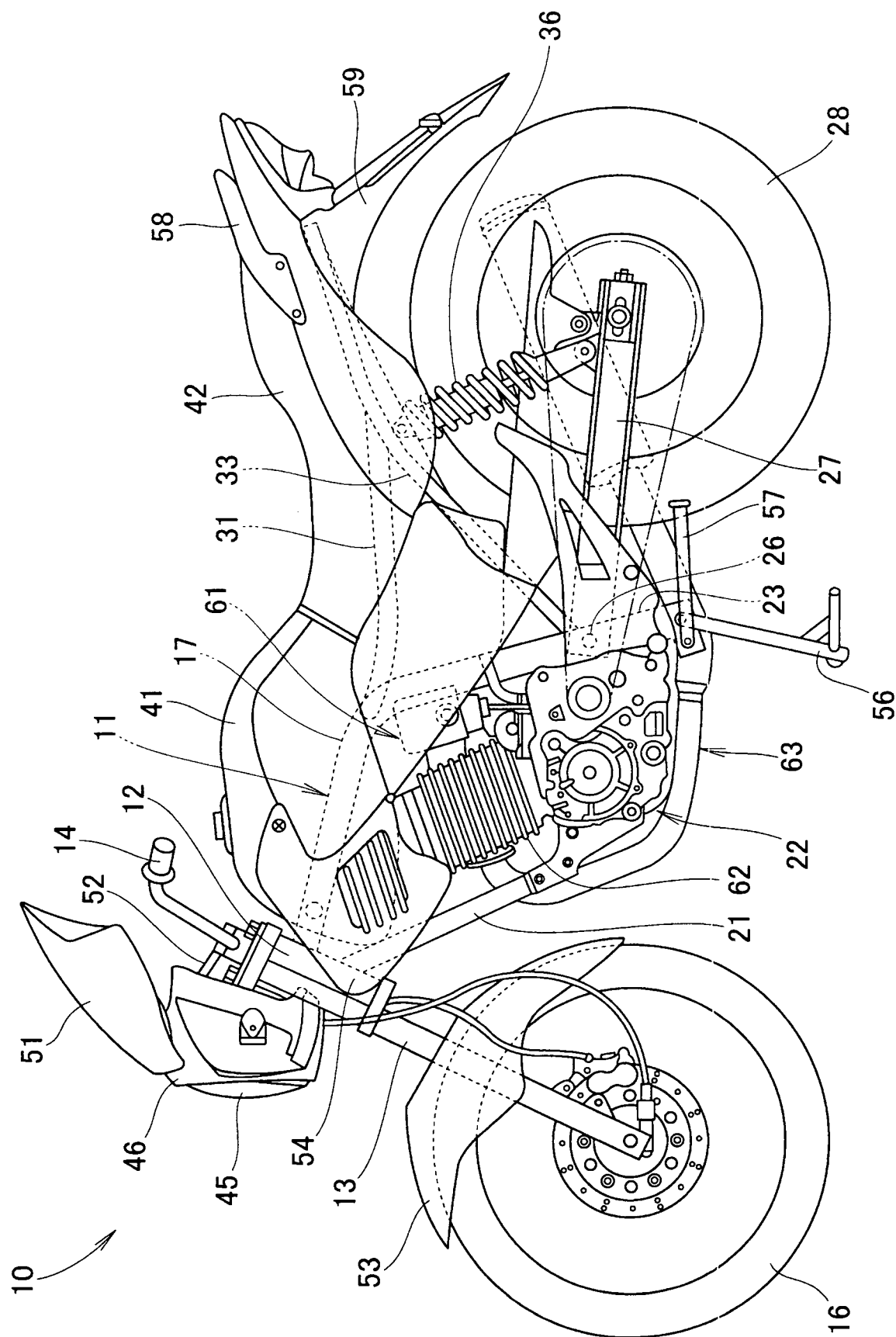
【図 9】 図 6 の 9-9 線断面図である。

【符号の説明】

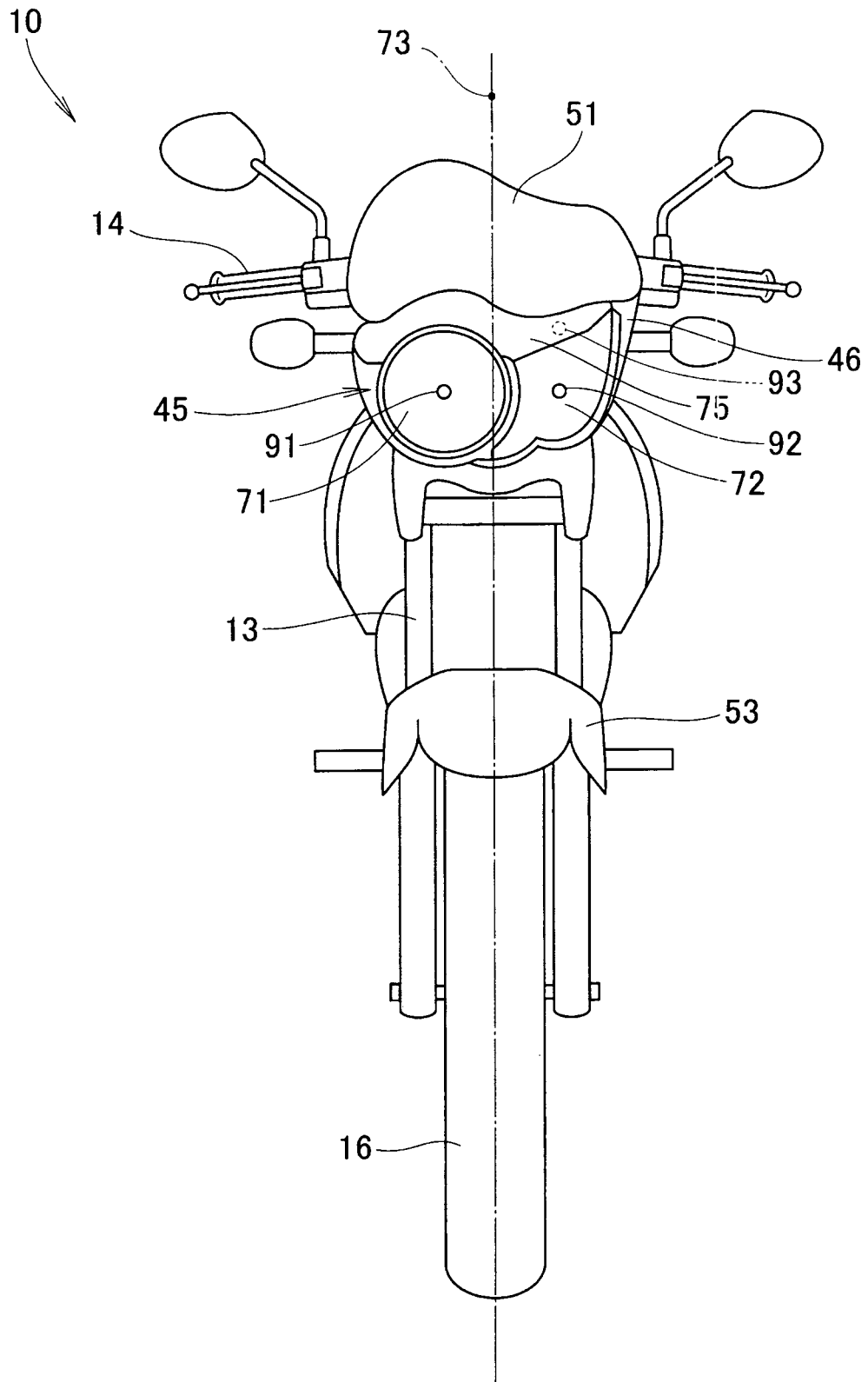
【0092】

10 …自動二輪車、14…ハンドル（バーハンドル）、45…前照灯、46…カバー部材（フロントカウル）、51…バイザー（メータバイザー）、51a…延出部、71, 72…前照灯（ロービーム専用灯、ハイビーム専用灯）、73…車体の中心線、75…カバー部材（前照灯カバー）、75a…区画部（リング部）、75b…遮蔽部、81…ハウジング、81e, 81f…リフレクタ（ロービーム用リフレクタ部、ハイビーム用リフレクタ部）、91, 92…バルブ（ロービーム用バルブ、ハイビーム用バルブ）、93…ポジションランプ、95…レンズ、101, 102…バルブを通る鉛直線（第 1 鉛直線、第 2 鉛直線）、103…直線、104…交点、108, 109, 114, 115…フィラメント、H1, H2…前照灯の上下幅（ロービーム用レンズ部の上下幅、ハイビーム用レンズ部の上下幅）。

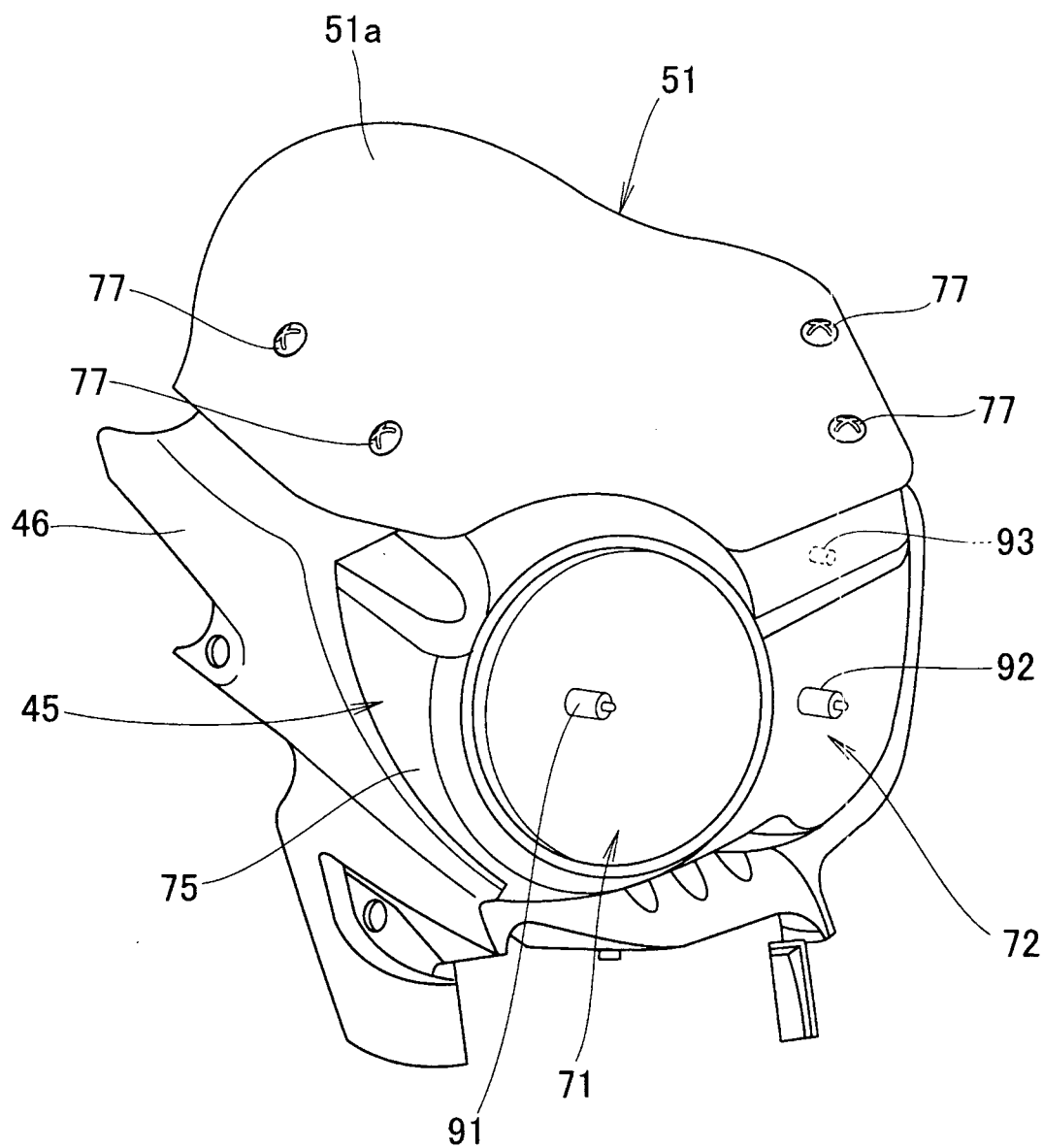
【書類名】 図面
【図1】



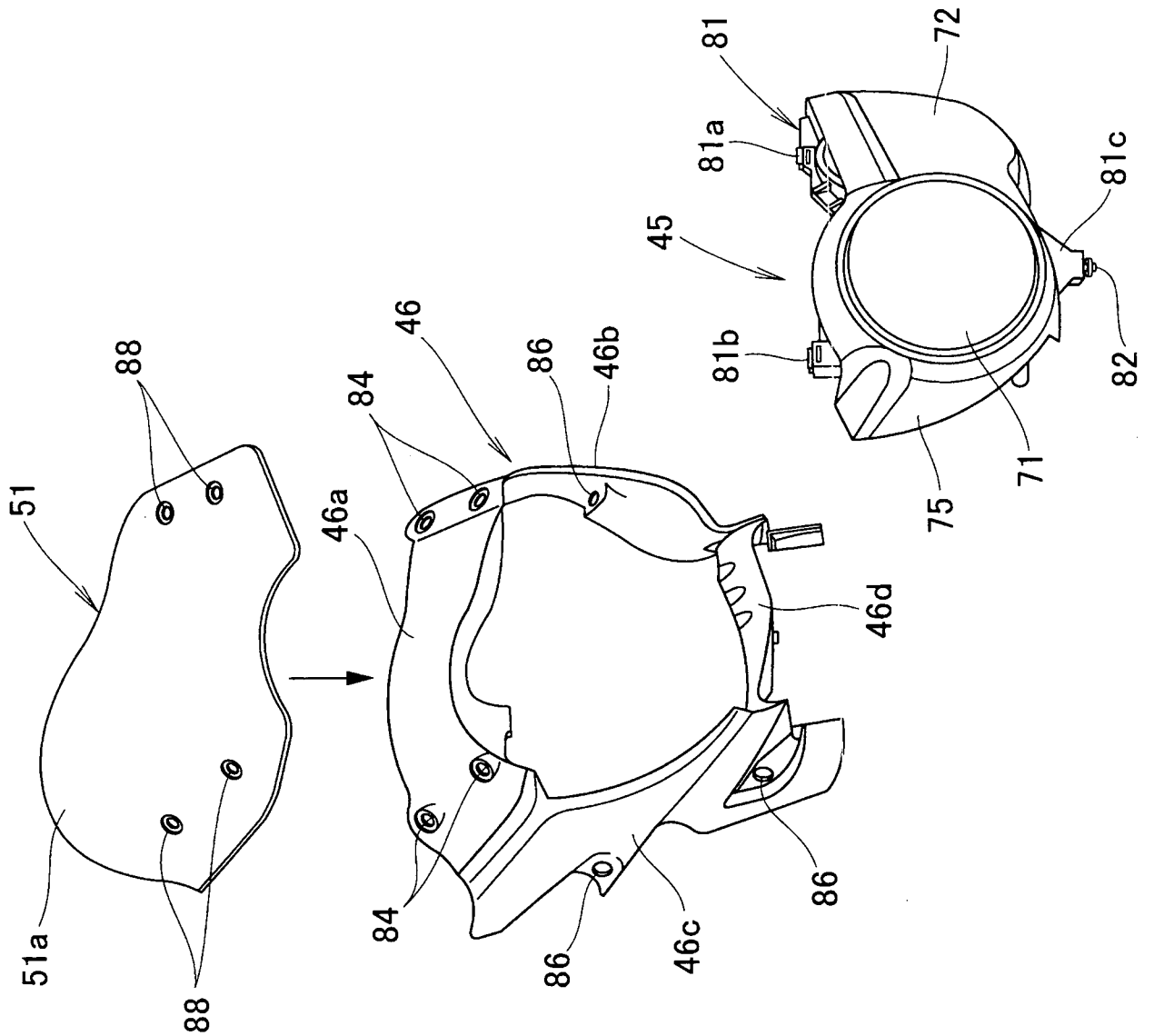
【図 2】



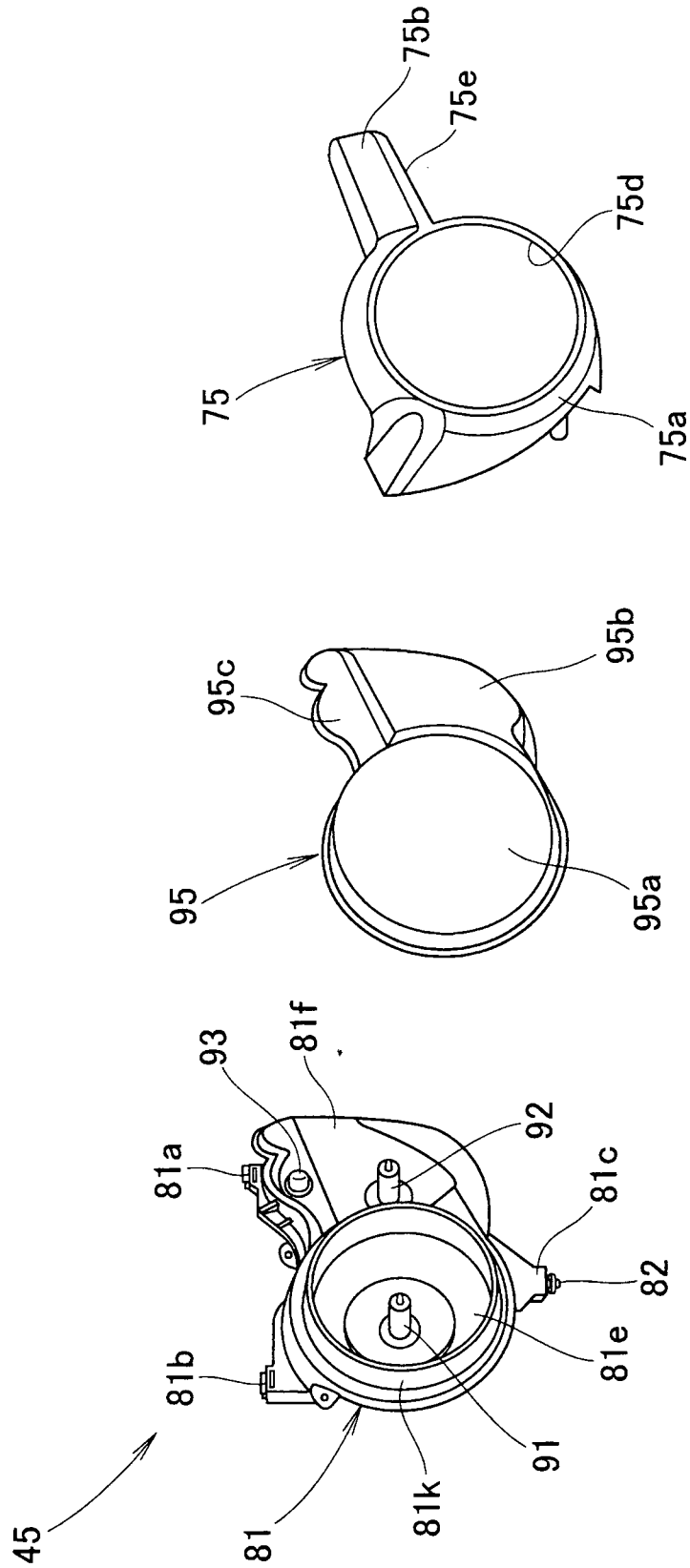
【図 3】



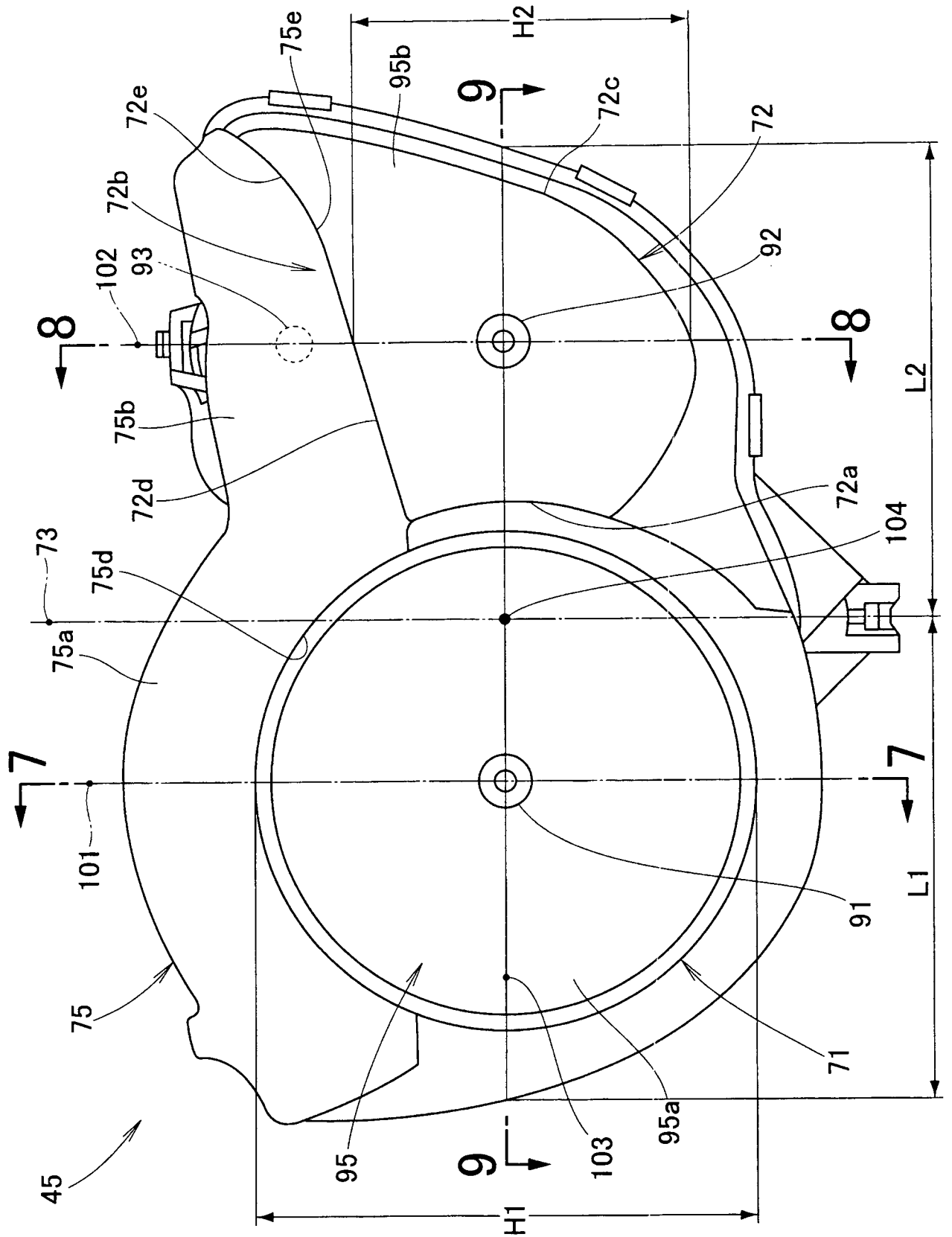
【図 4】



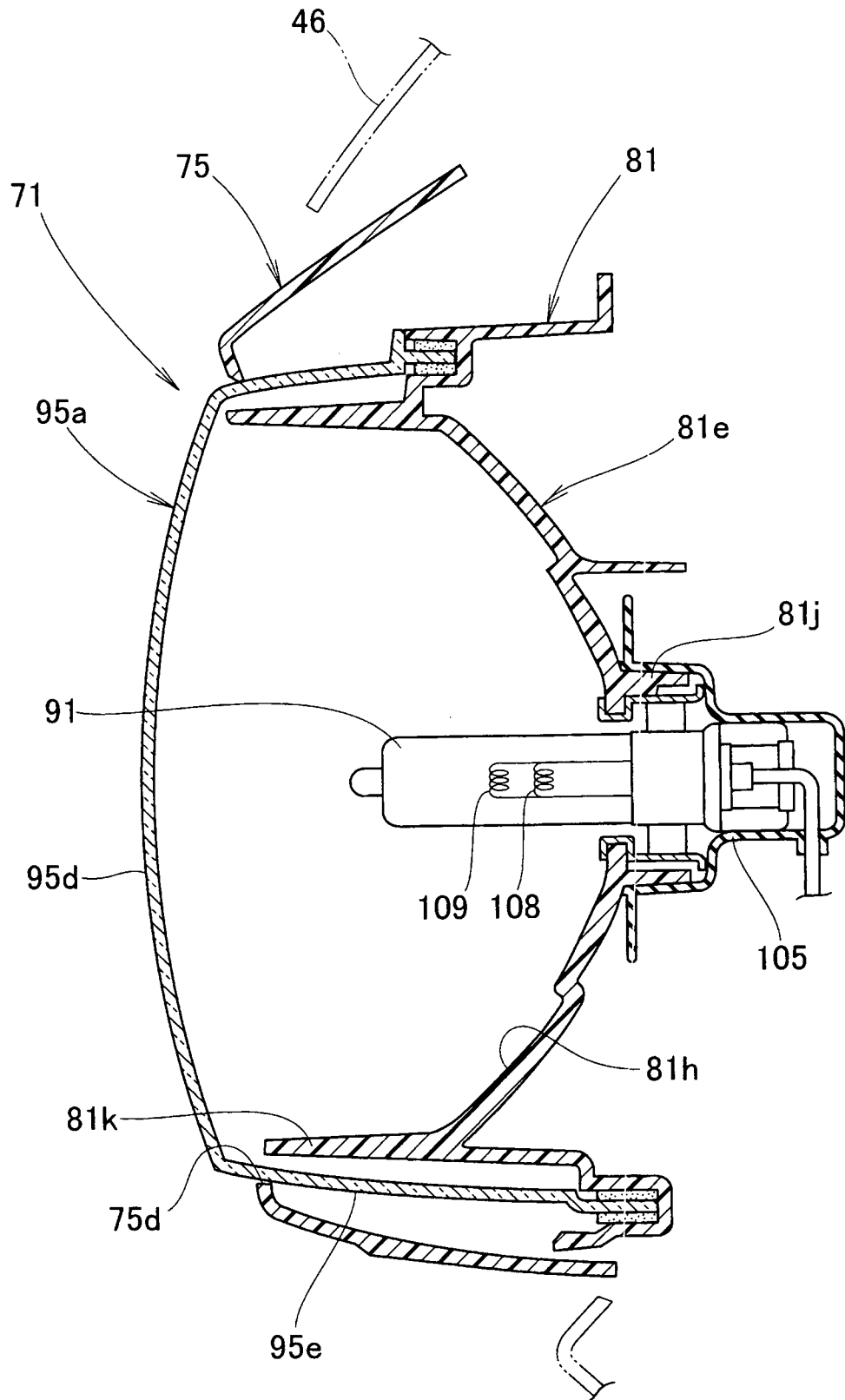
【図 5】



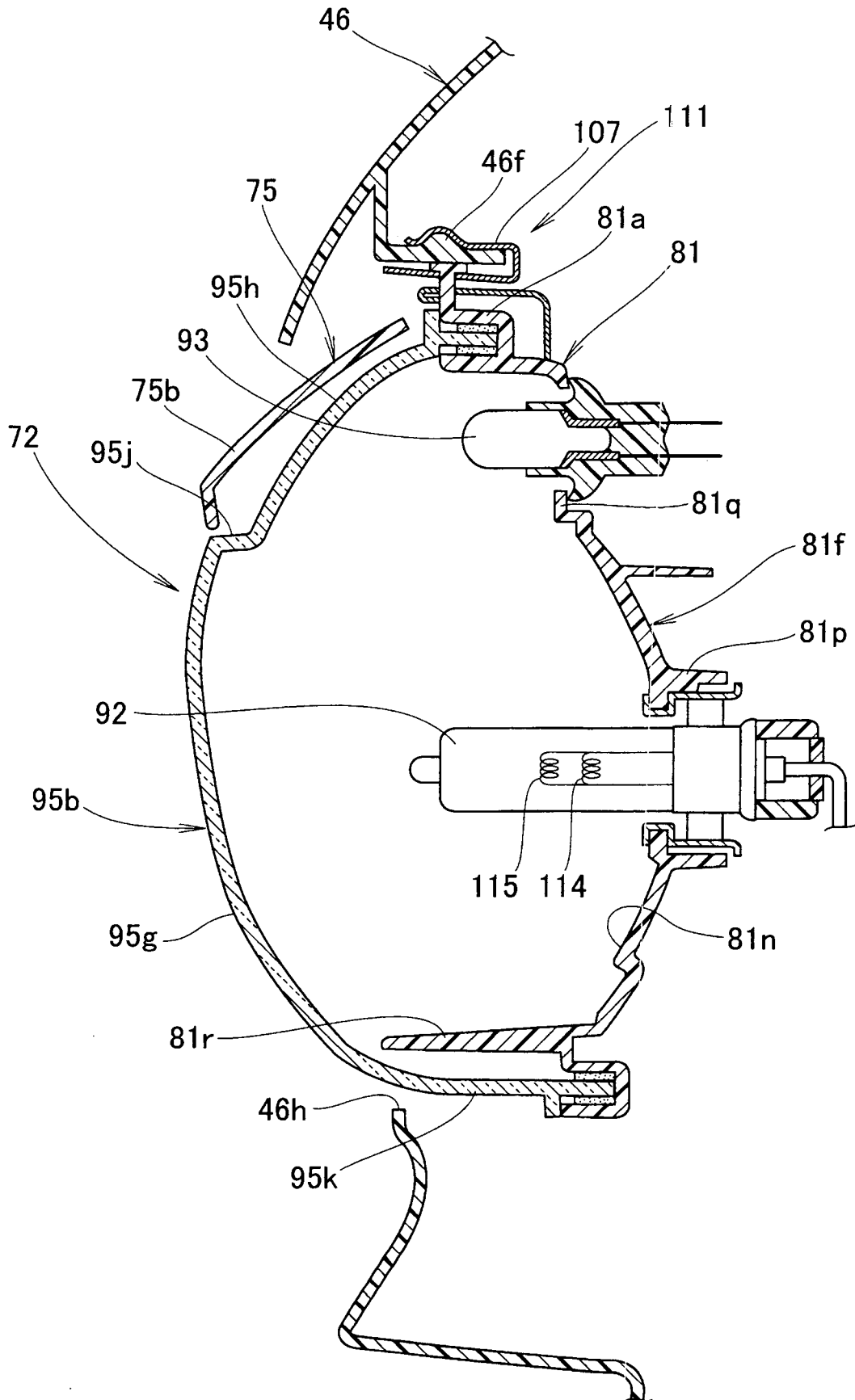
【図6】



【図 7】

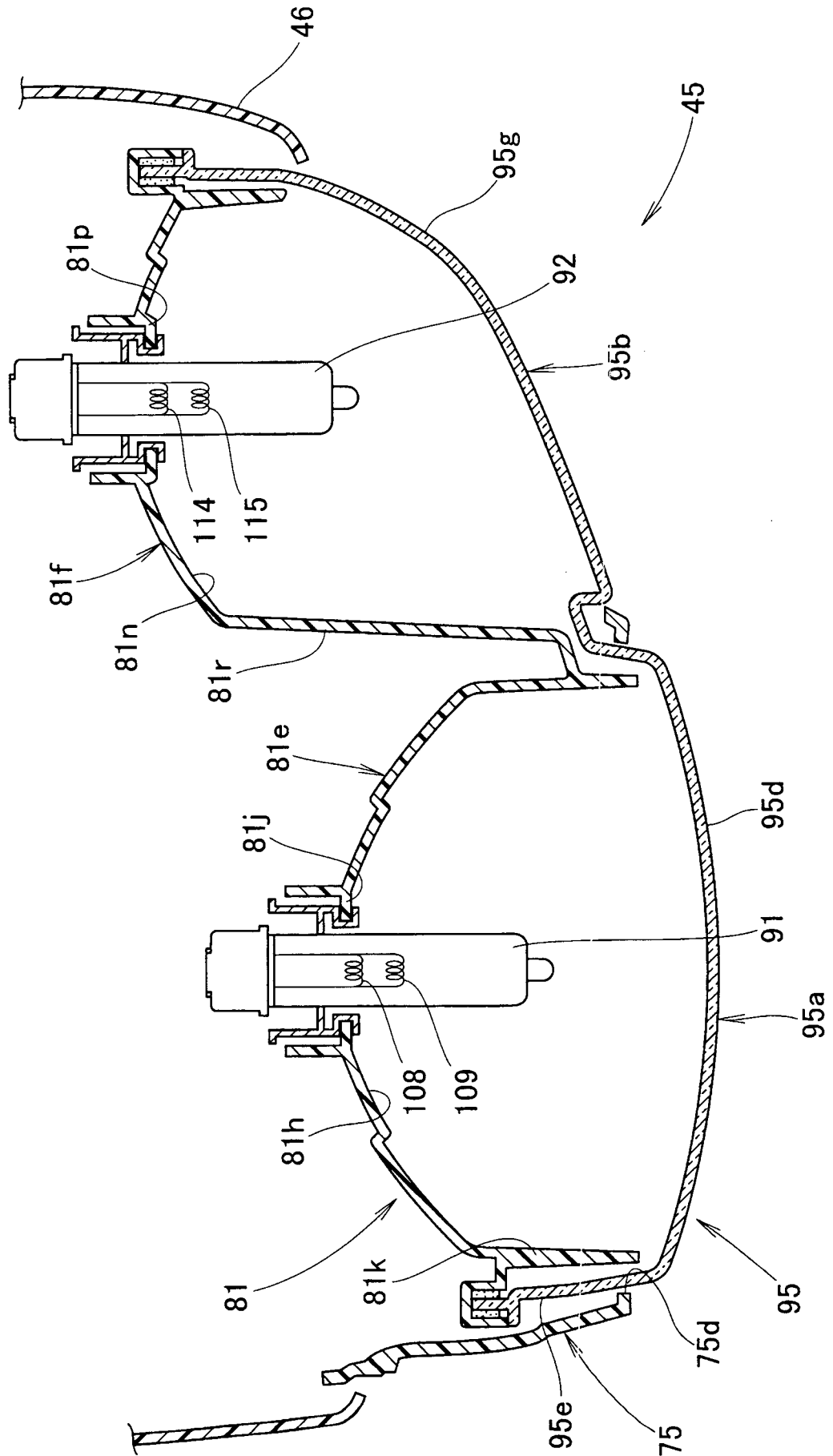


【図 8】



67

【図9】



【書類名】要約書

【要約】

【課題】意匠性及び機能性の向上が図れる自動二輪車の前照灯構造を提供する。

【解決手段】正面視で左右にロービーム専用灯 7 1、ハイビーム用前照灯 7 2 がそれぞれ少なくとも 1 灯ずつ設けられるとともに、左右のロービーム専用灯 7 1、ハイビーム専用灯 7 2 が非対称な形状を成す自動二輪車の前照灯構造において、左右のロービーム専用灯 7 1、ハイビーム専用灯 7 2 のロービーム用バルブ 9 1、ハイビーム用バルブ 9 2 を通る第 1 鉛直線 1 0 1、第 2 鉛直線 1 0 2 上で、ロービーム専用灯 7 1 の上下幅 H 1 が、ハイビーム専用灯 7 2 の上下幅 H 2 よりも大きく、左右のロービーム専用灯 7 1 及びハイビーム専用灯 7 2 の一方の外形が円形状、他方の外形が直線を含む形状で構成されている。

【選択図】図 6

【書類名】 手続補正書
【提出日】 平成20年 7月17日
【あて先】 特許庁長官 殿
【事件の表示】
【出願番号】 特願2008-171804
【補正をする者】
【識別番号】 000005326
【氏名又は名称】 本田技研工業株式会社
【代理人】
【識別番号】 100067356
【弁理士】
【氏名又は名称】 下田 容一郎
【手続補正1】
【補正対象書類名】 特許願
【補正対象項目名】 発明者
【補正方法】 変更
【補正の内容】
【発明者】
【住所又は居所】 タイ国・10520・バンコク・クロンソーン トンヌン ラッ
カバン・ロムクラウ 1 ロード・209・ムー 1 ホンダ
アールアンドディー サウスイースト アジア カンパニー リ
ミテッド内
【氏名】 安藤 雅晴
【発明者】
【住所又は居所】 タイ国・10520・バンコク・クロンソーン トンヌン ラッ
カバン・ロムクラウ 1 ロード・209・ムー 1 ホンダ
アールアンドディー サウスイースト アジア カンパニー リ
ミテッド内
【氏名】 ポラデジ ポウルアング
【発明者】
【住所又は居所】 タイ国・10520・バンコク・クロンソーン トンヌン ラッ
カバン・ロムクラウ 1 ロード・209・ムー 1 ホンダ
アールアンドディー サウスイースト アジア カンパニー リ
ミテッド内
【氏名】 ウィッド チョクスワットタナサクン
【その他】 変更の理由は、以下のとおりです。 発明者の欄の住所表記と氏
名表記に誤記がありました。『ホンダ アールアンドディー サ
ウスイースト アジア カンパニー リミテッド内』の表記を『
ホンダ・アールアンドディー・サウスイースト・アジア・カンパ
ニー・リミテッド内』と記載しました。また、『ポラデジ ポウ
ルアング』の表記を『ポラデジ・ポルアング』、『ウィッド チ
ョクスワットタナサクン』の表記を『ウィッド・チョクスワット
タナサクン』と記載しました。これらはいずれも錯誤によるもの
です。よって、本手続補正書にて発明者の欄を補正いたします。

70

認定・付加情報

特許出願の番号	特願 2008-171804
受付番号	50801528546
書類名	手続補正書
担当官	原 隆夫 2306
作成日	平成 20 年 7 月 23 日

<認定情報・付加情報>

【補正をする者】

【識別番号】

000005326

【住所又は居所】

東京都港区南青山二丁目 1 番 1 号

【氏名又は名称】

本田技研工業株式会社

【代理人】

申請人

【識別番号】

100067356

【住所又は居所】

東京都港区赤坂一丁目 1 番 1 2 号 明産溜池ビル
8 階 下田・田宮特許事務所

【氏名又は名称】

下田 容一郎

特願 2 0 0 8 - 1 7 1 8 0 4

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[0 0 0 0 0 5 3 2 6]

1. 変更年月日

1 9 9 0 年 9 月 6 日

[変更理由]

新規登録

住 所

東京都港区南青山二丁目 1 番 1 号

氏 名

本田技研工業株式会社

11074252

JAPAN PATENT OFFICE

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this office.

Date of Application : June 30, 2008

Application Number : 2008-171804

The country code and number
of your priority application,
to be used for filing abroad
under the Paris Convention, is JP2008-171804

Applicant(s): HONDA MOTOR CO., LTD.

December 9, 2008

Commissioner,
Japan Patent Office: Takashi SUZUKI (seal)

Certificate No. 2008-3047011

73

(Document Name)	Application for Patent
(Reference Number)	H108260201
(Filing Date)	June 30, 2008
(Destination)	Commissioner, Patent Office
(International Patent Classification)	B62J 6/02
	F21S 8/10
	F21V 14/00

(Inventor)
(Address) c/o HONDA · R&D · SOUTHEAST · ASIA · CO., · LTD.
209 Moo 1 Romklao 1 Road, Klong Song Tonnun Ladkrabang,
Bangkok, 10520 Thailand

(Name) Masaharu ANDO

(Inventor)
(Address) c/o HONDA · R&D · SOUTHEAST · ASIA · CO., · LTD.
209 Moo 1 Romklao 1 Road, Klong Song Tonnun Ladkrabang,
Bangkok, 10520 Thailand

(Name) Pholadej · PHOLUANG

(Inventor)
(Address) c/o HONDA · R&D · SOUTHEAST · ASIA · CO., · LTD.
209 Moo 1 Romklao 1 Road, Klong Song Tonnun Ladkrabang,
Bangkok, 10520 Thailand

(Name) Wid · CHOKSUWATTANASAKUL

(Applicant)

(Identification No.) 000005326

(Name) HONDA MOTOR CO., LTD

(Agent)

(Identification No.) 100067356

(Patent Attorney)

(Name) Yoichiro SHIMODA

(Agent)

(Identification No.) 100094020

(Patent Attorney)

(Name) Hiroshi TAMIYA

(Designation of Charge)

(Ledger No. for Payment) 004466

(Amount of Payment) 15,000 YEN

(List of Submitted Documents)

(Object Name)	Claims	1
---------------	--------	---

(Object Name)	Specification	1
---------------	---------------	---

(Object Name)	Drawings	1
---------------	----------	---

(Object Name)	Abstract	1
---------------	----------	---

(General Power of Attorney No.) 9723773

(General Power of Attorney No.) 0011844

[Document Name] Scope of Claims

[Claim 1]

A headlight structure of a motorcycle, comprising a plurality of headlights including a housing, a reflector provided on the housing, a bulb, which is fitted to the reflector and serves as a light source, and a lens, which is fitted to the housing to cover the front of the reflector and the bulb, the headlights being provided right and left as viewed from the front at least one each, the right and left headlights being shaped asymmetrical,

wherein on the vertical lines passing the bulbs of the right and left headlights, the vertical width of one of the right and left headlights is larger than that of the other headlight, the outline of one of the right and left headlights is shaped circular, and the outline of the other right and left headlight is shaped including a straight line.

[Claim 2]

The headlight structure of a motorcycle according to Claim 1, wherein the right and left headlights include the single housing, the respective reflectors and bulbs provided in the housing, and the single lens for covering the reflectors and bulbs.

[Claim 3]

The headlight structure of a motorcycle according to Claim 1 or Claim 2, wherein between the right and left headlights, the headlight having a smaller vertical width is provided with a position lamp.

[Claim 4]

The headlight structure of a motorcycle according to Claim 3, wherein the position lamp is disposed on the upside of the headlight.

[Claim 5]

The headlight structure of a motorcycle according to one of Claims 1 to 4, wherein a cover member is provided to divide the lens into the right and left parts, and the cover member is formed along the contour shape of one of the right and left headlights.

[Claim 6]

The headlight structure of a motorcycle according to Claim 5, wherein one of the right and left headlights has a circular contour shape, and the cover member demarcates the lens along the contour shape of the circular headlight.

[Claim 7]

The headlight structure of a motorcycle according to Claim 6, wherein the cover member includes a shielding part extended from a circular demarcated part provided on one headlight toward the other headlight as viewed from the front to cover the front of the position lamp.

[Claim 8]

The headlight structure of a motorcycle according to one of Claims 6 to 7, wherein a visor is provided along the upper edge of the cover member above the right and left headlights, and in the visor, a part corresponding to the upside of the circular headlight is provided with an extended part formed extending to the rider side over the other parts.

[Claim 9]

The headlight structure of a motorcycle according to one of Claims 2 to 8, wherein the bulbs of the right and left headlights include two filaments.

[Claim 10]

The headlight structure of a motorcycle according to one of Claims 1 to 9, wherein the right and left headlights are fitted to the handlebar side for steering a front wheel, and the distances from the center line of a vehicle body vertically extending in the center of the vehicle width direction of the motorcycle to both ends of the right and left headlights are equal.

[Claim 11]

The headlight structure of a motorcycle according to Claim 10, wherein the intersection of the center line of the vehicle body and the straight line passing the bulbs of the right and left headlights is located in a circular reflector region of the right and left headlights.

[Document Name] Specification

[Title of the Invention]

HEADLIGHT STRUCTURE OF MOTORCYCLE

[Technical Field]

[0001]

This invention relates to the improvements in a headlight structure of a motorcycle.

[Background Art]

[0002]

A headlight provided on a motorcycle is a component, which has a great influence in determining the design of the vehicle and has high significance as an appearance component.

In the past, as this type of headlight structure for a motorcycle, it is known that the headlights are asymmetrical (for example, see Patent Document 1).

[Patent Document 1]

Japanese Patent No. 3866383

[0003]

According to Fig. 5 of the Patent Document 1, in a headlight device 50, a discharge lamp 55 is disposed on the left, and a filament lamp 59 is disposed on the right, and a boundary between the discharge lamp 55 and the filament lamp 59 is offset from the center M4 of a vehicle body by a distance $\delta 4$ to be asymmetrical.

[Disclosure of the Invention]

[Problem to be Solved by the Invention]

[0004]

In the above headlight device 50, the outlines of the

discharge lamp 55 and the filament lamp 59 are both rectangular, and the device continues in the state where the lateral width between a front lens 54 of the discharge lamp 55 and a front lens 58 of the filament lamp 59 is varied.

[0005]

Since the right and left front lenses 54, 58 are equal in vertical width, the front lenses 54, 58 give an impression of being continuously connected right and left so that they are formed into one unit as the headlight device 50.

[0006]

Therefore, from the headlight device 50, a new impression of being asymmetrical is hardly received. Generally the headlight is preferably enough satisfactory in function as well as design.

[0007]

Further, although a known headlight is provided with a position lamp, when the above headlight device 50 is provided with a position lamp, it is desirable to improve the design and function of the headlight, including the position lamp.

[0008]

It is an object of the invention to provide a headlight structure of a motorcycle, which may improve the design and the function.

[Means for Solving the Problem]

[0009]

The invention according to Claim 1 provides a headlight structure of a motorcycle, including: a plurality of headlights having a housing, a reflector provided on the housing, a bulb, which is fitted to the reflector and serves as a light source,

and a lens, which is fitted to the housing to cover the front of the reflector and the bulb, the headlights being provided right and left as viewed from the front at least one each, the right and left headlights being shaped asymmetrical, wherein on the vertical lines passing the bulbs of the right and left headlights, the vertical width of one of the right and left headlights is larger than that of the other headlight, the outline of one of the right and left headlights is shaped circular, and the outline of the other right and left headlight is shaped including a straight line.

[0010]

As for the effect, the right and left headlights are different in vertical width on a vertical line passing the bulbs, so that the right and left headlights are largely different in impression to be very impressive as the appearance of the motorcycle.

Further, in the headlight having a larger vertical width, the quantity of light diffused is increased so that the irradiation range is expanded to be suitable for a low beam headlight, for example.

[0011]

In the headlight having a smaller vertical width, light is easily converged so that it may be applied like a spot, whereby the irradiation distance is made larger to be suitable for a high beam headlight, for example.

[0012]

Further, the right and left headlights are largely different in outline so that the headlight has a circular outline

and the headlight includes a straight line in the outline, whereby the right and left headlights are made very impressive as the whole appearance of the right and left headlights.

The circular headlight enables the reflector to be increased in vertical and lateral dimensions, whereby the quantity of light diffused is increased to expand the irradiation range to be suitable for a low beam headlight.

[0013]

In the invention according to Claim 2, the right and left headlights are constituted by the single housing, the respective reflectors and bulbs provided in the housing, and the single lens for covering the reflectors and bulbs.

As for the effect, the right and left headlights different in shape may be assembled as a single headlight to the vehicle body by the single housing and the single lens.

[0014]

In the invention according to Claim 3, between the right and left headlights, the headlight having a smaller vertical width is provided with a position lamp.

As for the effect, the position lamp is provided on the headlight having a smaller vertical width, whereby the right and left headlights are not increased in vertical width on the whole so that the right and left headlights may be made in a compact manner on the whole.

[0015]

Thus, in the headlight having a larger vertical width, which is not provided with the position lamp, the reflector surface is not reduced due to the position lamp, so that the

quantity of light diffused is secured to maintain a wide irradiation range.

[0016]

In the invention according to Claim 4, the position lamp is disposed on the upside of the headlight.

As for the effect, the position of the position lamp becomes high so that visibility is improved.

[0017]

In the invention according to Claim 5, a cover member is provided to divide the lens into the right and left parts, and the cover member is formed along the contour shape of one of the right and left headlights.

[0018]

As for the effect, the cover member is formed along the contour shape of one of the right and left headlights, whereby one of the right and left headlights may be intensified as the appearance to give an impression of being located further in front of the other, so that the right and left headlights may give the impression of being different in depth perception.

[0019]

In the invention according to Claim 6, one of the right and left headlights has a circular contour shape, and the cover member demarcates the lens along the contour shape of the circular headlight.

As for the effect, between the right and left headlights, the headlight having a circular contour shape is intensified by the cover member to give an impression of being located in front of the other headlight.

[0020]

In the invention according to Claim 7, the cover member includes a shielding part extended from a circular demarcated part provided on one headlight toward the other headlight as viewed from the front to cover the front of the position lamp.

[0021]

As for the effect, the shielding part of the cover member covers the front of the position lamp, whereby the position lamp is hardly observed directly, and the other headlight is caused to indirectly shine faintly by the light of the position lamp so that it serves as a position lamp.

[0022]

In the invention according to Claim 8, a visor is provided along the upper edge of the cover member above the right and left headlights, and in the visor, a part corresponding to the upside of the circular headlight is provided with an extended part formed extending to the rider side over the other parts.

As for the effect, a difference in size between one circular headlight and the other headlight is made outstanding by the shape of the visor.

[0023]

In the invention according to Claim 9, the bulbs of the right and left headlights include two filaments.

As for the effect, in the case where the right and left headlights have the same structure so as to be replaceable, when the filament of one headlight blows out, the bulb of one headlight and the bulb of the other headlight are replaced with each other so that the one headlight can be lighted.

[0024]

In the invention according to Claim 10, the right and left headlights are fitted to the handlebar side for steering a front wheel, and the distances from the center line of a vehicle body vertically extending in the center of the vehicle width direction of the motorcycle to both ends of the right and left headlights are equal.

As for the effect, the right and left headlights are disposed without incompatibility in the vehicle.

[0025]

In the invention according to Claim 11, the intersection of the center line of the vehicle body and the straight line passing the bulbs of the right and left headlights is located in a circular reflector region of the right and left headlights.

As for the effect, the right and left headlights can be made equal in moment of inertia to the center line of the vehicle body, whereby the right and left handlebar operation can be performed without incompatibility, and furthermore, the larger headlight is disposed near the center of the vehicle body and the smaller headlight is disposed away from the center of the vehicle body to attain well-balanced and attractive appearance.

[Effect of the Invention]

[0026]

In the invention according to Claim 1, on the vertical lines passing the bulbs of the right and left headlights, the vertical width of one of the right and left headlights is larger than that of the other headlight, so that the right and left headlights can be made largely different in impression to be very

impressive as the appearance of the motorcycle. Therefore, the design can be improved to heighten the commercial attractiveness.

[0027]

Further, the vertical width of one headlight can be made larger to increase the quantity of light diffused, so that the irradiation range can be expanded to form the headlight suitable for a low beam.

Further, the vertical width of the other headlight can be made smaller to decrease the quantity of light diffused and apply the light like a spot, so that the irradiation distance can be made larger to form the headlight suitable for a high beam.

Thus, while the design as the whole of the right and left headlights can be improved, the function can be also improved.

[0028]

Further, one of the right and left headlights has a circular outline and the other headlight includes a straight line in the outline, whereby the right and left headlights can be made largely different in shape to be very impressive as the whole appearance of the right and left headlights.

One of the right and left headlights can be made circular, whereby the reflector surface can be enlarged in vertical and lateral directions to make the headlight suitable for a low beam.

[0029]

In the invention according to Claim 2, the right and left headlights are constituted by the single housing, the respective reflectors and bulbs provided in the housing, and the single lens for covering the reflectors and bulbs, whereby while the right and left headlights different in shape are provided, the

headlights can be easily assembled as a single headlight to the vehicle body.

[0030]

In the invention according to Claim 3, the position lamp is provided on the headlight having a smaller vertical width between the right and left headlights, whereby the right and left headlights can be made in a compact manner on the whole.

Further, the position lamp is not provided on the headlight having a larger vertical width, whereby the reflector surface can be easily enlarged to expand the irradiation range to form the headlight suitable for a low beam.

[0031]

In the invention according to Claim 4, the position lamp is disposed on the upside of the headlight, so that visibility can be improved.

[0032]

In the invention according to Claim 5, the cover member for dividing the lens into the right and left parts is provided, and the cover member is formed along the contour shape of one of the right and left headlights, whereby while the right and left headlights are integrated with each other, the right and left headlights may give the impression of being different in depth perception, so that more original impression may be given and the design can be improved.

[0033]

In the invention according to Claim 6, one of the right and left headlights has a circular contour shape, and the cover member demarcates the lens along the contour shape of the

circular headlight, so that the cover member is provided in a wide range of the lens of the circular headlight, whereby the appearance of the headlight can be made more impressive to further improve the design of the headlight.

[0034]

In the invention according to Claim 7, the cover member includes the shielding part extended from a circular demarcated part provided on one headlight toward the other headlight as viewed from the front to cover the front of the position lamp, so that the position lamp can be hardly observed directly by the cover member to improve the appearance, and the other headlight is caused to emit light by the light of the position lamp, whereby a third party is enabled to recognize the position and width of the motorcycle.

[0035]

In the invention in according to Claim 8, the visor is provided along the upper edge of the cover member above the right and left headlights, and in the visor, a part corresponding to the upside of the circular headlight is provided with the extended part formed extending to the rider side over the other parts, so that a difference in size between the right and left headlights can be made outstanding by the visor. Thus, the asymmetrical shape can be made much more impressive as the appearance so as to improve the design.

[0036]

In the invention according to Claim 9, the bulbs of the right and left headlights include two filaments, whereby when the filament of one headlight blows out, the bulb of one headlight

and the bulb of the other headlight are replaced with each other, so that the one headlight can be lighted to easily cope with an urgent need.

[0037]

In the invention in accordance with Claim 10, the right and left headlights are fitted to the handlebar side for steering the front wheel, and the distances from the center line of a vehicle body vertically extending in the center of the vehicle width direction of the motorcycle to both ends of the right and left headlights are equal, so that the right and left headlights can be disposed without incompatibility in the vehicle to improve the appearance.

[0038]

In the invention according to Claim 11, the intersection of the center line of the vehicle body and the straight line passing the bulbs of the right and left headlights is located in the circular reflector region of the right and left headlights, so that the right and left headlights can be made equal in moment of inertia to the center line of the vehicle body, whereby the right and left handlebar operation can be performed without incompatibility, and furthermore, the well-balanced and attractive appearance of the headlight can be attained.

[Best Mode for Carrying Out the Invention]

[0039]

A preferred embodiment of the invention will now be described with reference to the attached drawings. The drawings should be seen from the directions of the reference numerals.

Fig. 1 is a side view of a motorcycle including a

88

headlight structure according to the invention, and a motor cycle 10 is a vehicle in which a front fork 13 is fitted to a head pipe 12 provided on a front end of a vehicle body frame 11 to be freely steered, a handlebar 14 is fitted to the upper end of the front fork 13, a front wheel 16 is fitted to the lower end thereof, an engine 22 is fitted to a pair of right and left main frames 17, 18 (only the reference numeral 17 on this side is shown) constituting a vehicle body frame 11 and a down frame 21, a swing arm 27 is fitted to pivot frames 23, 24 (only the reference numeral 23 on this side is shown) integrally provided on the lower parts of the rear parts of the main frames 17, 18 through a pivot shaft 26 to freely swing up and down, a rear wheel 28 is fitted to the rear end of the swing arm 27, a pair of right and left seat rails 31, 32 (only the reference numeral 31 on this side is shown) constituting the vehicle body frame 11 is extended backward from the rear parts of the upsides of the main frames 17, 18, a pair of right and left sub-frames 33, 34 (only the reference numeral 33 on this side is shown) is fitted to the pivot frames 23, 24 and the rear ends of the seat rails 31, 32, a pair of right and left rear cushion units 36, 37 (only the reference numeral 36 on this side is shown) are stretched between the rear part of the swing arm 27 and the sub-frames 22, 24, a fuel tank 41 is mounted on the upper parts of the main frames 17, 18, and a seat 42 is mounted on the upsides of the seat rails 31, 32.

A headlight 45 and a front cowl 46 covering the headlight 45 are fitted to the front of the front fork 13.

[0040]

In the drawing, the reference numeral 51 is a meter visor fitted to the upside of the front cowl 46, the reference numeral 52 is a meter, the front of which is covered with the meter visor 51, the reference numeral 53 is a front fender covering the upside of the front wheel 16, the reference numerals 54, 55 (only the reference numeral 54 on this side is shown) are front side cowls, 56 is a main stand, 57 is a side stand, 58 is a grab rail, 59 is a rear fender for covering the upside of the rear wheel 28, the reference numeral 61 is an intake system connected to the rear part of a cylinder head 62, and the reference numeral 63 is an exhaust system connected to the front of the cylinder head 62.

[0041]

Fig. 2 is a front view of the motorcycle according to the invention, and the headlight 45 of the motorcycle 10 is asymmetrical so that a light 71 only for a low beam disposed on the right is circular (the so-called round eye) and a light 72 only for a high beam disposed on the left is shaped to include a straight line at the upper edge (the so-called slant eye), to give an original impression.

[0042]

In the drawing, the reference numeral 73 is a center line of the vehicle body extending vertically in the center in the width direction of the vehicle body, the greater part of the light 71 only for a low beam is disposed on the right with respect to the center line 73, and the light 72 only for a high beam is disposed on the left.

When the light 71 only for a low beam radiates a low beam, the light 72 only for a high beam is turned out, and when the

light 72 only for a high beam radiates a high beam, the light 71 only for a low beam is turned out.

[0043]

Fig. 3 is a perspective view showing the headlight, the front cowl and the meter visor, in the headlight 45, the contour of the light 71 only for a low beam and the upper part of the light 72 only for a high beam are covered with a headlight cover 75, the periphery of the headlight 45 is covered with the front cowl 46, and the upper part of the front cowl 46 is covered with the meter visor 51.

The headlight 45 and the meter visor 51 are fitted to the front cowl 46, and the front cowl 46 is fitted to the front fork 13 through a stay not shown.

[0044]

The meter visor 51 is disposed so that the front edge is laid along the headlight cover 75, and an extended part 51a projected backward over the light 72 only for a high beam side is formed on the light 71 only for a low beam side. The extended part 51a has an effect of making the size of the circular light 71 only for a low beam outstanding. The reference numeral 77 is a small screw for fitting the meter visor to the front cowl 46.

[0045]

Fig. 4 is an exploded perspective view of a headlight, a front cowl and a meter visor according to the invention, and the headlight 45 includes upper fitting parts 81a, 81b at the upper part of a housing 81 and a lower fitting part 81c at the lower part of the housing 81 to be fitted to the front cowl 46.

[0046]

The upper fitting parts 81a, 81b are parts fitted to the inner surface of the upper part of the front cowl 46 to freely swing up and down, and the lower fitting part 81c is a part fitted to the inner surface of the lower part of the front cowl 46 by an aiming adjust bolt 82.

[0047]

The aiming adjust bolt 82 is a bolt for adjusting the angle of the headlight 45 fitted to the front cowl 46, and when the aiming adjust bolt 82 is loosened, and the headlight 45 is swung forward and backward around the upper fitting parts 81a, 81b, to thereby adjust the angle of the headlight 45, the optical axis adjustment (aiming) for the headlight 45 is preformed. After the optical axis adjustment, the aiming adjust bolt 82 is tightened to thereby fix the headlight 45 to the front cowl 46.

[0048]

The front cowl 46 is an integrally formed component of an upper wall 46a, side walls 46b, 46c and a lower wall 46d, the upper wall 46a is provided with a plurality of small screw insert holes 84 for inserting small screws 77 (See Fig. 3) for fitting the meter visor 51, and the side walls 46b, 46c are respectively provided with a plurality of small screw insert holes 86 for inserting small screws for fitting to the stay inside of the front cowl 46.

The meter visor 51 includes a plurality of small screw insert holes 88 for inserting the small screws 77.

[0049]

Fig. 5 is an exploded perspective view of the headlight according to the invention, and the headlight 45 includes: a

housing 81 to which a low beam bulb 91, a high beam bulb 92, and a position lamp 93 are fitted; a lens 95 fitted to the front of the housing 81; and the headlight cover 75 fitted to the front of the lens 95.

[0050]

The housing 81 is integrally provided with a low beam reflector part 81e mounted on the right to reflect forward the light emitted from the low beam bulb 91 and a high beam reflector part 81f mounted on the left of the low beam reflector part 81e to reflect forward the light emitted from the high beam bulb 92.

[0051]

The lens 95 is an integral component including a circular low beam lens part 95a provided on the right to transmit the light emitted by the low beam bulb 91, a high beam lens part 95b provided on the left of the low beam lens part 95a to transmit the light emitted by the high beam bulb 92, and a position lamp side lens part 95c disposed in front of the position lamp 93.

[0052]

The headlight cover 75 is a component dividing between the low beam lens part 95a and the high beam lens part 95b in the lens 95, which is an integral component including a ring part 75a formed along the circular contour shape of the low beam lens part 95a and a shielding part 75b formed to project obliquely toward the upper left from the ring part 75a to cover the front of the position lamp side lens part 95c.

[0053]

Fig. 6 is a front view of the headlight according to the invention, and the light 71 only for a low beam is made circular,

whereby the reflector surface in the vertical and lateral directions is enlarged to increase the quantity of light diffused so that the irradiation range is expanded.

[0054]

The light 72 only for a high beam has its contour shape composed of an inner circular arc part 72a along the outline of the light 71 only for a low beam, an upper edge part 72b extending obliquely toward the upper side from the upper end of the inner circular arc part 72a, and a J-shaped curved part 72c extending like a J-shape obliquely toward the lower inside from the outer end part of the upper edge part 72b, the tip of which is connected to the lower end of the inner circular arc part 72a, and the upper edge part 72b is composed of a straight-line part 72d connected to the inner circular arc part 72a, and a curved part 72e extending from the left end of the straight-line part 72d to curve upward.

Thus, the light 72 only for a high beam is shaped like a slant eye, and has a contour shape to give a new impression including the straight-line part 72d.

[0055]

When on a first vertical line 101 passing the center of the low beam bulb 91 in the light 71 only for a low beam, the vertical width of the light 71 only for a low beam, that is, the vertical width of the low beam lens part 95a is H1, and on a second vertical line 102 passing the center of the high beam bulb 92 in the light 72 only for a high beam, the vertical width of the light 72 only for a high beam, that is, the vertical width of the high beam lens part 95b is H2, the relationship is expressed

by $H1 > H2$.

[0056]

Thus, the vertical width $H1$ of the light 71 only for a low beam is made larger than the vertical width $H2$ of the light 72 for a high beam, whereby the area of the reflector surface of the light 71 only for a low beam can be further enlarged so that a wider range can be irradiated.

[0057]

Even if the vertical width $H2$ of the light 72 only for a high beam is made smaller, the light can be applied like a spot, so that no trouble is caused in radiating a high beam, and it contributes to reduction in area of the lens 95.

[0058]

When a straight line passing the low beam bulb 91 and the high beam bulb 92 is a straight line 103, and the intersection of the straight line 103 and the center line 73 of the vehicle body is an intersection 104, and when a distance on the straight line 103 from the center line 73 to the end of the light 71 only for a low beam is $L1$, and a distance on the straight line 103 from the center line 73 to the end of the light 72 only for a high beam is $L2$, the distance $L1$ and the distance $L2$ are equal, or almost equal. The intersection 104 is located in a region of the low beam lens part 95a, which is circular as viewed from the front, and located in a region of the low beam reflector part 81e (See Fig. 7), which is circular as viewed from the front.

[0059]

Thus, the position of center of gravity of the light 71 only for a low beam and the position of center of gravity of the

light 72 for a high beam are equal from the center line 73, or almost equal, so that when the handlebar 14 (See Fig. 2) is steered right and left, the handlebar operation can be performed without incompatibility.

[0060]

In the headlight cover 75, the ring part 75a is provided with a circular hole part 75d fitted to the outer peripheral part of the low beam lens part 95a, and the shielding part 75b is provided with a lower edge part 75e along the upper edge part 72b of the high beam lens part 95b.

[0061]

As shown in Fig. 5 and Fig. 6 in the above, the headlight cover 75 as a cover member dividing the lens 95 into the right and left parts is provided, and the headlight cover 75 is formed along the contour shape of one of the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam, whereby while the right and left headlights 45 are integrated with each other as one body, the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam may give the impression of being different in depth perception, so that more original impression may be given and the design can be improved.

[0062]

Further, one of the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam is made to have a circular contour shape and the headlight cover 75 demarcates the lens 95 along the contour shape of the circular light 71 only for a low beam, whereby the headlight cover 75 is provided in a wide range of the low beam lens part 95a of the circular light 71 only for a

low beam, so that the appearance of the headlight 45 can be made more impressive to further improve the design of the headlight 45.

Furthermore, the front of the low beam reflector part 81e is not covered with the headlight cover 75, so that enough reflector area and the lens area can be secured.

[0063]

Further, the headlight cover 75 includes the shielding part 75b extended from the ring part 75a as the circular divided part provided on the one light 71 only for a low beam toward the other light 72 only for a high beam as viewed from the front to cover the front of the position lamp 93, so that the position lamp 93 can be hardly observed directly by the headlight cover 75 to improve the appearance, and the other light 72 only for a high beam is caused to emit light by the light of the position lamp 93, whereby a third party is enabled to recognize the position and width of the motorcycle 10.

[0064]

Further, as shown in Fig. 2, Fig. 3 and Fig. 6, the meter visor 51 as the visor is provided along the upper edge of the front cowl 46 as the cover member above the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam, and in the meter visor 51, a part corresponding to the upside of the circular light 71 only for a low beam is provided with the extended part 51a formed extending to the rider side over the other parts, so that a difference in size between the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam can be made outstanding by the meter visor 51. Thus, the asymmetrical shape can be made much more impressive as the

appearance so as to improve the design.

[0065]

Fig. 7 is a sectional view taken along line 7 - 7 of Fig. 6, the light 71 only for a low beam includes a low beam reflector part 81e formed on the housing 81, a low beam bulb 91 fitted to the central part of the low beam reflector part 81e, and a low beam lens part 95a covering the front of the low beam reflector part 81e and the low beam bulb 91.

[0066]

The low beam reflector part 81e includes a reflector surface 81h for reflecting the light and a bulb mounting part 81j for mounting the low beam bulb 91, and the reflector surface 81h has a multi-reflector structure constituted by a plurality of reflecting surfaces. The reference numeral 105 is a seal rubber for waterproof and dustproof.

[0067]

The low beam bulb 91 includes two filaments 108, 109, and between these filaments 108, 109, only one is used.

[0068]

The low beam lens part 95a includes a front transmitting part 95d curved forward like a convex, and a peripheral wall part 95e extending backward from the outer peripheral edge of the front transmitting part 95d, the hole part 75d of the headlight cover 75 is fitted to the peripheral wall part 95e, and the tip of the outer peripheral wall 81k of the low beam reflector part 81e is extended to the inside of the hole part 75d inside the peripheral wall part 95e.

[0069]

A gap is provided between the housing 81 of the light 71 only for a low beam and an opening part of the front cowl 46, whereby the heat radiation performance of the light 71 only for a low beam can be improved.

[0070]

Fig. 8 is a sectional view taken along line 8 - 8 of Fig. 6, and the light 72 only for a high beam includes a high beam reflector part 81f formed on the housing 81, the high beam bulb 92 and the position lamp 93 fitted to the high beam reflector part 81f, and the high beam lens part 95b covering the front of the high beam reflector part 81f, the high beam bulb 92 and the position lamp 93.

[0071]

The high beam reflector 81f includes a reflector surface 81n for reflecting the light, a bulb mounting part 81p for mounting the high beam bulb 92, and a lamp mounting part 81q for mounting the position lamp 93, and the reflector surface 81h has a multi-reflector structure constituted by a plurality of reflecting surfaces. Not shown in the drawing, the bulb mounting part 81p and the lamp mounting part 81q are provided with a seal rubber for waterproof and dustproof.

[0072]

The high beam bulb 92 has the same structure as the low beam bulb 91 (See Fig. 7), and includes two filaments 114, 115 for a high beam. Between the high beam filaments 114, 115, only one is used.

[0073]

The high beam lens part 95b includes a front transmitting

part 95g curved forward like a convex, a shielded part 95h located above the front transmitting part 95g and also at the back of the shielding part 75b of the headlight cover 75, a step part 95j formed between the front transmitting part 95g and the shielded part 95h, and a lower peripheral wall part 95k formed on the lower part of the front transmitting part 95g, and an outer peripheral wall 81r formed on the high beam reflector part 81f inside the lower peripheral wall part 95k is extended to the opening part 46h of the front cowl 46.

[0074]

In the drawing, the reference numeral 107 is a clip for connecting the upper fitting part 81a of the upper fitting parts 81a, 81b (See Fig. 4) provided on the upper part of the housing 81 and a headlight support part 46f formed on the inner surface of the front cowl 46 to freely swing, and the clip 107 is bent, whereby in the optical axis adjustment, the whole headlight 45 can be swung forward and backward around an aiming shaft part 111 constituted by the upper fitting part 81a and the headlight support part 46f.

[0075]

As shown in Fig. 6 and Fig. 8 in the above, between the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam, the light 72 only for a high beam having a smaller vertical width is provided with the position lamp 93, whereby the whole right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam can be made in a compact manner.

[0076]

The light 71 only for a low beam having a larger vertical

width is not provided with the position lamp 93, so that the reflector surface 81h can be easily enlarged to expand the irradiation range, whereby it can be suitable for a low beam.

[0077]

Since the position lamp 93 is disposed on the upside of the light 72 only for a high beam, the visibility of the position lamp 93 can be improved.

[0078]

Fig. 9 is a sectional view taken along line 9 - 9 of Fig. 6, the housing 81 is an integral component of the low beam reflector part 81e and the high beam reflector part 81f, the high beam reflector part 81f is located in a position retreated from the low beam reflector part 81e, and with this retreat, the high beam bulb 92 is also located in a position retreated from the low beam bulb 91.

[0079]

The lens 95 is an integral component of the low beam lens part 95a, the high beam lens part 95b and the position lamp side lens part 95c, the front transmitting part 95g of the high beam lens part 95b is disposed in a position retreated from the front transmitting part 95d of the low beam lens part 95a, and the front transmitting part 95g of the high beam lens part 95b is inclined to go backward as it goes away sideways from the low beam lens part 95a.

Therefore, when the headlight 45 is seen from the front, the light 71 only for a low beam seems to be still larger than the light 72 only for a high beam so that the asymmetrical headlight 45 can be made outstanding.

[0080]

In the case where it is configured that the filament 108 of the low beam bulb 91 is lighted in applying a low beam, and the filament 115 of the high beam bulb 92 is lighted in applying a high beam, for example, when the filament 108 of the low beam bulb 91 blows out, the low beam bulb 91 and the high beam bulb 92 are replaced and fitted.

[0081]

Thus, in applying a low beam, the filament 114 of the replaced high beam bulb 92 is lighted, and in applying a high beam, the filament 109 of the replaced low beam bulb 91 is lighted, so no trouble is caused. Therefore, it is possible to quickly cope with an urgent need such as the blow-out state of the bulb. When the filament 115 of the high beam bulb 92 blows out, it is possible to similarly cope with the case.

[0082]

As shown in Fig. 2, Fig. 6 and Fig. 9 in the above, the headlight structure of the motorcycle 10 includes: the light 71 only for a low beam and the light 72 only for a high beam, which are formed of the housing 81, the low beam reflector part 81e and the high beam reflector part 81f as the reflector provided on the housing 81, the low beam bulb 91 and the high beam bulb 92 as the bulb serving as a light source fitted to these low beam reflector part 81e and the high beam reflector part 81f, and the lens 95, which is fitted to the housing 81 to cover the front of the low beam reflector part 81e, the high beam reflector part 81f, the low beam bulb 91 and the high beam bulb 92, the light 71 only for a low beam and the light 72 only for a high beam being provided

right and left as viewed from the front at least one each, the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam being shaped asymmetrical, and in the headlight structure, on the first vertical line 101 and the second vertical line 102 passing the low beam bulb 91 and the high beam bulb 92 of the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam, the vertical width H1 of the one light 71 only for a low beam is larger than the vertical width H2 of the other light 72 only for a high beam, so that the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam can be made largely different in impression to be very impressive as the appearance of the motorcycle 10. Therefore, the design can be improved to heighten the commercial attractiveness.

[0083]

Further, the vertical width H1 of the one light 71 for a low beam can be made larger, whereby the quantity of light diffused can be increased to expand the irradiation range, so that the headlight can be made suitable for a low beam.

Further, the vertical width H2 of the other light 72 only for a high beam can be made smaller, whereby the quantity of light diffused can be decreased to apply the light like a spot and the irradiation distance can be made larger, so that the headlight can be made suitable for a high beam.

Thus, while the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam can be improved in design on the whole, the function can be also improved.

[0084]

As shown in Fig. 6 in the above, the outline of one of the

right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam is circular and the outline of the other light is shaped including a straight line, whereby the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam can be made largely different, so that the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam can be made very impressive as the appearance on the whole.

[0085]

Further, one of the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam can be made circular, whereby the reflector surface 81h can be enlarged in the vertical and lateral directions to be suitable for a low beam.

[0086]

As shown in Fig. 9, the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam are constituted by the single housing 81, the low beam reflector part 81e, the high beam reflector part 81f, the low beam bulb 91 and the high beam bulb 92, which are provided on the housing 81, and the single lens 95 covering the front of the low beam reflector part 81e, the high beam reflector part 81f, the low beam bulb 91 and the high beam bulb 92, whereby while the light 71 only for a low beam and the light 72 only for a high beam different in shape are provided right and left, the lights can be easily assembled as a single headlight 45 to the vehicle body.

[0087]

As shown in Figs. 7 to 9 in the above, on the right and left, the low beam bulb 91 of the light 71 only for a low beam includes two filaments 108, 109, and the high beam bulb 92 of the

light 72 only for a high beam includes two filaments 114, 115, whereby when the filament 108 of the one low beam bulb 91 blows out, the one low beam bulb 91 and the other high beam bulb 92 can be replaced with each other, so that the one low beam bulb 91 can be lighted to easily cope with the urgent need.

[0088]

As shown in Fig. 1 and Fig. 6, the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam are fitted to the handlebar 14 side for steering the front wheel 16, the distances L1 and L2 from the center line 73 of the vehicle body vertically extending in the center of the vehicle width direction of the motorcycle 10 to both ends of the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam are equal, so that the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam can be disposed without incompatibility in the vehicle to improve the appearance.

[0089]

Further, the intersection 104 of the center line 73 of the vehicle body and the straight line 103 passing the bulbs 91, 92 of the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam is located in the region of the circular reflector part 81e of the light 71 only for a low beam, so that the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam can be made equal in moment of inertia to the center line 73 of the vehicle body, whereby the right and left handlebar operation can be performed without incompatibility, and furthermore, the well-balanced and attractive appearance of the headlight 45 can be attained.

[Industrial Applicability]

[0090]

The headlight structure of the invention is suitable for the motorcycle.

[Brief Description of the Drawings]

[0091]

[Fig. 1] Fig. 1 is a side view of a motorcycle including a headlight structure according to the invention.

[Fig. 2] Fig. 2 is a front view of the motorcycle according to the invention.

[Fig. 3] Fig. 3 is a perspective view, showing a headlight, a front cowl and a meter visor according to the invention.

[Fig. 4] Fig. 4 is an exploded perspective view of the headlight, the front cowl and the meter visor according to the invention.

[Fig. 5] Fig. 5 is an exploded perspective view of the headlight according to the invention.

[Fig. 6] Fig. 6 is a front view of the headlight according to the invention.

[Fig. 7] Fig. 7 is a sectional view taken along line 7 - 7 of Fig. 6.

[Fig. 8] Fig. 8 is a sectional view taken along line 8 - 8 of Fig. 6.

[Fig. 9] Fig. 9 is a sectional view taken along line 9 - 9 of Fig. 6.

[Description of Reference Numerals]

[0092]

10... Motorcycle

14... Handlebar

45... Headlight

46... Cover member (front cowl)

51... Visor (meter visor)

51a... Extended part

71, 72 ... Headlight (light only for low beam, light only for high beam)

73... Center line of vehicle body

75... Cover member (headlight cover)

75a... Demarcating part (ring part)

75b... Shielding part

81... Housing

81e, 81f... Reflector (low beam reflector part, high beam reflector part)

91, 92... Bulb (low beam bulb, high beam bulb)

93... Position lamp

95... Lens

101, 102... Vertical line passing the bulbs (a first vertical line, a second vertical line)

103 ... Straight line

104 ... Intersection

108, 109, 114, 115 ... Filament

H1, H2 ... Vertical width of headlight (vertical width of low beam lens part, vertical width of high beam lens part)

[Document Name] Abstract of the Disclosure

[Abstract]

[Problem]

To provide a headlight structure of a motorcycle, which may improve the design and the function.

[Solution]

In the headlight structure of the motorcycle, in which the light 71 only for a low beam and the light 72 only for a high beam are provided right and left as viewed from the front at least one each, and the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam are shaped asymmetrical, on the first vertical line 101 and the second vertical line 102 passing the low beam bulb 91 and the high beam bulb 92 of the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam, the vertical width H1 of the light 71 only for a low beam is larger than the vertical width H2 of the light 72 only for a high beam, and the right and left light 71 only for a low beam and light 72 only for a high beam are constructed so that the outline of one of them is circular and the outline of the other is shaped including a straight line.

[Selected Drawing] Fig. 6

FIG. 1

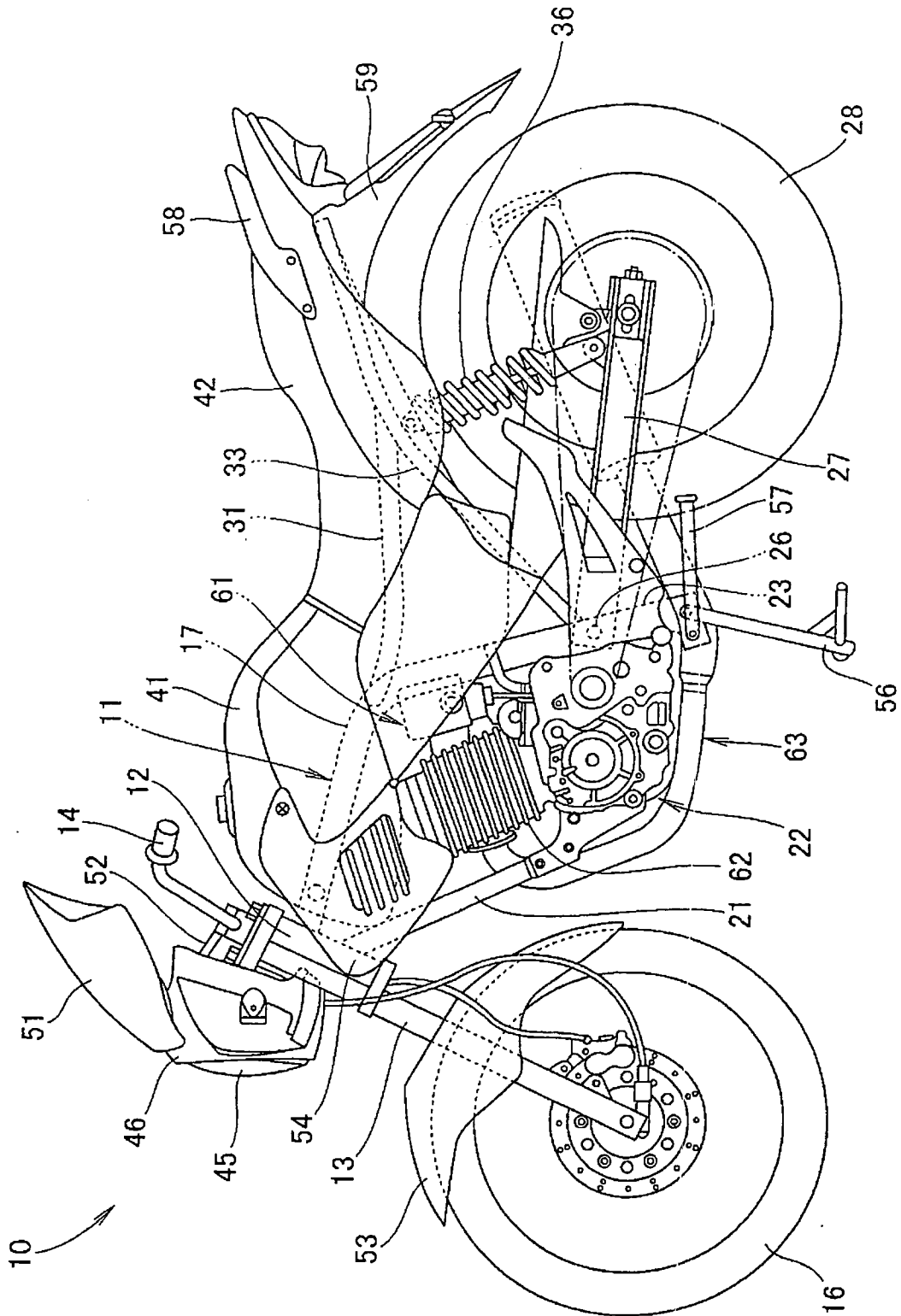


FIG. 2

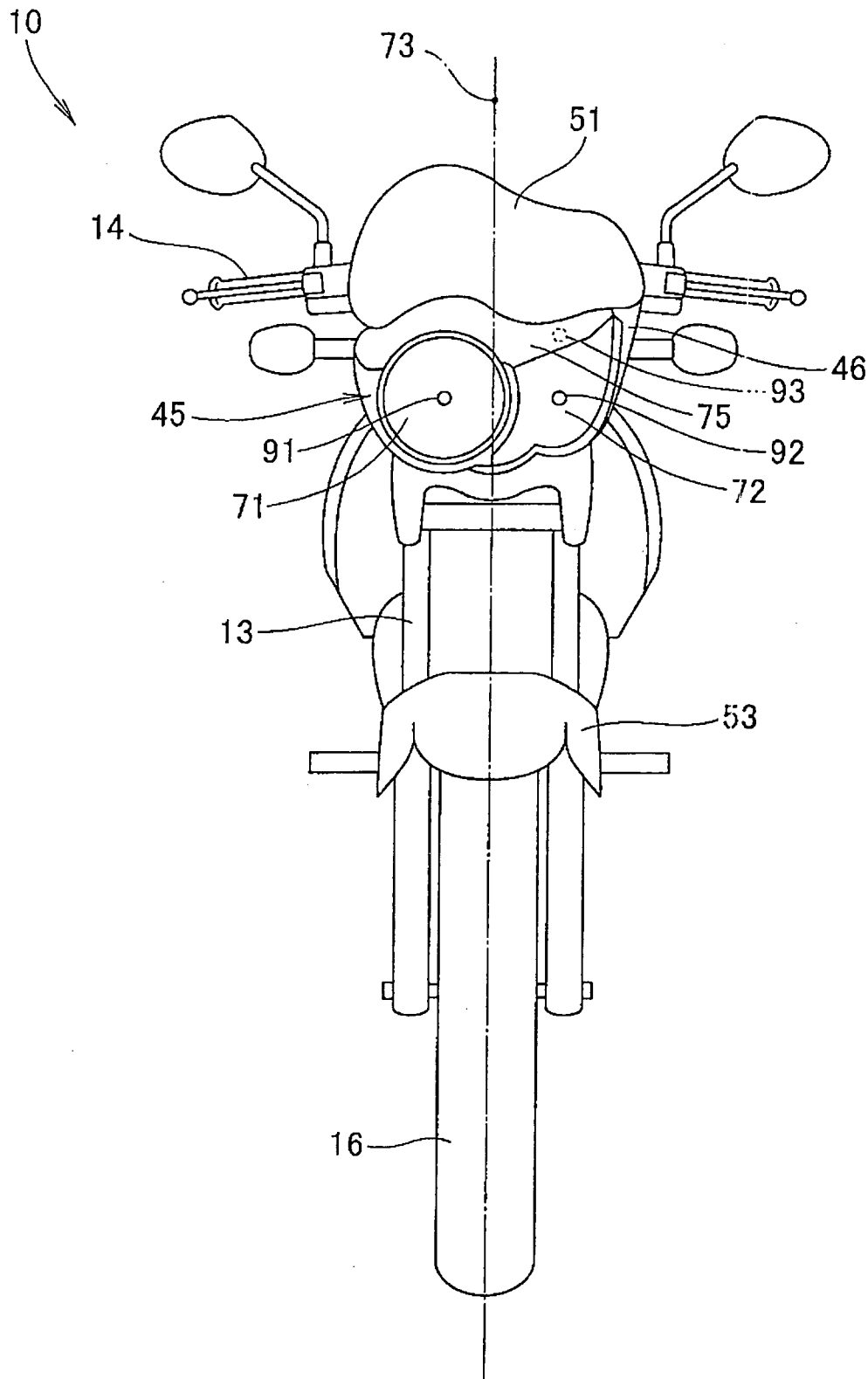


FIG. 3

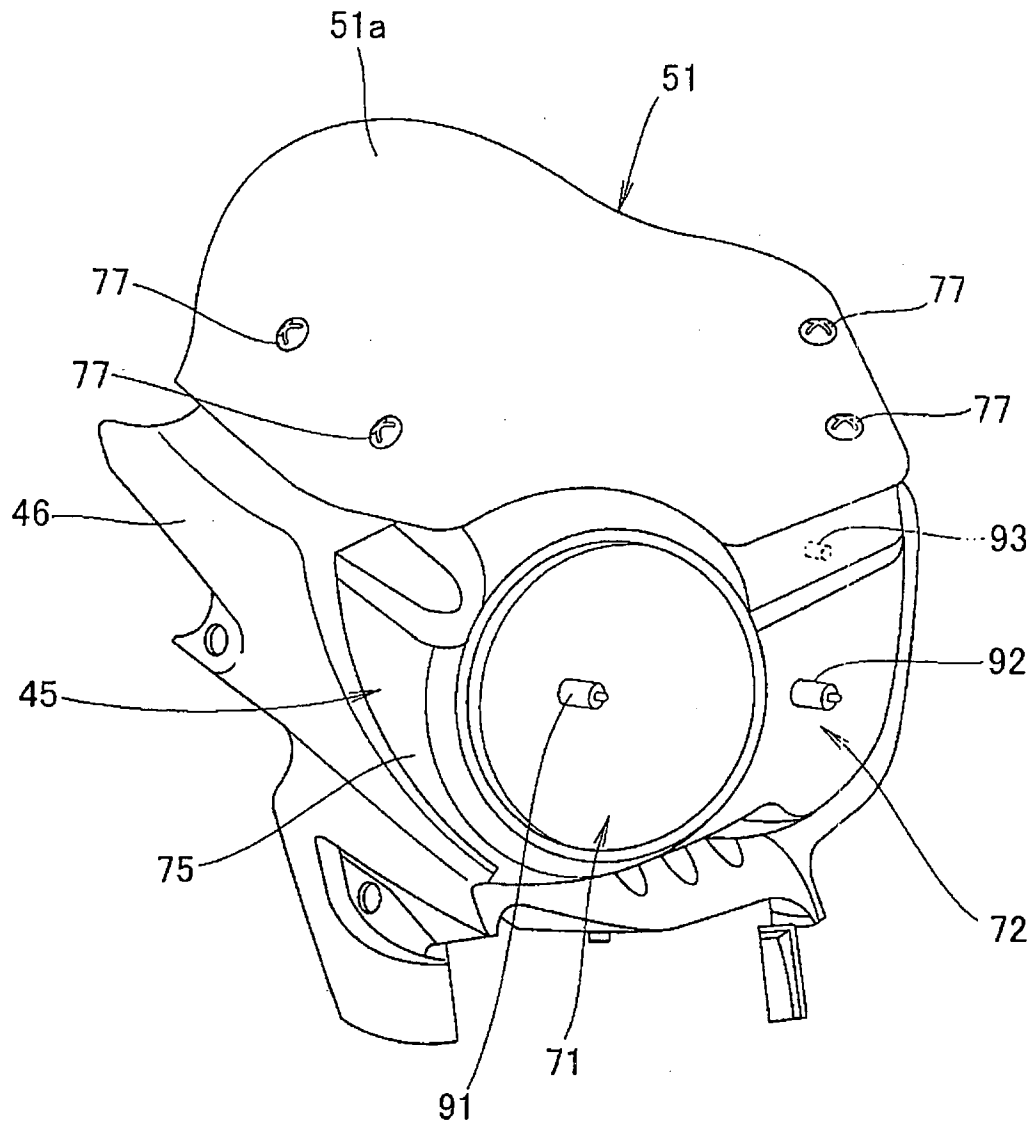


FIG. 4

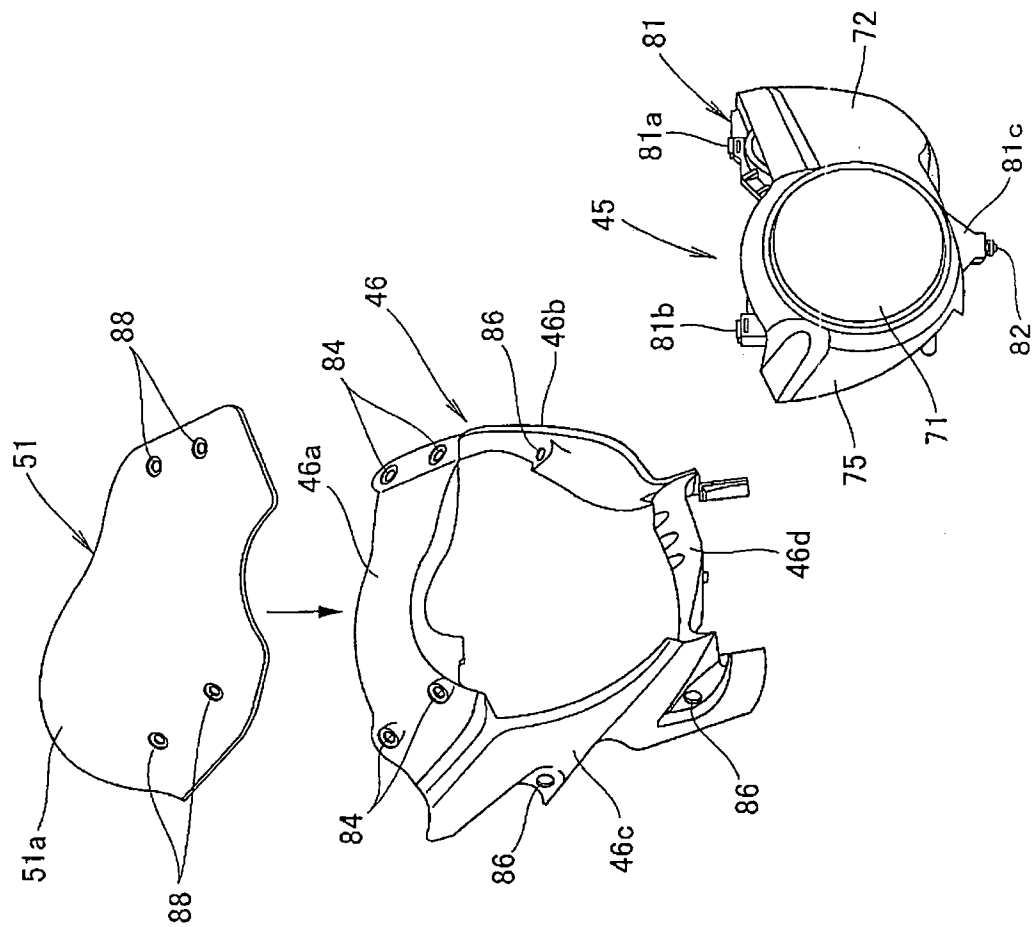
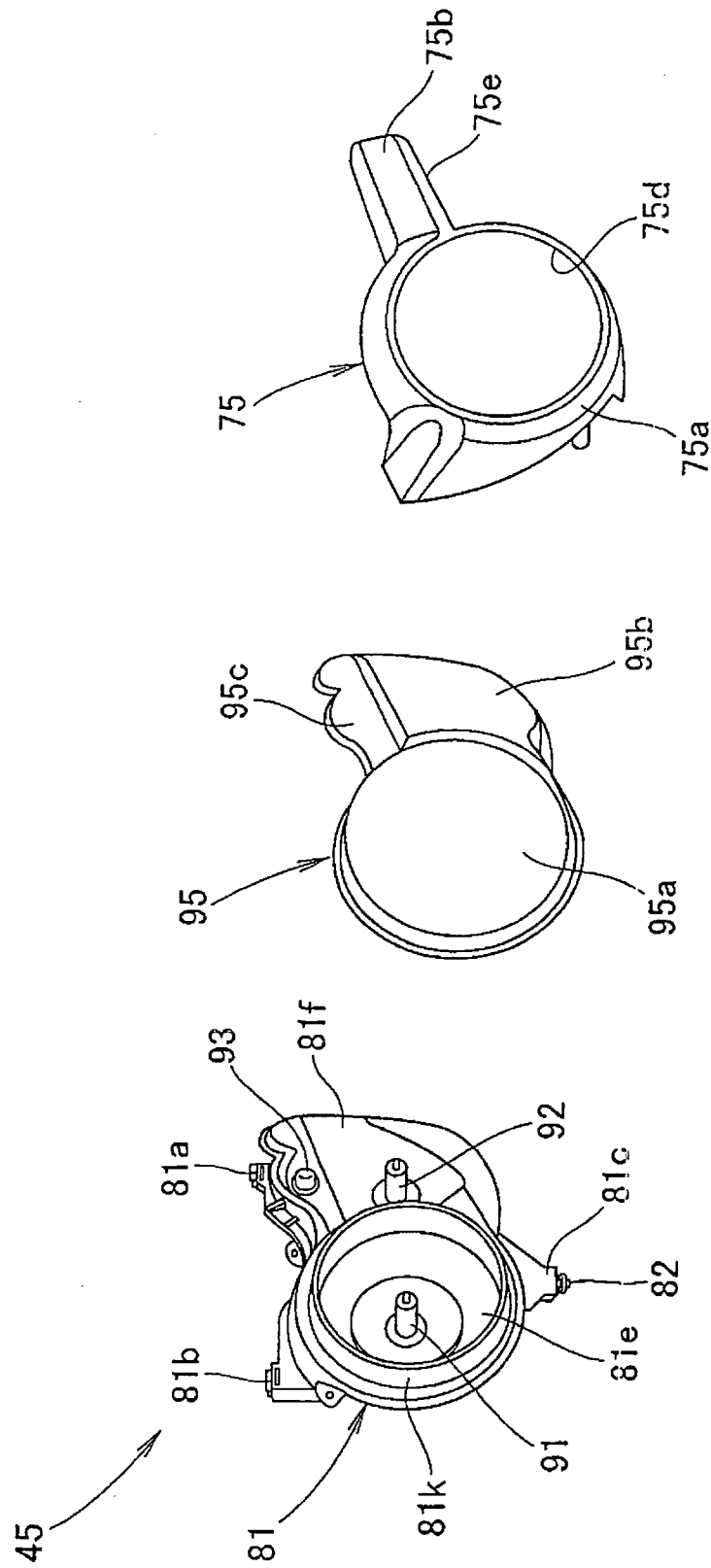


FIG. 5



112

FIG. 6

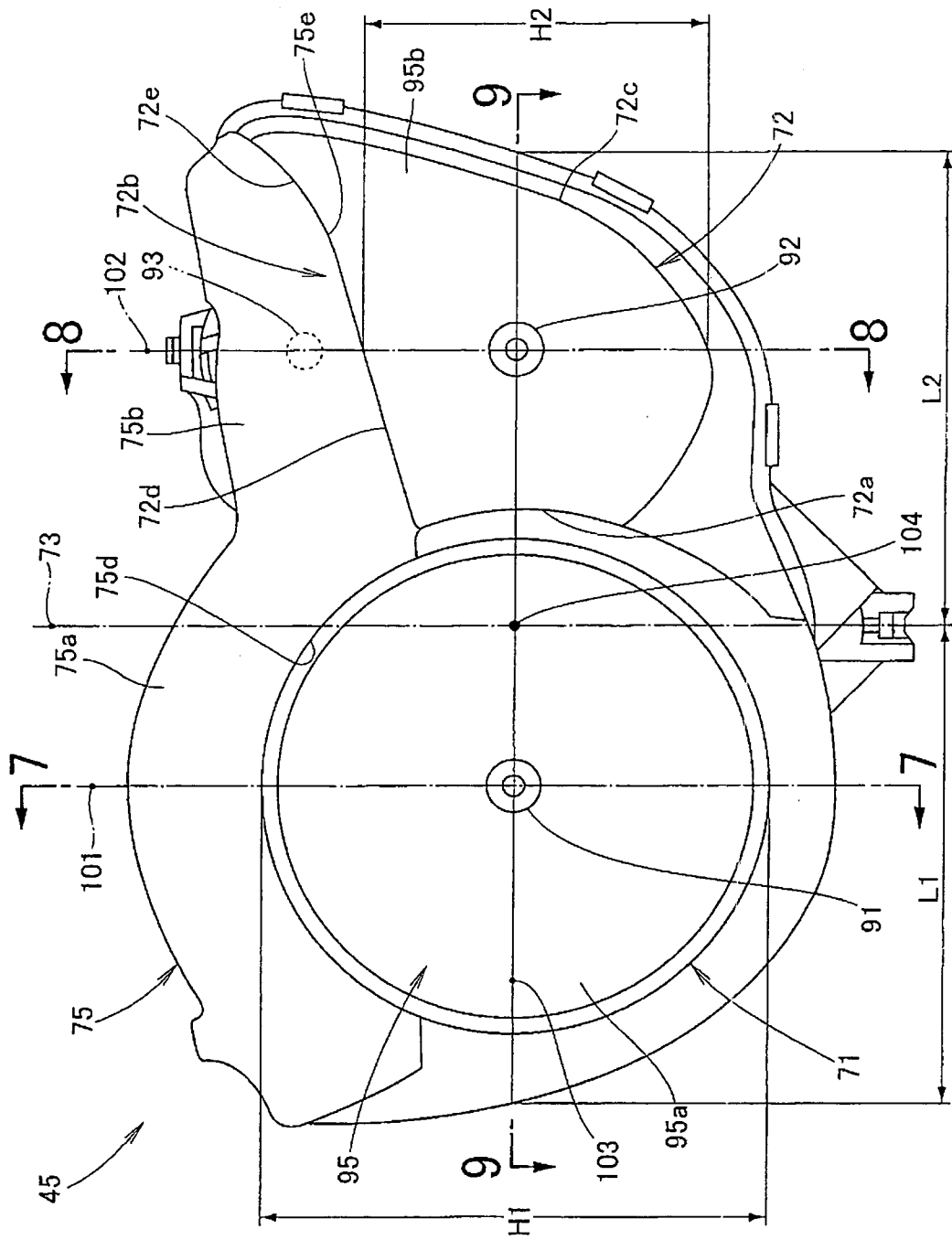


FIG. 7

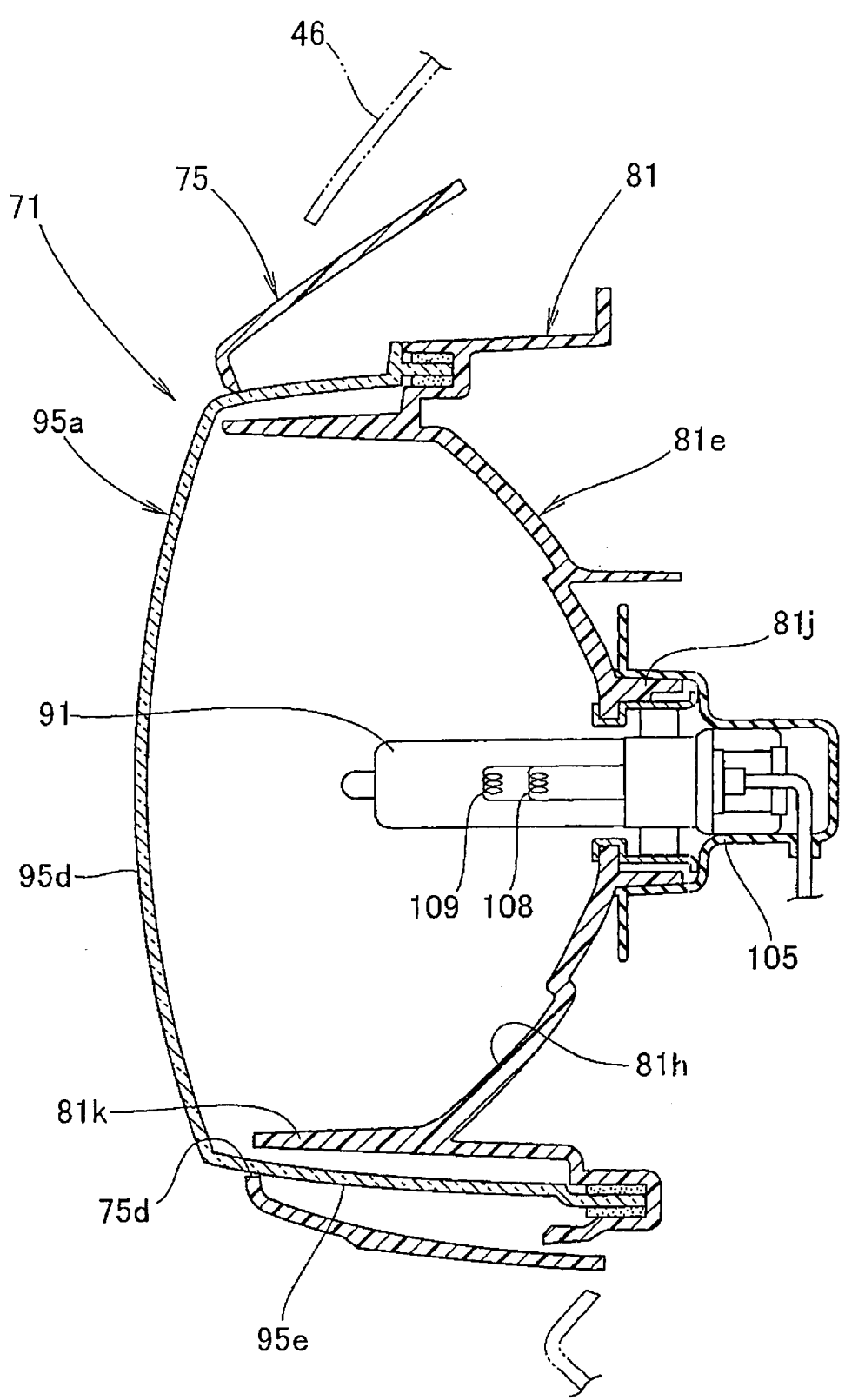
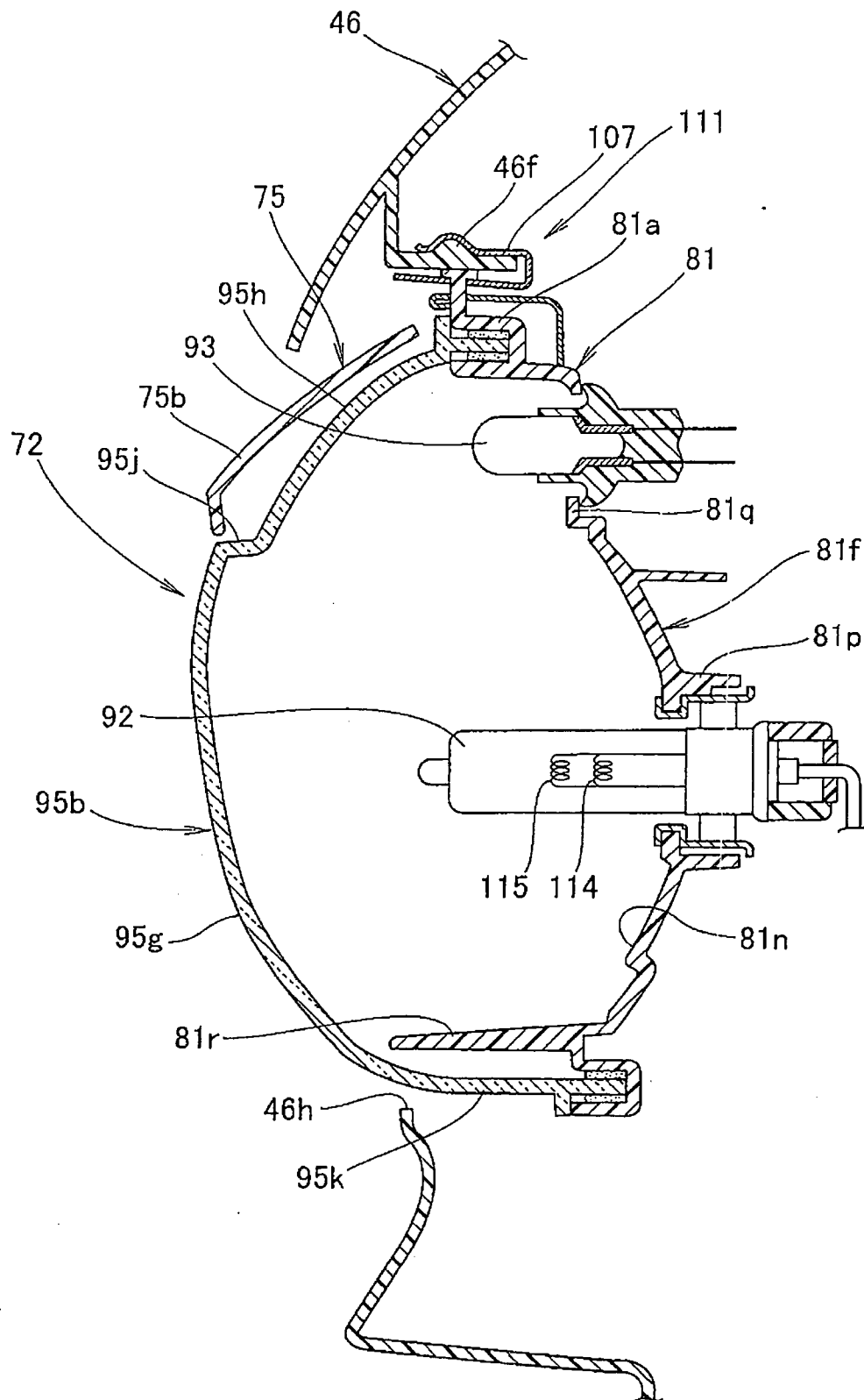
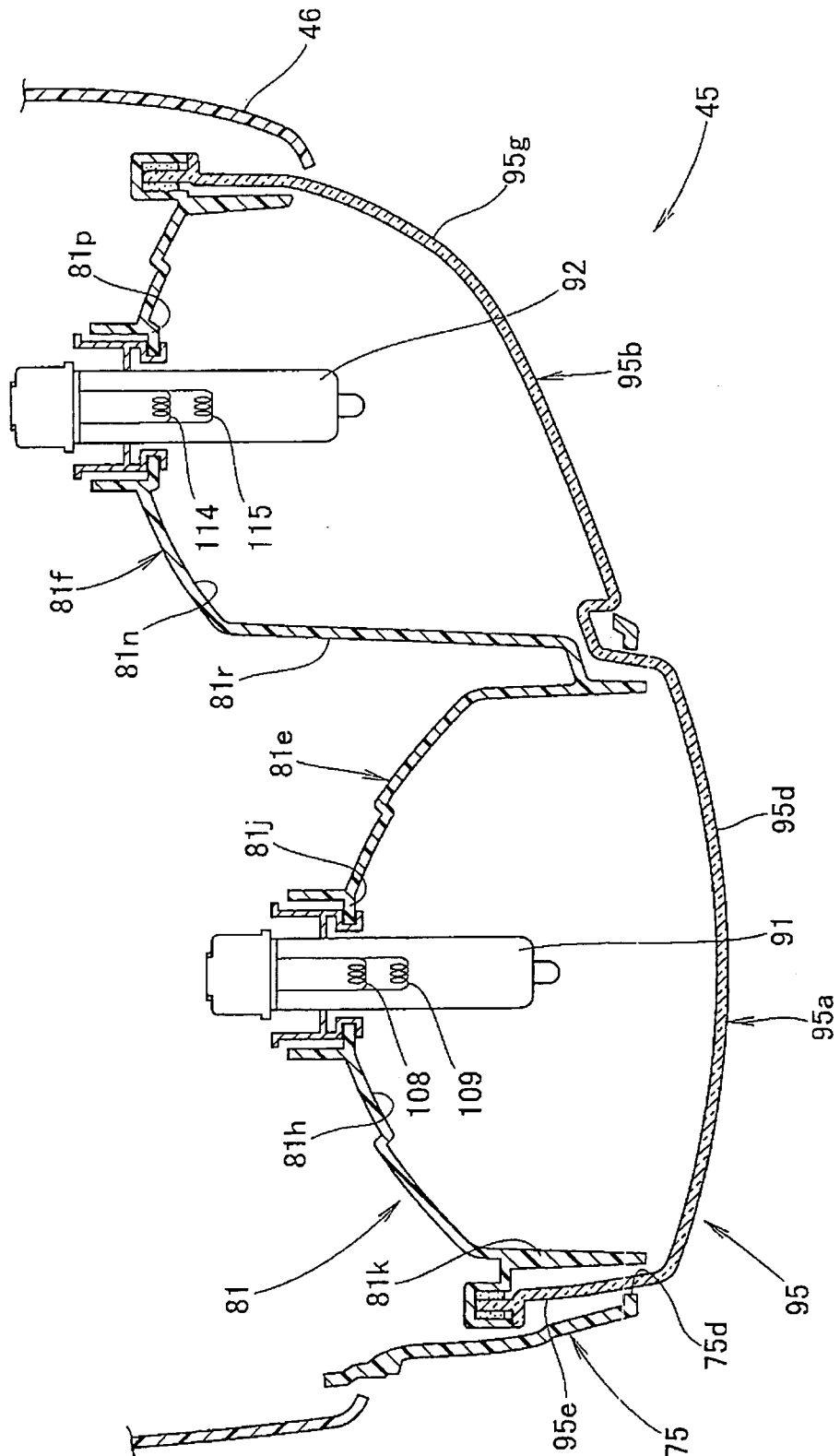


FIG. 8



118

FIG. 9



(Document Name) Amendment
(Filing Date) July 17, 2008
(Destination) Commissioner, Patent Office
(Designation of the Case)
(Application Number) 2008-171804
(Applicant for this amendment)
(Identification No.) 000005326
(Name) HONDA MOTOR CO., LTD.
(Agent)
(Identification No.) 100067356
(Patent Attorney)
(Name) Yoichiro SHIMODA
(Amendment 1)
(Name of Document to be Amended) Application for Patent
(Name of Item to be Amended) Inventor
(Method of Amendment) Change
(Contents of Amendment)
(Inventor)
(Address) c/o HONDA R&D SOUTHEAST ASIA CO., LTD.
209 Moo 1 Romklao 1 Road, Klong Song Tonnun
Ladkrabang, Bangkok, 10520 Thailand
(Name) Masaharu ANDO
(Inventor)
(Address) c/o HONDA R&D SOUTHEAST ASIA CO., LTD.
209 Moo 1 Romklao 1 Road, Klong Song Tonnun
Ladkrabang, Bangkok, 10520 Thailand
(Name) Pholadej PHOLUANG
(Inventor)
(Address) c/o HONDA R&D SOUTHEAST ASIA CO., LTD.
209 Moo 1 Romklao 1 Road, Klong Song Tonnun
Ladkrabang, Bangkok, 10520 Thailand
(Name) Wid CHOKSUWATTANASAKUL
(Other) The reason for change is as follows. There were some errors
in the column of address of all the inventors and the
name of inventors.
The indication of "HONDA R&D SOUTHEAST ASIA CO.,
LTD." was described as "HONDA R&D SOUTHEAST

117
ASIA · CO., · LTD.” Also, “Pholadej PHOLUANG” was described as “Pholadej · PHOLUANG” and

“Wid CHOKSUWATTANASAKUL” was described as “Wid · CHOKSUWATTANASAKUL”

These are simple errors. Accordingly, we amend the column of inventors by submitting this amendment.

Acknowledged Information, Added Information

(Patent Applicant No.)	2008-171804	
(Reception No.)	50801528546	
(Document Name)	Amendment	
(The officer in Charge)	Takao HARA	2306
(Filing Date of this Document)	July 23, 2008	

Acknowledged Information, Added Information

(Applicant for the amendment)

(Identification No.)	000005326
(Address)	1-1, Minamiaoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo, Japan
(Name)	HONDA MOTOR CO., LTD.
(Agent)	Petitioner
(Identification No.)	100067356
(Address)	Shimoda & Tamiya Patent Office 8th Floor Meisan-tameike Building 1-12, Akasaka 1-chome, Minato-Ku, Tokyo, Japan
(Name)	Yoichiro SHIMODA

Information for History of the Applicant

Identification No. (000005326)

1. Date of Record September 6, 1990

(Reason of Record) New

Address 1-1, Minamiaoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo

Name HONDA MOTOR CO., LTD

TRADUCCIÓN DEL INGLÉS AL ESPAÑOL del documento de prioridad relacionado con la solicitud de patente japonesa No. 2008-171804, titulada:
ESTRUCTURA DE FARO DELANTERO DE UNA MOTOCICLETA

OFICINA DE PATENTES DEL JAPÓN

Este documento es para certificar que el anexo al presente es una copia original de la siguiente solicitud de patente tal como fue presentada en esta oficina.

Fecha de Solicitud: 30 de junio de 2008

Número de Solicitud: 2008-171804

El código del país y número de su solicitud de prioridad, para que sea utilizada para presentar en el extranjero bajo el Convenio de París, es JP2008-171804

Solicitante(s): Honda Motor Co., Ltd.

9 de diciembre de 2008

Comisionado,
de la Oficina de Patentes del Japón

Takashi SUZUKI (sello)

Certificado No. 2008-3047011

(Nombre del documento) Solicitud para patente
(Número de referencia) H108260201
(Fecha de presentación) 30 de junio de 2008
(Destinatario) El Comisionado, Oficina de Patentes
(Clasificación internacional de patentes) B62J 6/02
F21S 8/10
F21V 14/00

(Inventor)
(Dirección) c/o HONDA R&D SOUTHEAST ASIA CO., LTD.
209 Moo 1 Romklao 1 Road, Klong Song tonnun Ladkrabang,
Bangkok, 10520 Tailandia

(Nombre) Masaharu ANDO
(Inventor)
(Dirección) c/o, HONDA R&D SOUTHEAST ASIA CO., LTD.
209 Moo 1 Romklao 1 Road, Klong Song tonnun Ladkrabang,
Bangkok, 10520 Tailandia

(Nombre) Pholadej PHOLUANG
(Inventor)
(Dirección) c/o, HONDA R&D SOUTHEAST ASIA CO., LTD.
209 Moo 1 Romklao 1 Road, Klong Song tonnun Ladkrabang,
Bangkok, 10520 Tailandia

(Nombre) Wid CHOKSUWATTANASAKUL
(Solicitante)
(Número de Identificación) 000005326

(Nombre) Honda Motor Co., Ltd.

(Agente)

(Número de identificación) 1000671356

(Apoderado de Patentes)

(Nombre) Yoichiro SHIMODA

(Agente) 100094020

(Nombre) Hiroshi TAMIYA

(Designación de cargo)

(Libro para Pago) 004466

(Monto de Pago) 15,000 YEN

(Lista de Documentos presentados)

(Nombre del objeto)	Reivindicaciones	1
((Nombre del objeto)	Descripción	1
((Nombre del objeto)	Dibujos	1
((Nombre del objeto)	Abstracto	1
((Poder No.)	9723773	
((Poder No.)	0011844	

Nombre del Documento] Ámbito de las Reivindicaciones

[Reivindicación 1]

Una estructura de faro delantero de una motocicleta, que comprende una pluralidad de faros delanteros, incluida una carcasa, un reflector provisto en la carcasa, un bombillo, el cual se ancla al reflector y sirve como fuente de luz, y un lente, que se sujeta a la carcasa para cubrir el frente del reflector y el bombillo, proveyéndose los faros delanteros a derecha e izquierda, vistos de frente por lo menos uno a la vez, configurándose los faros delanteros derecho e izquierdo en forma asimétrica,

En donde en 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.

[Reivindicación 2]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con la reivindicación 1, en donde los faros delanteros derecho e izquierdo incluyen una carcasa única, proveyéndose los respectivos reflectores y bombillos en la carcasa, y el lente único para cubrir los reflectores y los bombillos.

[Reivindicación 3]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con la reivindicación 1 o la reivindicación 2, en donde de los faros delanteros derecho e izquierdo, el faro delantero con un ancho vertical más pequeño se provee con una lámpara de posición.

[Reivindicación 4]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con la reivindicación 3, en donde la lámpara de posición se dispone en la parte superior del faro delantero.

[Reivindicación 5]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con una de las reivindicaciones 1 a 4, en donde se provee un miembro de cubierta para dividir el lente en las porciones derecha e izquierda, y el miembro de cubierta se configura a lo largo de la forma de contorno de uno de los faros delanteros derecho e izquierdo.

[Reivindicación 6]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con la reivindicación 5, en donde uno de los faros delanteros derecho e izquierdo tiene una forma de contorno circular, y el miembro de cubierta demarca el lente a lo largo de la forma de contorno del faro delantero circular.

[Reivindicación 7]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con la reivindicación 6, en donde el miembro de cubierta incluye una parte protectora que se extiende de una porción demarcada circular provista en un faro delantero hacia el otro faro delantero, visto de frente, para cubrir el frente de la lámpara de posición.

[Reivindicación 8]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con una de las reivindicaciones 6 a 7, en donde se provee un visor a lo largo del borde superior del miembro de cubierta encima de los faros delanteros derecho e izquierdo, y en el visor, se provee una porción correspondiente a la parte superior del faro delantero circular con una parte ampliada, que se forma extendiéndose al lado del conductor sobre las demás porciones.

[Reivindicación 9]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con una de las reivindicaciones 2 a 8, en donde los bombillos de los faros delanteros derecho e izquierdo incluyen dos filamentos.

[Reivindicación 10]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con una de las reivindicaciones 1 a 9, en donde los faros delanteros derecho e izquierdo se adaptan al lado del manillar para maniobrar una rueda delantera, y las distancias desde la línea central de un cuerpo de vehículo, que se extiende verticalmente en el centro de la dirección del ancho del vehículo de la motocicleta a ambos extremos de los faros delanteros derecho e izquierdo, son iguales.

[Reivindicación 11]

La estructura de faro delantero de una motocicleta de acuerdo con la reivindicación 10, en donde la intersección de la línea central del cuerpo de vehículo y la línea recta que atraviesa los bombillos de los faros delanteros derecho e izquierdo se localiza en una región de reflector circular de los faros delanteros derecho e izquierdo.

[Nombre del Documento] Especificación

[Título de la Invención]

ESTRUCTURA DE FARO DELANTERO DE UNA MOTOCICLETA

[Campo Técnico]

[0001]

Esta invención se refiere a las mejoras en una estructura de faro delantero de una motocicleta.

[Arte Previo]

[0002]

Un faro delantero provisto en una motocicleta es un componente que tiene una gran influencia la determinación del diseño del vehículo y posee una enorme importancia como un componente de la apariencia.

En el pasado, como este tipo de estructura de faro delantero para una motocicleta, se sabía que los faros delanteros son asimétricos (véase, por ejemplo, Documento de Patente 1).

[Documento de Patente 1]

Patente Japonesa No. 3866383

[0003]

De acuerdo con Fig. 5 del Documento de Patente 1, en un dispositivo de faro delantero 50, se disponen una lámpara de descarga 55 a la izquierda, y una lámpara de filamento 59 a la derecha, y una demarcación entre la lámpara de descarga 55 y la lámpara de filamento 59 se encuentra desplazada del centro M4 de un cuerpo de vehículo en una distancia $\square 4$ para que sea asimétrica.

[Divulgación de la Invención]

[Problema a Resolverse por la Invención]

[0004]

En el dispositivo de faro delantero 50 ya mencionado, los contornos de la lámpara de descarga 55 y la lámpara de filamento 59 son rectangulares, y el dispositivo continúa en el estado en que se varía el ancho lateral entre un lente delantero 54 de la lámpara de descarga 55 y un lente delantero 58 de la lámpara de filamento 59.

[0005]

Puesto que los lentes delanteros izquierdo y derecho 54, 58 son iguales en ancho vertical, los lentes delanteros 54, 58 dan una impresión de estar continuamente conectados a derecha e izquierda, de modo que se forman en una unidad como el dispositivo de faro delantero 50.

[0006]

Por consiguiente, del dispositivo de faro delantero 50 difícilmente se capta una novedosa impresión de asimetría. Por lo general, preferiblemente el faro delantero es lo suficientemente satisfactorio tanto en función como en diseño.

[0007]

Además, aunque un faro delantero conocido se provee con una lámpara de posición, cuando el dispositivo de faro delantero 50 ya mencionado se provee con una lámpara de posición, es deseable mejorar el diseño y la función del faro delantero, incluyendo la lámpara de posición.

[0008]

Constituye un objeto de la invención proveer una estructura de faro delantero de una motocicleta, que pueda mejorar el diseño y la función.

[Medios de Resolver el Problema]

[0009]

La invención de acuerdo con la reivindicación 1 provee una estructura de faro delantero de una motocicleta, que consta de: una pluralidad de faros delanteros con una carcasa, un reflector provisto en la carcasa, un bombillo, que se ancla al reflector y sirve como una fuente de luz, y un lente, que se ajusta a la carcasa para cubrir la parte delantera del reflector y el bombillo, proveyéndose los faros delanteros a la derecha y a la izquierda, cuando se aprecian de frente, por lo menos uno cada vez, configurándose los faros delanteros derecho e izquierdo en forma asimétrica, en donde en 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 derecho e izquierdo se configura incluyendo una línea recta.

[0010]

Como resultado, los faros delanteros derecho e izquierdo son diferentes en ancho vertical en una línea vertical 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.

Además, en el faro delantero con un ancho vertical mayor, se incrementa la cantidad de luz difundida, de manera que se expande el rango de irradiación para adaptarse a un faro delantero de luces bajas, por ejemplo.

[0011]

En el faro delantero con un ancho vertical más pequeño, la luz se hace converger fácilmente de modo que puede aplicarse como proyector, con lo cual la distancia de irradiación se hace mayor para adaptarse a un faro delantero de luces altas, por ejemplo.

[0012]

Además, los faros delanteros derecho e izquierdo son en gran medida diferentes en diseño, de modo que el faro delantero tiene un contorno circular y el [otro] faro delantero incluye una línea recta en el contorno, por lo cual los faros delanteros derecho e izquierdo se hacen muy impactantes al igual que toda la apariencia de los faros delanteros derecho e izquierdo.

El faro delantero circular permite aumentar el reflector en las dimensiones verticales y laterales, con lo cual se incrementa la cantidad de luz difundida para ampliar el rango de irradiación, de manera que sea apropiado para un faro delantero de luces bajas.

[0013]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 2, los faros delanteros derecho e izquierdo están constituidos por la carcasa única, los reflectores y bombillos respectivos provistos en la carcasa y los lentes individuales para cubrir los reflectores y los bombillos.

Como resultado, los faros delanteros derecho e izquierdo diferentes en configuración pueden ensamblarse como un solo faro delantero al cuerpo del vehículo mediante la carcasa única y los lentes individuales.

[0014]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 3, de los faros delanteros derecho e izquierdo, el faro delantero con un ancho vertical más pequeño se provee con una lámpara de posición.

Como resultado, la lámpara de posición se provee en el faro delantero con un ancho vertical más pequeño, por lo cual los faros delanteros derecho e izquierdo no se incrementan en ancho vertical como un todo de modo que, por lo general, los faros delanteros derecho e izquierdo pueden fabricarse en forma compacta.

[0015]

Por consiguiente, en el faro delantero con un ancho vertical más grande, que no se provee con la lámpara de posición, la superficie del reflector no se reduce debido a la lámpara de posición, de manera que se garantiza la cantidad de luz difundida para mantener un amplio rango de irradiación.

[0016]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 4, la lámpara de posición se dispone en la parte superior del faro delantero.

Como resultado, la ubicación de la lámpara de posición es elevada, de manera que se mejora la visibilidad.

[0017]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 5, se provee un miembro de cubierta para dividir los lentes en las partes derecha e izquierda, y el miembro de

cubierta se forma a lo largo de la configuración de contorno de uno de los faros delanteros derecho e izquierdo.

[0018]

Como resultado, el miembro de cubierta se forma a lo largo de la configuración de contorno de uno de los faros delanteros derecho e izquierdo, con lo cual puede aumentarse la apariencia de uno de los faros delanteros derecho e izquierdo para dar una impresión de sobresalir en frente del otro, de modo que los faros delanteros derecho e izquierdo pueden dar la impresión de ser diferentes en la percepción de profundidad.

[0019]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 6, uno de los faros delanteros derecho e izquierdo tiene una configuración de contorno circular, y el miembro de cubierta demarca el lente a lo largo de la configuración de contorno del faro delantero circular.

Como resultado, de los faros delanteros derecho e izquierdo, el faro delantero con una configuración de contorno circular se intensifica por el miembro de cubierta para dar una impresión de estar localizado en frente del otro faro delantero.

[0020]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 7, el miembro de cubierta incluye una parte protectora que se proyecta de una parte circular demarcada, provista en un faro delantero, hacia el otro faro delantero, vista de frente, para cubrir la parte delantera de la lámpara de posición.

[0021]

Como resultado, la parte protectora del miembro de cubierta cubre la parte delantera de la lámpara de posición, por lo cual la lámpara de posición difícilmente se observa en forma directa, y se hace que el otro faro delantero alumbré débilmente en forma indirecta por la luz de la lámpara de posición, de modo que sirva como una lámpara de posición.

[0022]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 8, se provee un visor a lo largo del borde superior del miembro de cubierta encima de los faros delanteros derecho e izquierdo, y en el visor, una porción correspondiente a la parte superior del faro delantero circular se provee con una porción extendida que se forma proyectándose al lado del conductor sobre las otras partes.

Como resultado, mediante la configuración del visor, se hace resaltar una diferencia en tamaño entre un faro delantero circular y el otro faro delantero.

[0023]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 9, los bombillos de los faros delanteros derecho e izquierdo incluyen dos filamentos.

Como resultado, en el caso en que los faros delanteros derecho e izquierdo tienen la misma estructura para ser intercambiables, cuando el filamento de un faro delantero se funde, el bombillo de éste último se intercambia con el bombillo del otro faro delantero, de modo que el primero pueda continuar alumbrando.

[0024]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 10, los faros delanteros derecho e izquierdo se montan al lado del manillar para maniobrar una rueda delantera, y las distancias desde la línea central del cuerpo de un vehículo, que se extiende verticalmente en el centro de la dirección del ancho del vehículo de la motocicleta a ambos extremos de los faros delanteros derecho e izquierdo, son iguales.

Como resultado, los faros delanteros derecho e izquierdo se disponen sin incompatibilidad en el vehículo.

[0025]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 11, la intersección de la línea central del cuerpo del vehículo y la línea recta que atraviesa los bombillos de los faros delanteros derecho e izquierdo se localiza en una región de reflector circular de los faros delanteros derecho e izquierdo.

Como resultado, los faros delanteros derecho e izquierdo pueden equilibrarse en momento de inercia a la línea central del cuerpo de vehículo, por lo cual la operación del manillar derecho e izquierdo puede realizarse sin incompatibilidad y, más aún, el faro delantero más grande se dispone cerca del centro del cuerpo de vehículo, y el faro delantero más pequeño se dispone alejado del centro del cuerpo de vehículo para lograr una apariencia atractiva y bien balanceada.

[Efecto de la Invención]

[0026]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 1, en 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, de modo que los faros delanteros derecho e izquierdo pueden hacerse en gran medida diferentes en impresión para ser muy impactantes en cuanto a la apariencia de la motocicleta. En consecuencia, puede mejorarse el diseño para realzar el atractivo comercial.

[0027]

Además, el ancho vertical de un faro delantero puede hacerse más grande para aumentar la cantidad de la luz difundida, de modo que pueda ampliarse el rango de irradiación para hacer el faro delantero apropiado para luces bajas.

Además, el ancho vertical del otro faro delantero puede hacerse más pequeño para disminuir la cantidad de luz difundida y aplicar la luz como un proyector, de modo que la distancia de irradiación puede hacerse mayor para hacer el faro delantero apropiado para luces altas.

Por consiguiente, al mismo tiempo que puede mejorarse el diseño general de los faros delanteros derecho e izquierdo, es posible mejorar igualmente la función.

[0028]

Además, uno de los faros delanteros derecho e izquierdo tiene un contorno circular y el otro faro delantero incluye una línea recta en el contorno, por lo cual los faros delanteros derecho e izquierdo pueden hacerse muy diferentes en configuración, de modo que sean muy impactantes en cuanto a la apariencia total de los faros delanteros derecho e izquierdo.

Uno de los faros delanteros derecho e izquierdo puede hacerse circular, por lo cual la superficie del reflector puede ampliarse en las direcciones vertical y lateral con el fin de hacer el faro delantero apropiado para luces bajas.

[0029]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 2, los faros delanteros derecho e izquierdo están constituidos por la carcasa única, los reflectores y bombillos respectivos provistos en la carcasa, y los lentes individuales para cubrir los reflectores y los bombillos, por lo cual aunque se proveen faros delanteros derecho e izquierdo diferentes en su configuración, los faros delanteros pueden ensamblarse fácilmente como un solo faro delantero al cuerpo de vehículo.

[0030]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 3, la lámpara de posición se provee en el faro delantero con un ancho vertical más pequeño de los faros delanteros derecho e izquierdo, por lo cual los faros delanteros derecho e izquierdo pueden fabricarse por lo general en una manera compacta.

Además, la lámpara de posición no se provee en el faro delantero con un ancho vertical más grande, por lo cual puede ampliarse fácilmente la superficie del reflector para expandir el rango de irradiación, con el fin de hacer el faro delantero apropiado para luces bajas.

[0031]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 4, la lámpara de posición se dispone en la parte superior del faro delantero, de modo que pueda mejorarse la visibilidad.

[0032]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 5, el miembro de cubierta se provee para dividir los lentes en las porciones derecha e izquierda, y el miembro de cubierta se forma a lo largo de la configuración de contorno de uno de los faros delanteros derecho e izquierdo, por lo cual aunque los faros delanteros derecho e izquierdo se integran uno con el otro, los faros delanteros derecho e izquierdo pueden dar la impresión de ser diferentes en la percepción de profundidad, de modo que puede impartirse una impresión original y puede mejorarse el diseño.

[0033]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 6, uno de los faros delanteros derecho e izquierdo tiene una configuración de contorno circular, y el miembro de cubierta demarca el lente a lo largo de la configuración de contorno del faro delantero circular, de modo que el miembro de cubierta se provee en un amplio rango del lente del faro delantero circular, por lo cual la apariencia del faro delantero puede hacerse más impactante para mejorar aún más el diseño del faro delantero.

[0034]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 7, el miembro de cubierta incluye la parte protectora que se extiende de una parte demarcada circular provista en un faro delantero hacia el otro faro delantero, visto de frente, para cubrir la parte delantera de la lámpara de posición, de modo que la lámpara de posición difícilmente puede observarse directamente debido al miembro de cubierta para mejorar la apariencia, y se hace que el otro faro delantero emita luz de la lámpara de posición, por lo cual se permite a un tercero reconocer la posición y el ancho de la motocicleta.

[0035]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 8, el visor se provee a lo largo del borde superior del miembro de cubierta, encima de los faros delanteros derecho e izquierdo y, en el visor, una porción correspondiente a la parte superior del faro delantero circular se provee con la parte extendida formada proyectándose al lado del conductor sobre las otras partes, de modo que pueda resaltarse una diferencia en tamaño entre los faros delanteros derecho e izquierdo por el visor. Por consiguiente, la configuración asimétrica puede hacerse mucho más impactante en cuanto a la apariencia con el fin de mejorar el diseño.

[0036]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 9, los bombillos de los faros delanteros derecho e izquierdo incluyen dos filamentos por lo cual, cuando el filamento de un faro delantero se funde, el bombillo de éste se intercambia por el bombillo del otro faro delantero, de modo que el primero pueda continuar alumbrando para solucionar fácilmente una necesidad urgente.

[0037]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 10, los faros delanteros derecho e izquierdo se montan al lado del manillar para maniobrar la rueda delantera, y las distancias desde la línea central del cuerpo de un vehículo, que se extiende verticalmente del centro de la dirección del ancho del vehículo de la motocicleta a ambos extremos de los faros delanteros derecho e izquierdo, son iguales, de modo que los faros delanteros derecho e izquierdo pueden disponerse sin incompatibilidad en el vehículo para mejorar la apariencia.

[0038]

En la invención de acuerdo con la reivindicación 11, la intersección de la línea central del cuerpo de vehículo y la línea recta que atraviesa los bombillos de los faros delanteros derecho e izquierdo se localiza en la región del reflector circular de los faros delanteros derecho e izquierdo, de modo que los faros delanteros derecho e izquierdo pueden equilibrarse en momento de inercia a la línea central del cuerpo de vehículo, por lo cual la operación del manillar derecho e izquierdo puede realizarse sin incompatibilidad y, más aún, puede lograrse la apariencia atractiva y bien balanceada de los faros delanteros.

[Mejor Modo para Llevar a Cabo la Invención]

[0039]

Se describirá ahora una incorporación preferida de la invención con referencia a los dibujos anexos. Los dibujos deben observarse desde las direcciones de los numerales de referencia.

Fig. 1 es una vista lateral de una motocicleta que incluye una estructura de faro delantero de acuerdo con la invención. La motocicleta 10 es un vehículo en el cual una horquilla delantera 13 se acopla a una pipa de dirección 12 provista en un extremo delantero de un bastidor de cuerpo de un vehículo 11 para maniobrase libremente; un manillar 14 se fija al extremo superior de la horquilla delantera 13; una rueda delantera 16 se monta al extremo inferior de la misma, un motor 22 se asegura a un par de marcos derecho e izquierdo 17, 18 (únicamente se muestra el numeral de referencia 17 en este lado) constituyendo un bastidor del cuerpo de un vehículo 11 y un marco inferior 21; un brazo basculante 27 se acopla a los marcos pivotantes 23, 24 (únicamente se muestra el numeral de referencia 23 en este lado) provistos integralmente en las partes inferiores de las partes traseras de los marcos principales 17, 18 mediante un eje pivotante 26 para oscilar libremente hacia arriba y hacia abajo, una rueda trasera 28 se monta al extremo trasero del brazo basculante 27; un par de rieles para asiento derecho e izquierdo 31, 32 (únicamente se muestra el numeral de referencia 31 en este lado), que constituyen el bastidor del cuerpo del cuerpo de vehículo 11, se extiende hacia atrás desde las partes traseras de las partes superiores de los marcos principales 17, 18; un par de sub-marcos derecho e izquierdo 33, 34 (únicamente se muestra el numeral de referencia 33 en este lado) se acopla a los marcos pivotantes 23, 24 y los extremos traseros de los rieles del asiento 31, 32; un par de unidades de cojín derecho e izquierdo 36, 37 (únicamente se muestra el numeral de referencia 36 en este lado) se extienden entre la parte trasera del brazo basculante 27 y los sub-marcos 22, 24; un tanque de combustible 41 se monta en las partes superiores de los marcos principales 17, 18, y un asiento 42 se monta en las partes superiores de los rieles del asiento 31, 32.

Un faro delantero 45 y un carenado delantero 46 que cubre el faro delantero 45 se acoplan a la parte frontal de la horquilla delantera 13.

[0040]

En el dibujo, el numeral de referencia 51 es un visor de cuadro de instrumentos, anclado en la parte superior del carenado delantero 46; el numeral de referencia 52 es un cuadro de instrumentos, cuya parte frontal está cubierta con el visor de cuadro de instrumentos 51; el numeral de referencia 53 es un guardabarros delantero, que cubre la parte superior de la rueda delantera 16; los numerales de referencia 54, 55 (únicamente se muestra el numeral de referencia 54 en este lado) son carenados laterales delanteros, 56 es un soporte principal, 57 es un soporte lateral, 58 es un asidero, 59 es un guardabarros trasero para cubrir la parte superior de la rueda trasera 28, el numeral de referencia 61 es un sistema de admisión conectado a la parte trasera de una culata 62, y el numeral de referencia 63 es un sistema de escape conectado a la parte delantera de la culata 62.

[0041]

Fig. 2 es una vista frontal de la motocicleta de acuerdo con la invención, y el faro delantero 45 de la motocicleta 10 es asimétrico, de modo que un faro 71 de luces bajas, dispuesto a la derecha, es circular (el denominado ojo redondo) y un faro 72 de luces altas, dispuesto a la izquierda, se configura para incluir una línea recta en el borde superior (el denominado ojo achinado), para impartir una impresión original.

[0042]

En el dibujo, el numeral de referencia 73 es una línea central del cuerpo de vehículo, que se proyecta verticalmente en el centro en la dirección del ancho del cuerpo de vehículo, la mayor parte del faro 71 de luces bajas se dispone a la derecha con respecto a la línea central 73, y el faro 72 de luces altas se dispone a la izquierda.

Cuando el faro 71 de luces bajas irradia una luz baja, el faro 72 de luces altas se apaga, y cuando el faro 72 de luces altas irradia una luz alta, el faro 71 de luces bajas se apaga.

[0043]

Fig. 3 es una vista en perspectiva que muestra el faro delantero, el carenado delantero y el visor del cuadro de instrumentos en el faro delantero 45, el contorno del

faro 71 de luces bajas y la parte superior del faro 72 de luces altas se recubren con una cubierta de faro delantero 75, la periferia del faro delantero 45 se recubre con el carenado delantero 46, y la parte superior del carenado delantero 46 se recubre con el visor del cuadro de instrumentos 51.

El faro delantero 45 y el visor del cuadro de instrumentos 51 se anclan al carenado delantero 46, y el carenado delantero 46 se sujeta a la horquilla delantera 13 mediante un soporte, no mostrado.

[0044]

El visor del cuadro de instrumentos 51 se dispone de tal manera que el borde frontal descansa a lo largo de la cubierta del faro delantero 75, y una porción ampliada 51a proyectada hacia atrás sobre un lado del faro 72 de luces altas se forma en el lado del faro 71 de luces bajas. La parte ampliada 51a tiene como propósito resaltar el tamaño del faro circular 71 de luces bajas. El numeral de referencia 77 es un tornillo pequeño para sujetar el visor del cuadro de instrumentos al carenado delantero 46.

[0045]

Fig. 4 es una vista explotada en perspectiva de un faro delantero, un carenado delantero y un visor de cuadro de instrumentos de acuerdo con la invención, y el faro delantero 45 incluye porciones de anclaje superiores 81a, 81b en la parte superior de una carcasa 81 y una parte de anclaje inferior 81c en la parte inferior de la carcasa 81 para anclarse al carenado delantero 46.

[0046]

Las partes de anclaje superiores 81a, 81b son partes adaptadas a la superficie interna de la parte superior del carenado delantero 46 para oscilar libremente hacia arriba y hacia abajo, y la parte de anclaje inferior 81c es una parte adaptada a la superficie interna de la parte inferior del carenado delantero 46 por un perno de ajuste de calibración 82.

[0047]

El perno de ajuste calibración 82 es un perno para ajustar el ángulo del faro delantero 45 anclado al carenado delantero 46, y cuando el perno de ajuste de calibración 82 se afloja, y el faro delantero 45 se mueve hacia adelante y hacia atrás alrededor de las partes de anclaje superiores 81a, 81b, para graduar así el ángulo del faro delantero 45, se produce el ajuste del eje óptico (calibración) para el faro delantero 45. Luego del ajuste del eje óptico, se aprieta el perno de calibración 82 para sujetar así el faro delantero 45 al carenado delantero 46.

[0048]

El carenado delantero 46 es un componente formado integralmente de una pared superior 46a, las paredes laterales 46b, 46c y una pared interior 46d, proveyéndose la pared superior 46a con una pluralidad de huecos de inserción 84 para insertar tornillos pequeños 77 (véase Fig. 3) para anclar el visor de cuadro de instrumentos 51, y las paredes laterales 46b, 46c se proveen respectivamente con una pluralidad de huecos de inserción 86 para insertar tornillos pequeños para anclaje al soporte en el interior del carenado delantero 46.

El visor de cuadro de instrumentos 51 incluye una pluralidad de huecos de inserción 88 para insertar los tornillos pequeños 77.

[0049]

Fig. 5 es una vista explotada en perspectiva del faro delantero de acuerdo con la invención, faro delantero 45 que incluye: una carcasa 81 a la cual se anclan un bombillo de luces bajas 91, un bombillo de luces altas 92, y una lámpara de posición 93; un lente 95, acoplado a la parte delantera de la carcasa 81, y la cubierta del faro delantero 75 acoplada a la parte delantera del lente 95.

[0050]

La carcasa 81 se provee integralmente con una parte de reflector de luces bajas 81e montada a la derecha para reflejar hacia adelante la luz emitida del bombillo de luces bajas 91 y una parte de reflector de luces altas 81f montada a la izquierda de la parte de reflector de luces bajas 81e para reflejar hacia adelante la luz emitida del bombillo de luces altas 92.

[0051]

El lente 95 es un componente integral, que incluye una parte de lente circular de luces bajas 95a provista a la derecha para transmitir la luz emitida por el bombillo de luces bajas 91, una parte de lente de luces altas 95b provista a la izquierda de la parte de lente de luces bajas 95a para transmitir la luz emitida por el bombillo de luces altas 92, y una porción de lente lateral de lámpara de posición 95c dispuesta en la parte delantera de la lámpara de posición 93.

[0052]

La cubierta de faro delantero 75 es un componente divisor entre la parte de lente de luces bajas 95a y la parte de lente de luces altas 95b en el lente 95, el cual es un componente integral que incluye una parte anular 75a formada a lo largo de la configuración de contorno circular de la parte de lente de luces bajas 95a y una parte protectora 75b formada para proyectarse oblicuamente hacia la izquierda superior desde la parte anular 75a para cubrir el frente de la parte de lente lateral de lámpara de posición 95c.

[0053]

Fig. 6 es una vista frontal del faro delantero de acuerdo con la invención, y el faro 71 de luces bajas se configura circular, por lo cual la superficie de reflector en las direcciones vertical y lateral se amplía para aumentar la cantidad de luz difundida, de modo que se expanda el rango de irradiación.

[0054]

El faro 72 de luces altas tiene su configuración de contorno compuesta por una porción de arco circular interna 72a a lo largo del perfil del faro 71 de luces bajas, una porción de borde superior 72b que se extiende oblicuamente hacia el lado superior desde el extremo superior de la porción de arco circular interna 72a, y una porción curvada 72c en forma de J, que se extiende oblicuamente hacia el interior inferior desde la porción extrema exterior de la porción de borde superior 72b, cuya punta se conecta al extremo inferior de la porción de arco circular interna 72a, y la porción de borde superior 72b se compone de una porción de línea recta 72d conectada a la porción de arco circular interna 72a, y una porción curvada 72e que se extiende desde el extremo izquierdo de la porción de línea recta 72d para curvarse hacia arriba.

Por consiguiente, el faro 72 de luces altas se configura como un ojo achinado, y tiene una configuración de contorno para impartir una novedosa impresión, incluida la porción de línea recta 72d.

[0055]

Cuando una primera línea vertical 101, que atraviesa el centro del bombillo de luces bajas 91 en el faro 71 de luces bajas, el ancho vertical del faro 71 de luces bajas, es decir, el ancho vertical de la porción de lente de luces bajas 95a es H1, y en una segunda línea vertical 102 que atraviesa el centro del bombillo de luces altas 92 en el faro 72 de luces altas, el ancho vertical del faro 72 de luces altas, es decir, el ancho vertical de la parte del lente de luces altas 95b es H2, la relación se expresa por $H1 > H2$.

[0056]

Por consiguiente, el ancho vertical H1 del faro 71 de luces bajas se diseña más grande que el ancho vertical H2 del faro 72 de luces altas, por lo cual el área de la superficie del reflector del faro 71 de luces bajas puede ampliarse aún más, de modo que pueda irradiarse un rango más amplio.

[0057]

Incluso si el ancho vertical H2 del faro 72 de luces altas se diseña más pequeño, la luz puede aplicarse como un proyector, de modo que no hay problema en irradiar una luz alta, y contribuye a una reducción en el área del lente 95.

[0058]

Cuando una línea recta, que atraviesa el bombillo de luces bajas 91 y el bombillo de luces altas 92 es una línea recta 103, y la intersección de la línea recta 103 y la línea central 73 del cuerpo de vehículo es una intersección 104, y cuando una distancia en la línea recta 103 desde la línea central 73 al extremo del faro 71 de luces bajas es L1, y una distancia en la línea recta 103 desde la línea central 73 al extremo del faro 72 de luces altas es L2, la distancia L1 y la distancia L2 son iguales, o casi iguales. La intersección 104 se localiza en una región de la parte de lente de luces bajas 95a, que es

circular, vista de frente, y localizada en una región de la parte de reflector de luces bajas 81e (véase Fig. 7), que es circular, vista de frente.

[0059]

Por consiguiente, la posición del centro de gravedad del faro 71 de luces bajas y la posición del centro de gravedad del faro 72 de luces altas son iguales desde la línea central 73, o casi iguales, de modo que cuando el manillar 14 (véase Fig. 2) se maniobra a derecha e izquierda, la operación del manillar puede realizarse sin incompatibilidad.

[0060]

En la cubierta del faro delantero 75, la parte anular 75a se provee con una porción de agujero circular 75d ajustada a la parte periférica exterior de la parte del lente de luces bajas 95a, y la parte protectora 75b se provee con una parte de borde inferior 75e a lo largo de la parte del borde superior 72b de la parte del lente de luces altas 95b.

[0061]

Como se ilustra en Fig. 5 y Fig. 6, la cubierta del faro delantero 75 se provee como un miembro de cubierta que divide el lente 95 en las porciones derecha e izquierda, y la cubierta del faro delantero 75 se diseña a lo largo de la configuración de contorno de los faros derecho 71 de luces bajas y el faro izquierdo 72 de luces altas por lo cual, aunque los faros delanteros derecho e izquierdo 45 se integran uno con otro como un solo cuerpo, el faro derecho 71 de luces bajas y el faro 72 de luces altas pueden dar la impresión de ser diferentes en la percepción de profundidad, de modo que pueda impartirse una impresión más original y mejorarse el diseño.

[0062]

Además, uno de los faros derecho 71 de luces bajas e izquierdo 72 de luces altas se diseña para tener una forma de contorno circular y la cubierta del faro delantero 75 demarca el lente 95 a lo largo de la configuración de contorno del faro circular 71 de luces bajas, por lo cual la cubierta del faro delantero 75 se provee en un amplio rango de la porción de lente de luces bajas 95a del faro circular 71 de luces bajas, de modo que la apariencia del faro delantero 45 puede hacerse más impactante para mejorar aún más el diseño del faro delantero 45.

Adicionalmente, el frente de la porción de reflector de luces bajas 81e no se recubre con la cubierta del faro delantero 75, de modo que pueden garantizarse un área del reflector suficiente y el área del lente.

[0063]

Además, la cubierta del faro delantero 75 incluye la parte protectora 75b que se extiende desde la parte anular 75a como la parte circular dividida provista en un faro 71 de luces bajas hacia el otro faro 72 de luces altas, vista desde el frente, para cubrir la parte delantera de la lámpara de posición 93, de modo que la lámpara de posición 93 difícilmente puede observarse en forma directa debido a la cubierta de faro delantero 75 para mejorar la apariencia, y se hace que el otro faro 72 de luces altas emita luz por la lámpara de posición 93, por lo cual se permite a un tercero reconocer la posición y ancho de la motocicleta 10.

[0064]

Igualmente, como se muestra en Fig. 2, Fig. 3 y Fig. 6, el visor del cuadro de instrumentos 51 se provee a lo largo del borde superior del carenado delantero 46 como el miembro de cubierta encima del faro derecho 71 de luces bajas y el faro izquierdo 72 de luces altas, y en el visor del cuadro de instrumentos 51, una porción correspondiente a la parte superior del faro circular 71 de luces bajas se provee con la porción ampliada 51a, que se forma extendiéndose hacia el lado del conductor sobre las demás porciones, de modo que pueda resaltarse por el visor del cuadro de instrumentos 51 una diferencia en tamaño entre el faro derecho 71 de luces bajas y el faro izquierdo 72 de luces altas. Por consiguiente, la forma asimétrica puede hacerse mucho más impactante en cuanto a la apariencia, con el fin de mejorar el diseño.

[0065]

Fig. 7 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 7 - 7 de Fig. 6. El faro 71 de luces bajas incluye una porción de reflector de luces bajas 81e formada en la carcasa 81, un bombillo de luces bajas 91 anclado a la porción central de la porción de

reflector de luces bajas 81e, y una porción de lente de luces bajas 95a, que cubre la parte delantera de la porción de reflector de luces bajas 81e y el bombillo de luces bajas 91.

[0066]

La porción de reflector de luces bajas 81e incluye una superficie de reflector 81h para reflejar la luz y una porción de montaje del bombillo 81j para montar el bombillo de luces bajas 91, y la superficie de reflector 81h tiene una estructura multi-reflectora constituida por una pluralidad de superficies reflectoras. El numeral de referencia 105 es un sello de caucho a prueba de agua y a prueba de polvo.

[0067]

El bombillo de luces bajas 91 incluye dos filamentos 108, 109, utilizándose tan sólo uno de estos filamentos 108, 109.

[0068]

La porción de lente de luces bajas 95a incluye una porción transmisora delantera 95d curvada hacia adelante en forma convexa, y una porción de pared periférica 95e que se proyecta hacia atrás desde el borde periférico externo de la parte transmisora delantera 95d, la parte hueca 75d de la cubierta del faro delantero 75 se ajusta a la porción de pared periférica 95e, y la punta de la pared periférica externa 81k de la porción del reflector de luces bajas 81e se proyecta al interior de la porción hueca 75d dentro de la porción de la pared periférica 95e.

[0069]

Se provee un boquete entre la carcasa 81 del faro 71 de luces bajas y una porción abierta del carenado delantero 46, con lo cual puede mejorarse el desempeño de radiación de calor del faro 71 de luces bajas.

[0070]

Fig. 8 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 8 – 8 de Fig. 6, y el faro 72 de luces altas incluye una porción de reflector de luces altas 81f formada en la carcasa 81, el bombillo de luces altas 92 y la lámpara de posición 93 adaptados a la porción de reflector de luces altas 81f, y la porción del lente de luces altas 95b cubriendo el frente de la porción de reflector de luces altas 81f, el bombillo de luces altas 92 y la lámpara de posición 93.

[0071]

La porción de reflector de luces altas 81f incluye una superficie de reflector 81n para reflejar la luz, una porción de montaje del bombillo 81p para anclar el bombillo de luces altas 92, y una porción de montaje de lámpara 81q para montar la lámpara de posición 93, y la superficie de reflector 81n tiene una estructura multi-reflectora constituida por una pluralidad de superficies reflectoras. No mostradas en el dibujo, la porción de montaje del bombillo 81p y la porción de montaje de la lámpara 81q se proveen con un sello de caucho a prueba de agua y a prueba de polvo.

[0072]

El bombillo de luces altas 92 tiene la misma estructura que el bombillo de luces bajas 91 (véase Fig. 7), e incluye dos filamentos 114, 115 para luces altas. De los filamentos de luces altas 114, 115, únicamente uno se utiliza.

[0073]

La parte del lente de luces altas 95b incluye una parte transmisora delantera 95g curvada hacia adelante con una forma convexa, una porción protectora 95h localizada encima de la parte transmisora delantera 95g y además, en el fondo de la porción protectora 75b de la cubierta del faro delantero 75, una porción en escalón 95j formada entre la porción transmisora delantera 95g y la porción protectora 95h, y una porción de pared periférica inferior 95k formada en la porción inferior de la porción transmisora delantera 95g, y una pared periférica externa 81r formada en la porción de reflector de luces altas 81f dentro de la porción de pared periférica inferior 95k se extiende hacia la porción abierta 46h del carenado delantero 46.

[0074]

En el dibujo, el numeral de referencia 107 es una pinza para conectar la porción de anclaje superior 81a de las porciones de anclaje superiores 81a, 81b (véase Fig. 4) provistas en la porción superior de la carcasa 81 y una porción de soporte del faro delantero 46f formada en la superficie interna del carenado delantero 46 para oscilar

libremente, y la pinza 107 es curva, por lo cual en el ajuste del eje óptico, todo el faro delantero 45 puede moverse hacia adelante y hacia atrás alrededor de una porción del eje de calibración 111 constituida por la porción de anclaje 81a y la porción de soporte del faro delantero 46f.

[0075]

Como se ilustra en Fig. 6 y Fig. 8, de los dos faros 71 y 72, el faro 72 de luces altas con un ancho vertical más pequeño se provee con la lámpara de posición 93, por lo cual el conjunto de los dos faros derecho 71 de luces bajas e izquierdo 72 de luces altas puede fabricarse en una manera compacta.

[0076]

El faro 71 de luces bajas con un ancho vertical más grande no se provee con la lámpara de posición 93, de modo que la superficie del reflector 81h puede ampliarse fácilmente para expandir el rango de irradiación, por lo cual puede ser apropiado para luces bajas.

[0077]

Puesto que la lámpara de posición 93 se dispone en la parte superior del faro 72 de luces altas, puede mejorarse la visibilidad de la lámpara de posición 93.

[0078]

Fig. 9 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 9 - 9 de Fig. 6. La carcasa 81 es un componente integral de la porción de reflector de luces bajas 81e y la porción de reflector de luces altas 81f, localizándose la porción de reflector de luces altas 81f en una posición retraída de la porción de reflector de luces bajas 81e, retracción con la cual el bombillo de luces altas 92 se ubica igualmente en una posición retraída del bombillo de luces bajas 91.

[0079]

El lente 95 es un componente integral de la porción de lente de luces bajas 95a, la porción del lente de luces altas 95b y la porción del lente lateral de la lámpara de posición 95c, disponiéndose la porción transmisora delantera 95g de la porción del lente de luces altas 95b en una posición retraída de la porción transmisora delantera 95d de la porción de lente de luces bajas 95a, e inclinándose la porción transmisora delantera 95g de la porción de lente de luces altas 95b para desplazarse hacia atrás, a medida que se aleja hacia los lados de la porción del lente de luces bajas 95a.

Por consiguiente, cuando el faro delantero 45 se observa de frente, el faro 71 de luces bajas parece ser todavía mayor que el faro 72 de luces altas, de modo que puede resaltarse el faro delantero asimétrico 45.

[0080]

En el caso de una configuración en que el filamento 108 del bombillo de luces bajas 91 se encienda aplicando luces bajas, y el filamento 115 del bombillo de luces altas 92 se encienda aplicando luces altas, por ejemplo, cuando el filamento 108 del bombillo de luces bajas 91 se funde, el bombillo de luces bajas 91 y el bombillo de luces altas 92 se intercambian y ajustan.

[0081]

Por consiguiente, al aplicar luces bajas, se enciende el filamento 114 del bombillo reemplazado de luces altas 92, y al aplicar luces altas, se enciende el filamento 109 del bombillo de luces bajas intercambiado 91, de modo que no se cause un problema. Por lo tanto, es posible solucionar rápidamente una necesidad urgente, tal como el estallido del bombillo. Cuando el filamento 115 del bombillo de luces altas 92 se funde, es posible igualmente solucionar el problema.

[0082]

Como se ilustra en Fig. 2, Fig. 6 y Fig. 9, la estructura de faro delantero de la motocicleta 10 incluye: el faro 71 de luces bajas y el faro 72 de luces altas, que se forman de la carcasa 81, la porción de reflector de luces bajas 81e y la porción de reflector de luces altas 81f como el reflector provisto en la carcasa 81, el bombillo de luces bajas 91 y el bombillo de luces altas 92, que sirven como fuentes de luz anclados a esta porción del reflector de luces bajas 81e y a la porción del reflector de luces altas

81f, y el lente 95, que se ancla a la carcasa 81 para cubrir el frente de la porción del reflector de luces bajas 81e, la porción del reflector de luces altas 81f, el bombillo de luces bajas 91 y el bombillo de luces altas 92, proveyéndose el faro 71 de luces bajas y el faro 72 de luces altas a la derecha y a la izquierda, como se aprecia desde el frente por lo menos uno a la vez, configurándose el faro derecho 71 de luces bajas y el faro izquierdo 72 de luces altas en forma asimétrica, y en la estructura de faro delantero, en la primera línea vertical 101 y la segunda línea vertical 102 que atraviesan el bombillo de luces bajas 91 y el bombillo de luces altas 92 del faro derecho 71 de luces bajas y el faro izquierdo 72 de luces altas, el ancho vertical H1 del faro 71 de luces bajas es mayor que el ancho vertical H2 del otro faro 72 de luces altas, de modo que el faro derecho 71 de luces bajas y el faro izquierdo 72 de luces altas pueden hacerse muy diferentes para ser muy impactantes como la apariencia de la motocicleta 10. En consecuencia, puede mejorarse el diseño para realzar el atractivo comercial.

[0083]

Además, el ancho vertical H1 del faro 71 de luces bajas puede fabricarse con un tamaño mayor, por lo cual es posible incrementarse la cantidad de luz emitida para expandir el rango de irradiación, de modo que el faro delantero puede hacerse apropiado para luces bajas.

Adicionalmente, el ancho vertical H2 del otro faro 72 de luces altas puede fabricarse con un tamaño menor, por lo cual puede disminuirse la cantidad de luz difundida para aplicar la luz como un proyector y la distancia de irradiación puede hacerse mayor, de modo que el faro delantero puede adaptarse para luces altas.

Por consiguiente, al mismo tiempo que pueden mejorarse el faro derecho 71 de luces bajas y el faro izquierdo 72 de luces altas en su diseño como un todo, se mejora también la función.

[0084]

Tal como se ilustra en Fig. 6, el contorno de uno de los faros derecho 71 de luces bajas y el izquierdo 72 de luces altas es circular y el contorno del segundo faro se configura incluyendo una línea recta, por lo cual el faro derecho 71 de luces bajas y el faro izquierdo 72 de luces altas pueden hacerse muy diferentes, de modo que el faro derecho 71 de luces bajas y el faro 72 de luces altas pueden hacerse muy imponentes en cuanto a la apariencia como un todo.

[0085]

Además, uno de los faros derecho 71 de luces bajas y el izquierdo 72 de luces altas puede hacerse circular, por lo cual la superficie de reflector 81h puede ensancharse en las direcciones vertical y lateral, para ser apropiadas para luces bajas.

[0086]

Como se ilustra en Fig. 9, el faro derecho 71 de luces bajas y el faro izquierdo 72 de luces altas se constituyen por la carcasa única 81, la porción del reflector de luces bajas 81e, la porción de reflector de luces altas 81f, el bombillo de luces bajas 91 y el bombillo de luces altas 92, que se proveen en la carcasa 81, y el lente único 95 que cubre el frente de la porción de reflector de luces bajas 81e, la porción de reflector de luces altas 81f, el bombillo de luces bajas 91 y el bombillo de luces altas 92, con lo cual mientras el faro 71 de luces bajas y el faro 72 de luces altas, distintos en forma, se proveen a la derecha y a la izquierda, los faros pueden ensamblarse fácilmente como un solo faro delantero 45 al cuerpo de vehículo.

[0087]

Como se ilustra en Figs. 7 a 9, a la derecha e izquierda, el bombillo de luces bajas 91 del faro 71 de luces bajas incluye dos filamentos 108, 109, y el bombillo de luces altas 92 del faro 72 de luces altas incluye dos filamentos 114, 115, por lo cual cuando el filamento 108 de un bombillo de luces bajas 91 se funde, el bombillo de luces bajas 91 y el otro bombillo de luces altas 92 pueden intercambiarse entre sí, de modo que el bombillo de luces bajas 91 puede encenderse para solucionar fácilmente una necesidad urgente.

[0088]

Como se ilustra en Fig. 1 y Fig. 6, el faro derecho 71 de luces bajas y el faro izquierdo 72 de luces altas se anclan al lado del manillar 14 para maniobrar la rueda delantera 16,

siendo iguales las distancias L1 y L2 que se extienden verticalmente desde la línea central 73 del cuerpo de vehículo en el centro de la dirección del ancho del vehículo de la motocicleta 10 a ambos lados del faro derecho 71 de luces bajas y el faro izquierdo 72 de luces altas, de modo que el faro derecho 71 de luces bajas y el faro izquierdo 72 de luces altas pueden disponerse sin incompatibilidad en el vehículo para mejorar la apariencia.

[0089]

Además, la intersección 104 de la línea central 73 del cuerpo de vehículo 103, que atraviesa los bombillos 91, 92 del faro derecho 71 de luces bajas y el faro izquierdo 72 de luces altas, se localiza en la región de la porción del reflector circular 81e del faro 71 de luces bajas, de modo que el faro derecho 71 de luces bajas y el faro izquierdo 72 de luces altas pueden hacerse iguales en el momento de inercia a la línea central 73 del cuerpo de vehículo, por lo cual la operación del manillar derecho e izquierdo puede realizarse sin incompatibilidad y, además, puede lograrse también la apariencia bien equilibrada y atractiva del faro delantero 45.

[Posibilidad de Aplicación Industrial]

[0090]

La estructura de faro delantero de la invención es apropiada para la motocicleta.

[Breve Descripción de los Dibujos]

[0091]

[Fig. 1] Fig. 1 es una vista lateral de una motocicleta que incluye una estructura de faro delantero de acuerdo con la invención.

[Fig. 2] Fig. 2 es una vista frontal de la motocicleta de acuerdo con la invención.

[Fig. 3] Fig. 3 es una vista en perspectiva, que muestra un faro delantero, un carenado delantero y un visor de cuadro de instrumentos de acuerdo con la invención.

[Fig. 4] Fig. 4 es una vista explotada en perspectiva del faro delantero, el carenado delantero y el visor de cuadro de instrumentos de acuerdo con la invención.

[Fig. 5] Fig. 5 es una vista explotada en perspectiva del faro delantero de acuerdo con la invención.

[Fig. 6] Fig. 6 es una vista frontal del faro delantero de acuerdo con la invención.

[Fig. 7] Fig. 7 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 7 – 7 de Fig. 6.

[Fig. 8] Fig. 8 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 8 – 8 de Fig. 6.

[Fig. 9] Fig. 9 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea 9 – 9 de Fig. 6.

[Descripción de los Numerales de Referencia]

[0092]

10. Motocicleta

14. Manillar

45. Faro delantero

46. Miembro de cubierta (carenado delantero)

51. Visor (visor de cuadro de instrumentos)

51a. Parte ampliada

71, 72. Faro delantero (faro de luces bajas, faro de luces altas)

73. Línea central de un cuerpo de vehículo

75. Miembro de cubierta (cubierta del faro delantero)

75^a. Porción demarcadora (porción anular)

75b. Porción protectora

81. Carcasa

81e, 81f. Reflector (porción de reflector de luces bajas, porción de reflector de luces altas)

91, 92. Bombillo (bombillo de luces bajas, bombillo de luces altas)

93. Lámpara de posición

95. Lente

101, 102. Línea vertical que atraviesa los bombillos (una primera línea vertical, una segunda línea vertical)

103. Línea recta

104. Intersección

108, 109, 114, 115. Filamento

H1, H2. Ancho vertical del faro delantero (ancho vertical de la porción de lente de luces bajas, ancho vertical de la porción de lente de luces altas)

[Nombre del Documento] Extracto de la Divulgación

[Extracto]

[Problema]

Proveer una estructura de faro delantero de una motocicleta, que pueda incrementar el diseño y la función.

[Solución]

En la estructura de faro delantero de la motocicleta, en la cual se proveen el faro 71 de luces bajas y el faro 72 de luces altas a la derecha y a la izquierda, vistos de frente por lo menos uno a la vez, y el faro derecho 71 de luces bajas y el faro izquierdo 72 de luces altas se configuran de manera asimétrica, en la primera línea vertical 101 y la segunda línea vertical 102 que atraviesan el bombillo de luces bajas 91 y el bombillo de luces altas 92 del faro derecho 71 de luces bajas y el faro izquierdo 72 de luces altas, el ancho vertical H1 del faro 71 de luces bajas es mayor que el ancho vertical H2 del faro 72 de luces altas, y el faro derecho 71 de luces bajas y el faro 72 de luces altas se construyen de tal manera que el contorno de uno de ellos es circular y el contorno del otro se configura incluyendo una línea recta.

[Dibujo Seleccionado] Fig. 6

FIG. 1

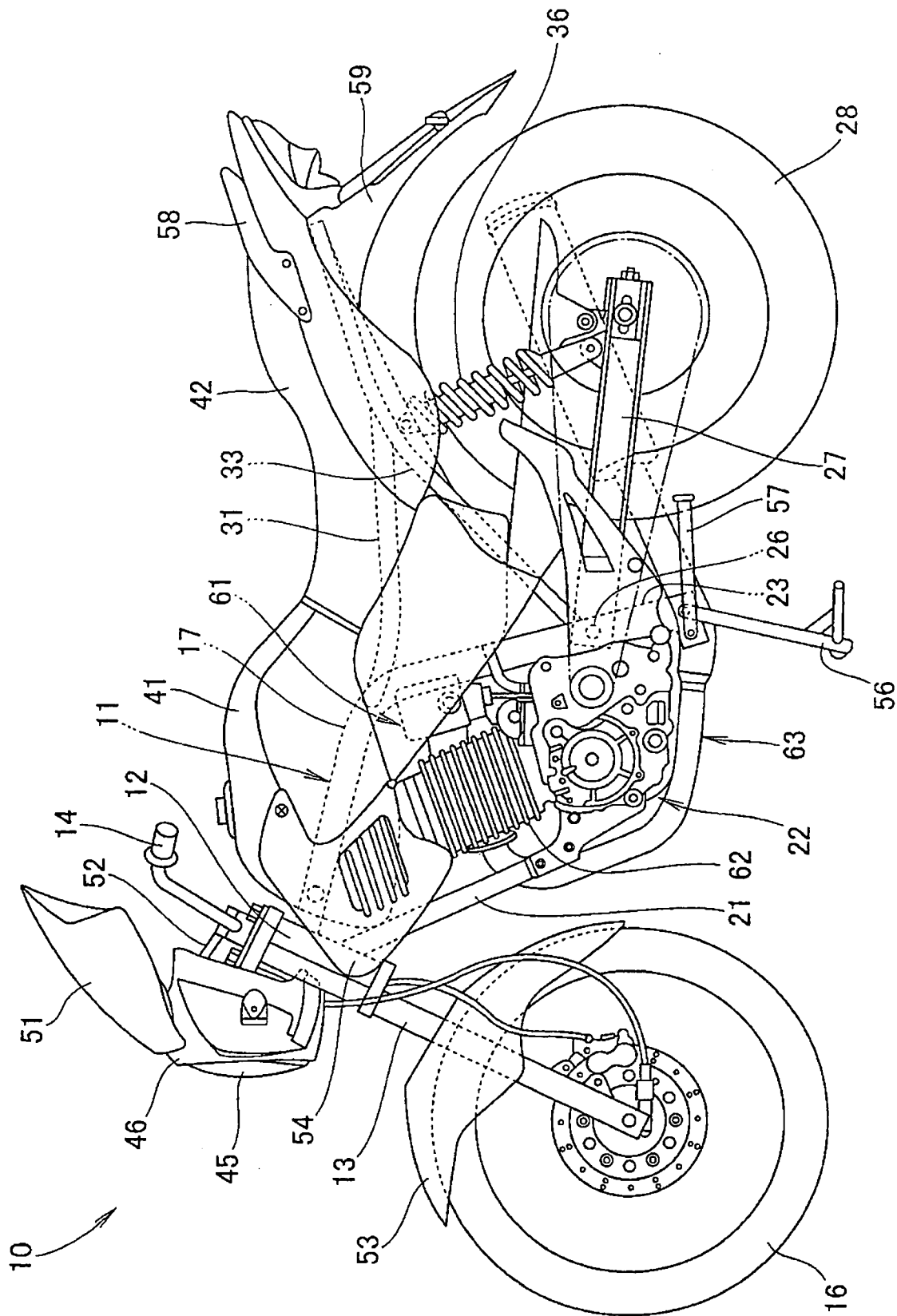


FIG. 2

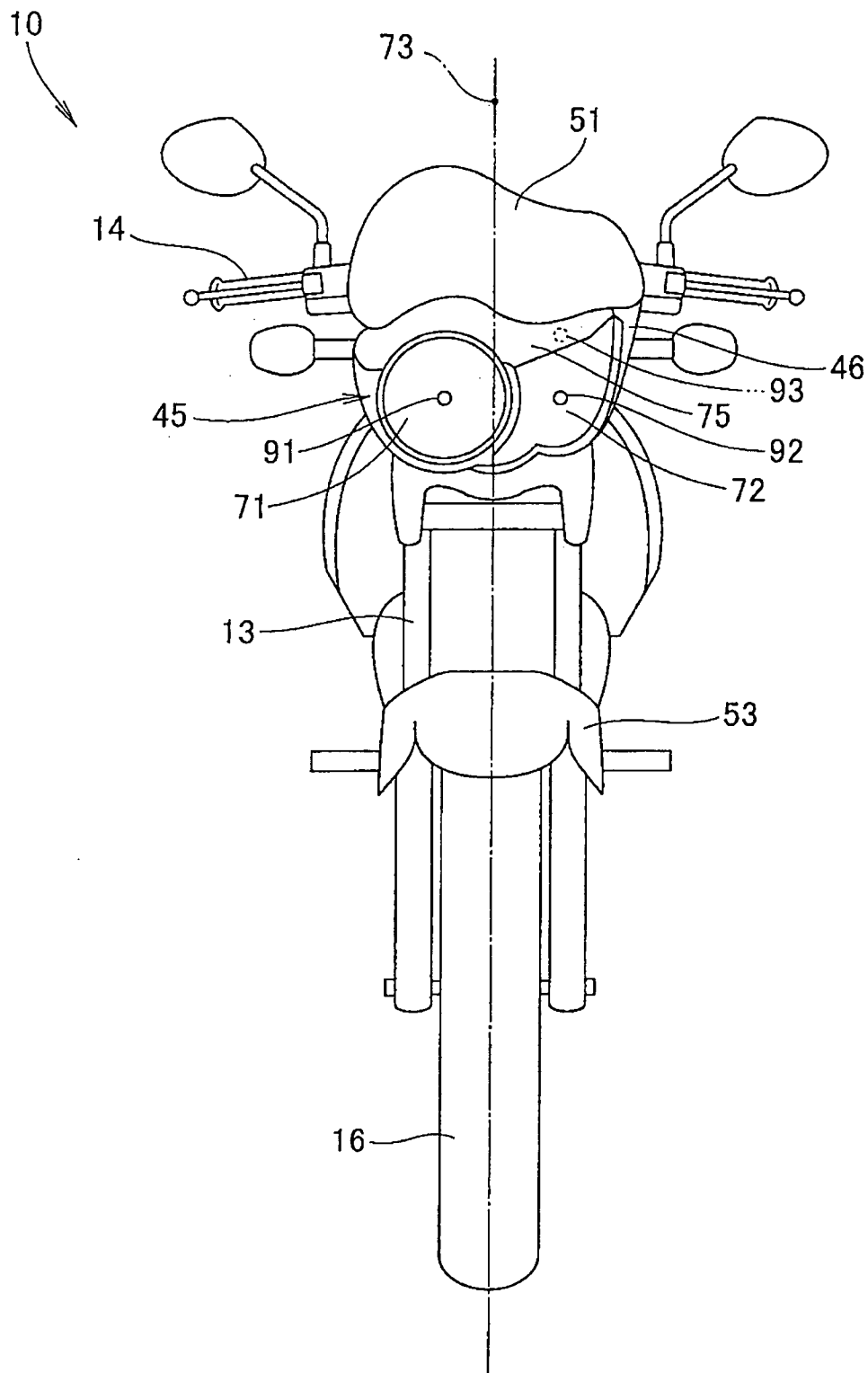


FIG. 3

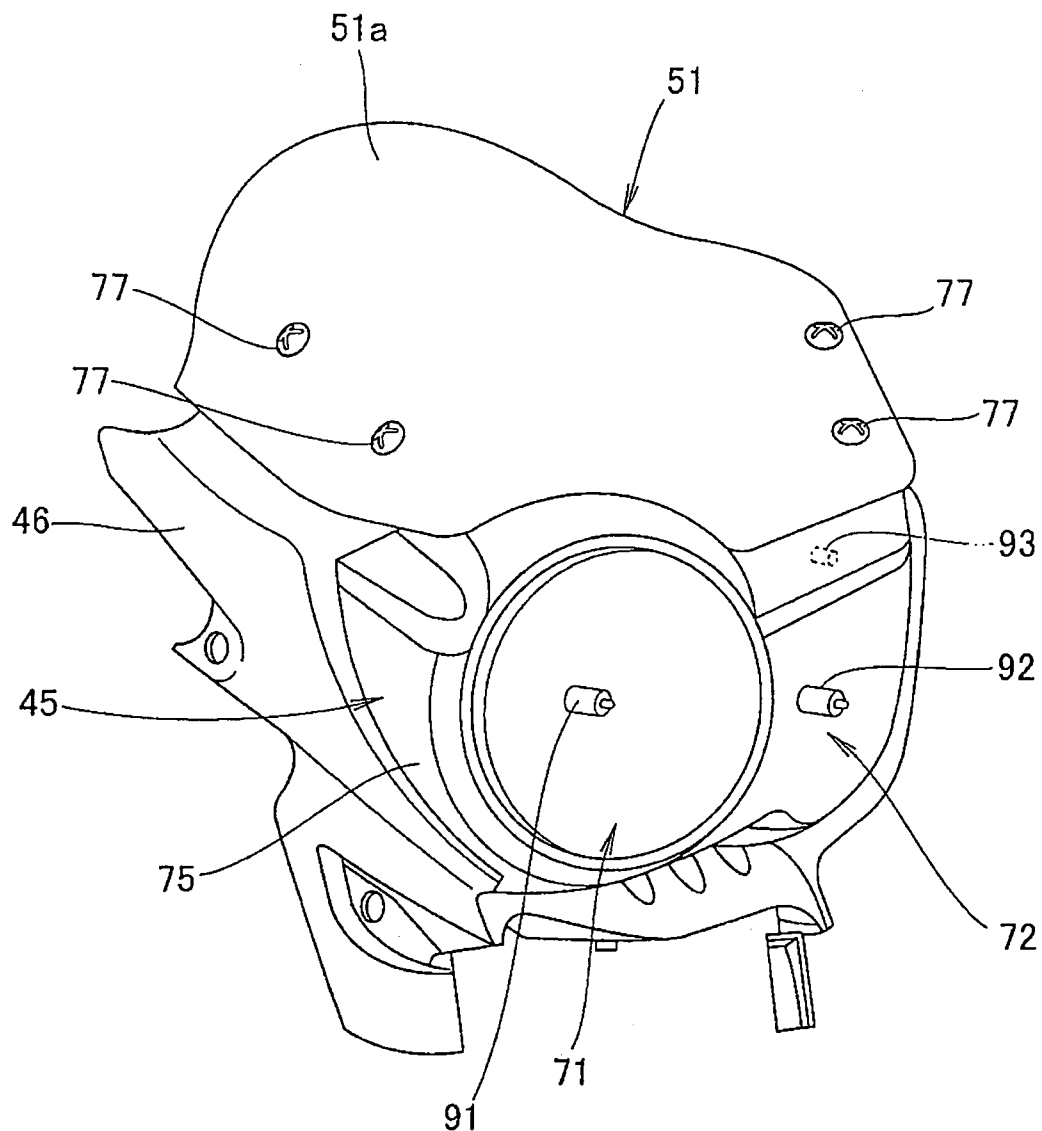


FIG. 4

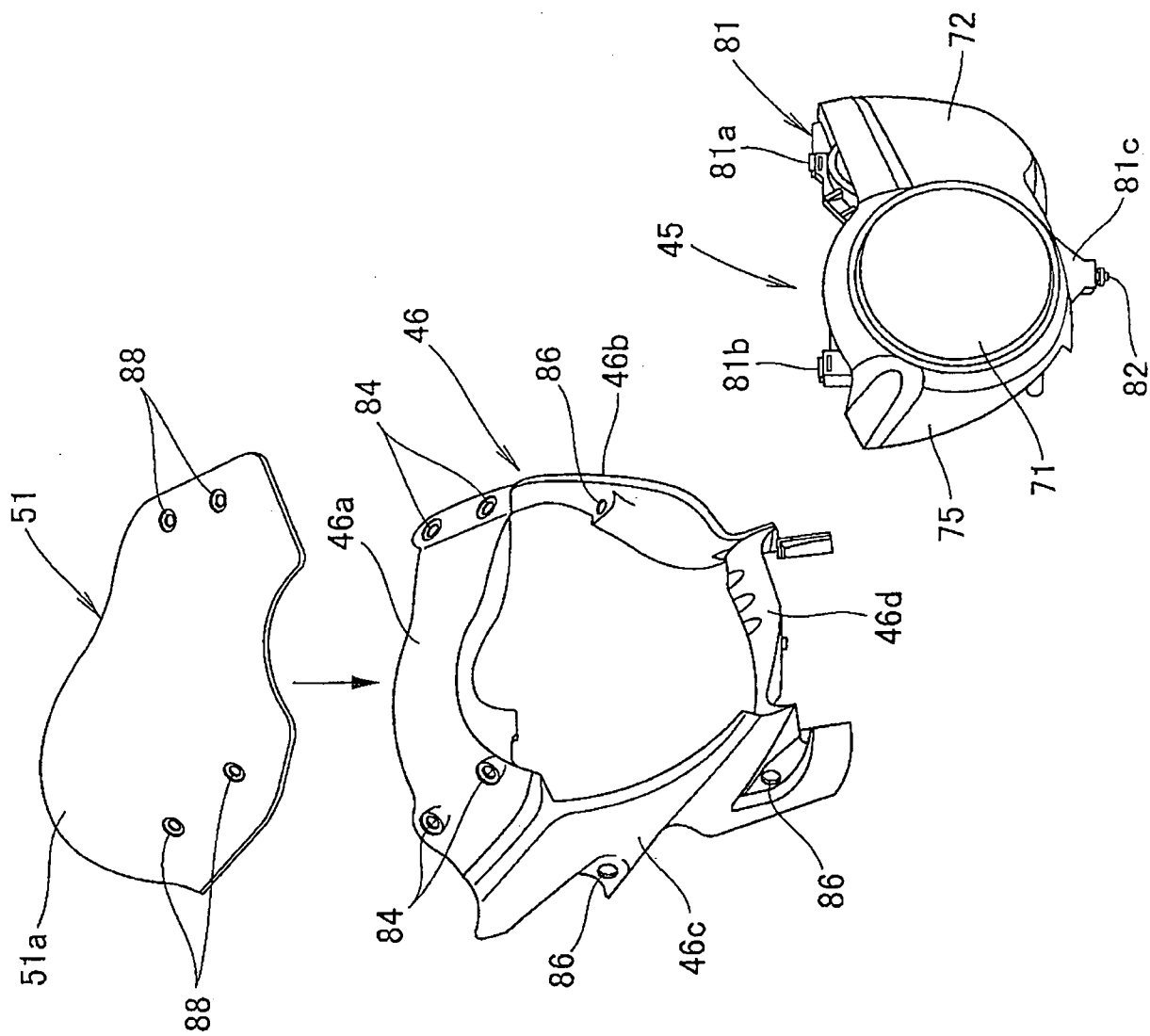


FIG. 5

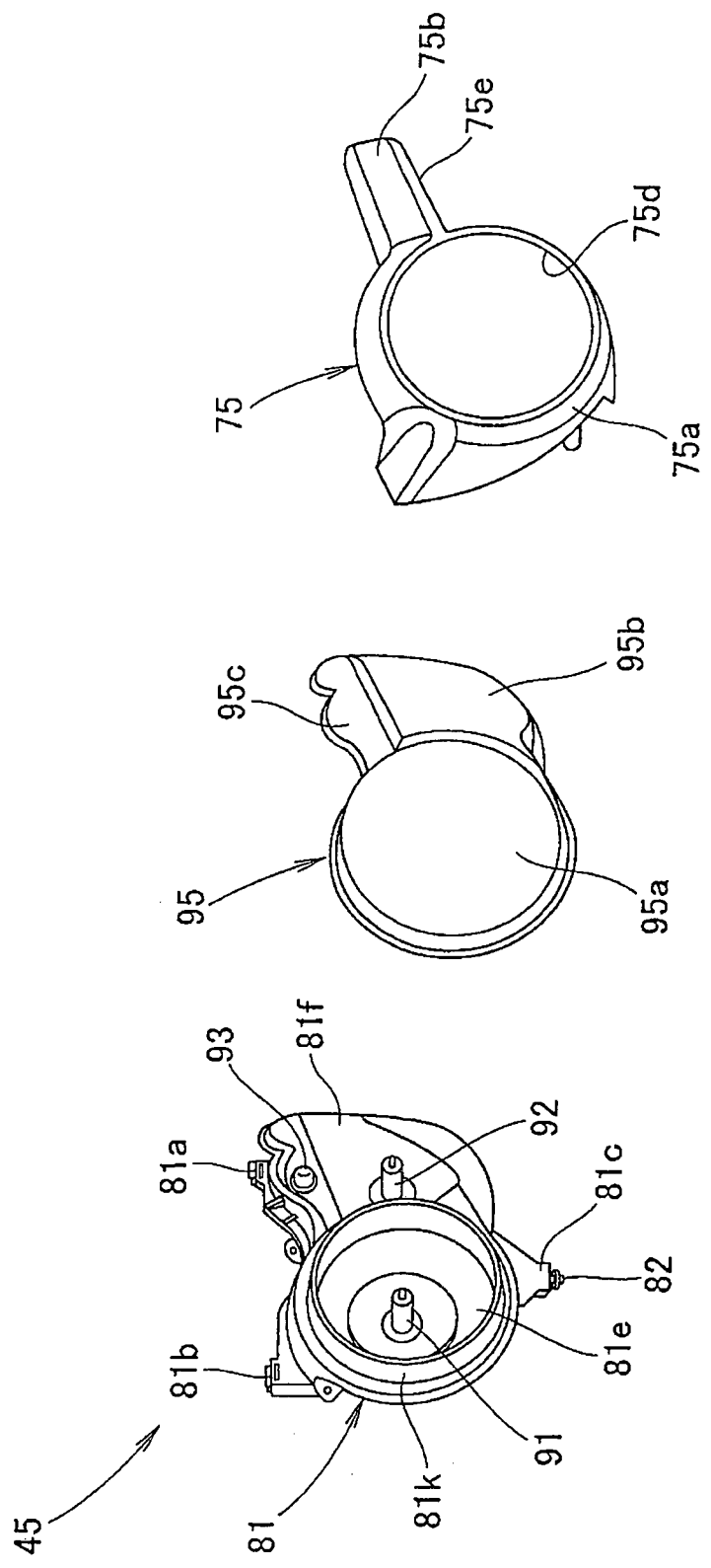


FIG. 6

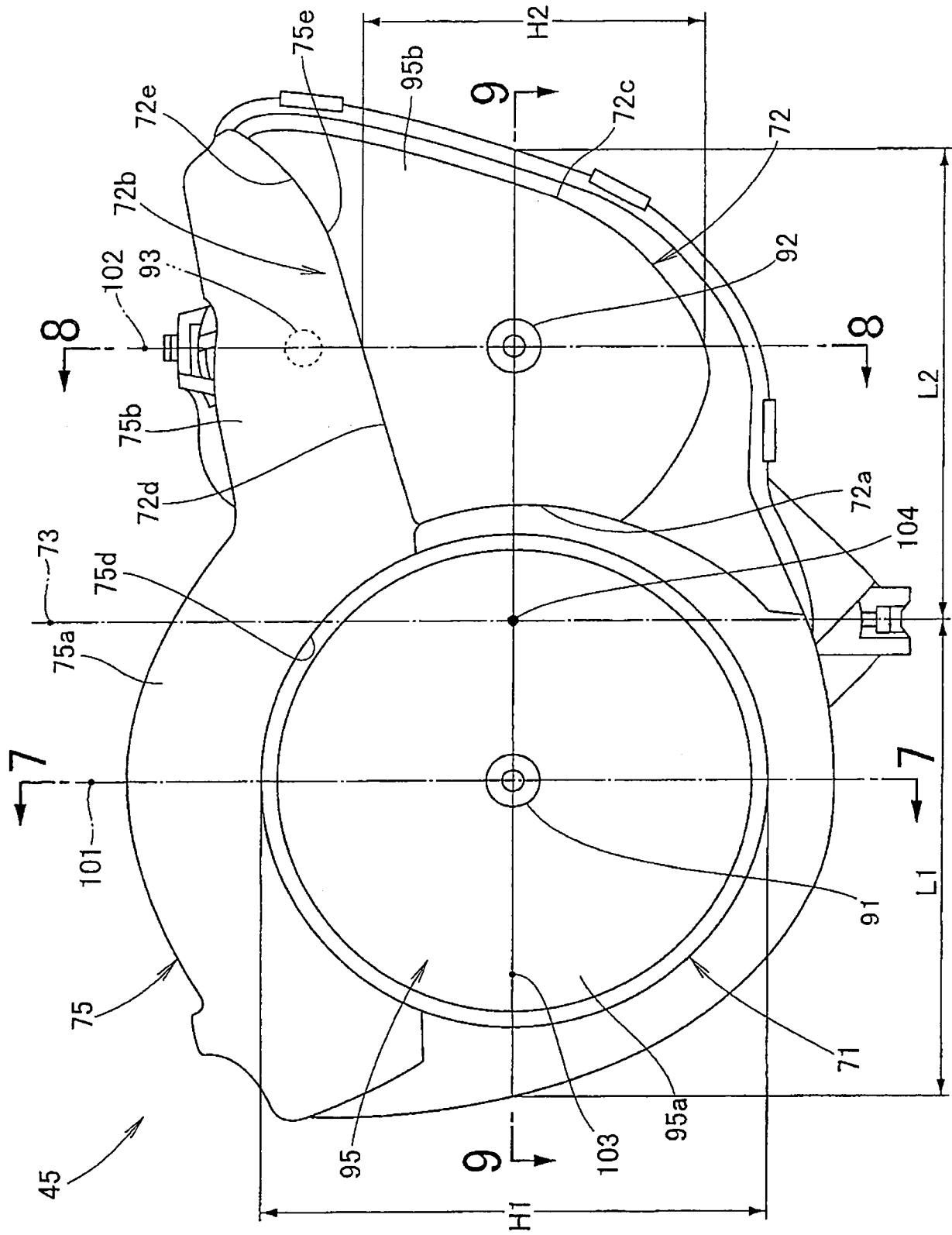
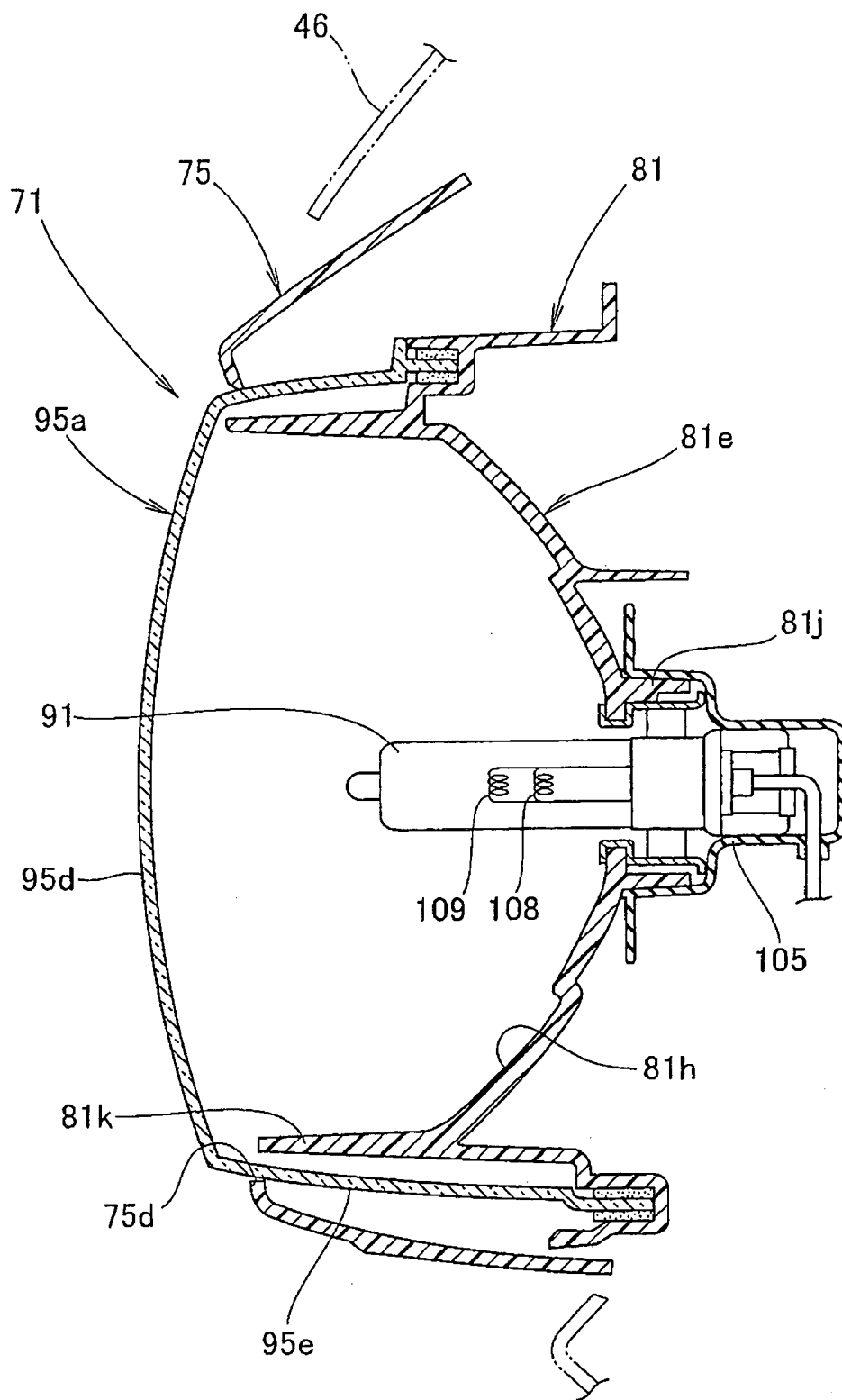


FIG. 7

194



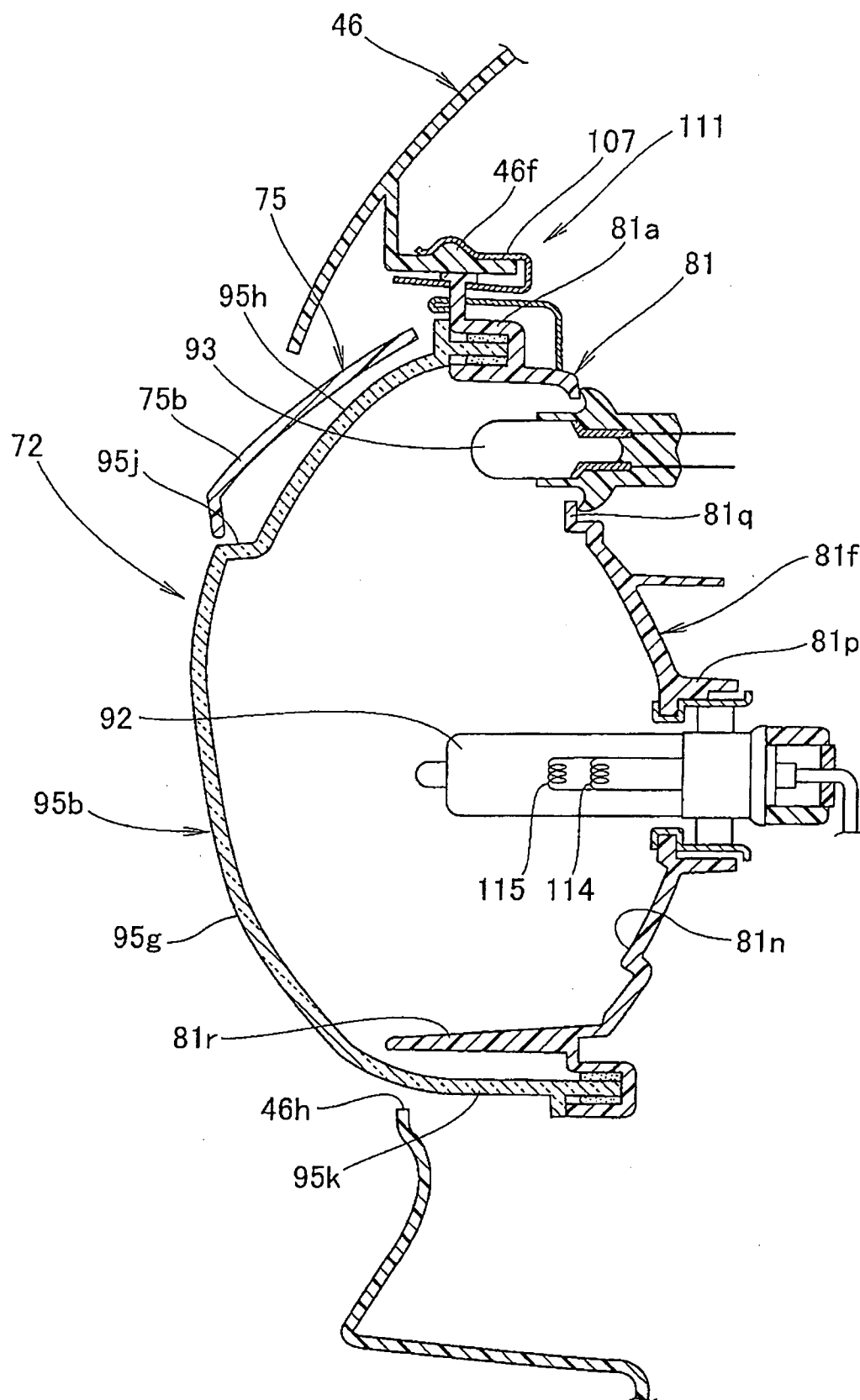
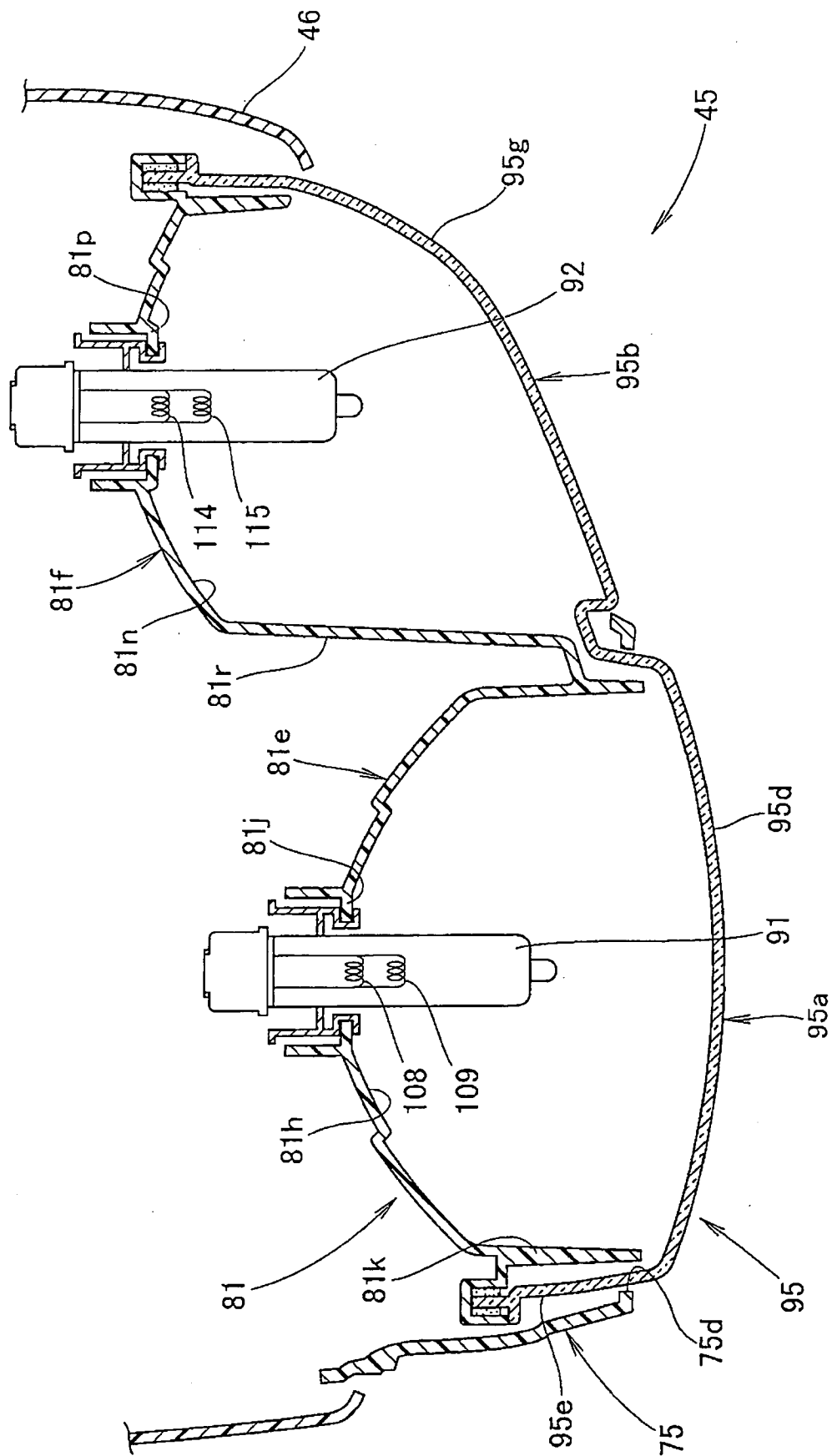


FIG. 9



(Nombre del documento)	Modificación
(Fecha de presentación)	17 de julio de 2008
(Destinatario)	El Comisionado, Oficina de Patentes

(Designación del Caso)	
(Número de Solicitud)	2008-171804

(Solicitante para esta Modificación)	
(Número de identificación)	000005326
(Nombre)	HONDA MOTOR CO., LTD.

(Agente)	
(Número de identificación)	1000671356
(Apoderado de Patentes)	
(Nombre)	Yoichiro SHIMODA

(Modificación 1)

(Nombre del documento a ser Modificado)	Solicitud de una Patente
(Nombre del ítem a ser Modificado)	Inventor
(Método de Modificación)	Cambio
(Contenido de la Modificación)	
(Inventor)	

(Dirección) c/o HONDA R&D SOUTHEAST ASIA CO., LTD.
209 Moo 1 Romklao 1 Road, Klong Song tonnun Ladkrabang,
Bangkok, 10520 Tailandia

(Nombre) Masaharu ANDO

(Inventor)
(Dirección) c/o, HONDA R&D SOUTHEAST ASIA CO., LTD.
209 Moo 1 Romklao 1 Road, Klong Song tonnun Ladkrabang,
Bangkok, 10520 Tailandia

(Nombre) Pholadej PHOLUANG

(Inventor)
(Dirección) c/o, HONDA R&D SOUTHEAST ASIA CO., LTD.
209 Moo 1 Romklao 1 Road, Klong Song tonnun Ladkrabang,
Bangkok, 10520 Tailandia

(Nombre) Wid CHOKSUWATTANASAKUL

(Otro) La razón para el cambio es la siguiente. Hubo algunos errores en la columna de la dirección de todos los inventores y el nombre de los inventores. La indicación de “HONDA R&D SOUTHEAST ASIA CO., LTD.” fue descrita como HONDA ·R&D· SOUTHEAST· ASIA· CO., ·LTD.” También, “Pholadej PHOLUANG” fue descrito como “Pholadej ·PHOLUANG” y “Wid CHOKSUWATTANASAKUL” fue descrito como “Wid ·CHOKSUWATTANASAKUL”.

Estos son errores simples. Congruentemente, nosotros modificamos la columna de inventores entregando esta modificación.

Información admitida, Información adicionada

(Número de la solicitud)	2008-171804	
(Recepción no.)	50801528546	
(Nombre del Documento)	Modificación	
(Agente Enargado)	Takao HARA	2306
(Fecha de Entrega de este Documento)	Julio 23, 2008	

Información admitida, Información adicionada

(Solicitante de la Modificación)	
(Número de Identificación)	000005326
(Dirección)	1-1, Minamiaoyama 2-chome, Minato-ku, Tokio, Japón
(Nombre)	Honda Motor Co., Ltd.
(Agente)	Solicitante
(Número de Identificación)	100067356
(Dirección)	Oficina de Patentes Shimoda & Tamiya 1-12, Akasaka 1-chome, Minato-Ku, Tokio, Japón.
(Nombre)	Yoichiro SHIMODA

Información de la historia del Solicitante

Número de Identificación (000005326)

1. Fecha de Registro	Septiembre 6, 1990
(Razón de Registro)	Nuevo
(Dirección)	1-1, Minamiaoyama 2-chome, Minato-ku, Tokio
(Nombre)	HONDA MOTOR CO., LTD.

1-13-264987/MK-6

110 942

150

DOCUMENT OF ASSIGNMENT OF
PATENT APPLICATION

ASSIGNMENT

The Undersigned

1. Masaharu ANDO
2. Pholadej PHOLUANG
3. Wid CHOKSUWATTANASAKUL

acting as

of Colombian Patent Appln. No.
Titled:

with domicile in

c/o HONDA R&D SOUTHEAST ASIA CO., LTD.,
209 Moo 1 Romklao 1 Road, Klong Song Tonnun
Ladkrabang, Bangkok, 10520 Thailand

hereby declare(s) that they (it) assign(s) all
rights of ownership as well as all rights and
privileges relating thereto without exception
over the following patent application in
Colombia:

No.
Titled:

to HONDA MOTOR CO., LTD.

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

The assignor and the assignee sign this
document as proof of their acceptance of the
assignment.

Given and signed on the 17th day of April
of 200₉

MASAHARU ANDO
Masaharu ANDO

PHOLADEJ PHOLUANG
Pholadej PHOLUANG

WID CHOKSUWATTANASAKUL
Wid CHOKSUWATTANASAKUL

Signature of Assignor

Mikio Yoshimi
Mikio YOSHIMI

Senior Managing Director

Signature of Assignee

DOCUMENTO DE TRASPASO DE
SOLICITUD DE PATENTE

CESIÓN

El(los) Suscrito(s)

en calidad de

de la Sol. de Patente en Colombia No.
Titulada:

con domicilio en

declara(n) por el presente documento que
cede(n) todos los derechos de propiedad que
le(s) correspondan, así como las
prerrogativas, sin excepción alguna, sobre la
siguiente solicitud de patente en Colombia:

No.
Titulada:

a

domiciliada en

El cedente y el cesionario firman este
documento como prueba de su aceptación de
la cesión.

Dado y firmado a los _____ días del mes de
de 200₉

Firma del Cedente

Firma del Cesionario

NOTARIAL CERTIFICATE (CORPORATION)

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

of

Which is legally constituted for a term not yet
expired, that deponent is authorized by said
Company to confer this Assignment document:
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.

The undersigned Notary Public attests that he has
seen the documents that prove the existence of
the company.

State of _____
under date of _____

and that he (she) who grants the present
Assignment document is its Representative.

Notary Public (Seal)

**NOTARIAL CERTIFICATE
NATURAL PERSON**

On this _____ day of _____ of _____
personally appeared before me

who is(are) 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.

Notary Public (Seal)

LEGALIZATION BY APOSTILLE IS REQUIRED.

CERTIFICADO NOTARIAL (SOCIEDAD)

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

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 documento de Cesión; que el
sello estampado por él al pie de tal cesión, 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.

El suscrito Notario hace constar que tuvo a la vista
las pruebas de la existencia de la sociedad.

Estado de _____
con fecha _____

y que quien confiere el presente documento de
cesión es su representante.

Notario Público (sello)

**CERTIFICADO NOTARIAL
PERSONA NATURAL**

Hoy _____ de _____ de _____
compareció(eron) ante mí

a quien (es) conozco y me consta que es(son)
la(s) persona(s) firmanté(s) del documento que
precede y quien(es) declara(n) que otorgan el
mismo para los fines y propósitos que en él se
expresan.

Notario Público (sello)

LEGALIZACION POR APOSTILLA ES REQUERIDA.

NOTARIAL CERTIFICATE

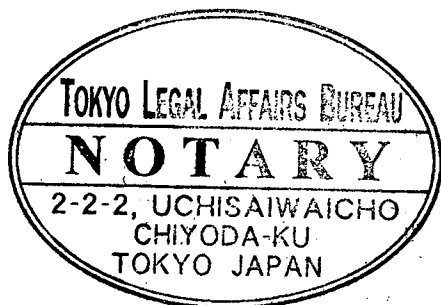
Registration No 700

15)

This is to certify that the signature on the foregoing document
is genuine and authentic signature of Mikio YOSHIMI,
Senior Managing 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.

APR 22 2009



Toichi Fujiwara
TOICHI FUJIWARA
NOTARY

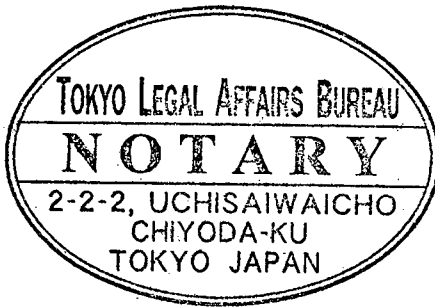
NOTARIAL CERTIFICATE

Registration No 500

12

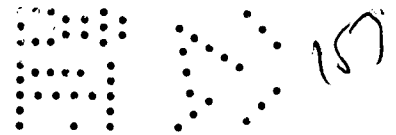
This is to certify that the signatures on the foregoing document
are genuine and authentic signatures of Masaharu ANDO,
Pholadej PHOLUANG and Wid CHOKSUWATTANASAKUL.

APR 22 2009



Toichi Fujiwara
TOICHI FUJIWARA
NOTARY

認 証



嘱託人本田技研工業株式会社取締役吉見幹雄、安藤雅晴、ポラテジ ポウルアング (PHOLADEJ PHOLUANG) 及びウィッド チョクスワットタナサクン(WID CHOKSUWATTANASAKUL)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21年 4 月 22 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

藤 井 一



TOICHI FUJIWARA

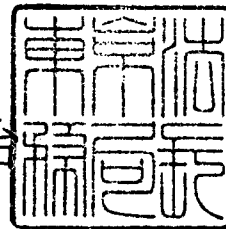
証 明

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21年 4 月 22 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 TOICHI FUJIWARA
3. acting in the capacity of Notary of the Tokyo Legal Affairs Bureau
4. bears the seal/stamp of TOICHI FUJIWARA, NOTARY
Certified
5. at Tokyo
6. APR 22 2009
7. by the Ministry of Foreign Affairs
8. 09- № 000901
9. Seal/stamp:
10. Signature



K. Oyabe

Kazutoyo OYABE

For the Minister for Foreign Affairs

154

TRADUCCIÓN AL ESPAÑOL del documento de Cesión a **HONDA MOTOR CO., LTD.**,
firmado por los cedentes y el cesionario.

Registro No. 700

CERTIFICADO NOTARIAL

El presente es para certificar que la firma en el presente documento es genuina y auténtica de Mikio YOSHIMI, Gerente Director Ejecutivo de HONDA MOTOR CO., LTD.

una corporación que existe y se encuentra establecida bajo las leyes Japonesas,
quien ha suministrado suficiente prueba de su poder para ejecutar dicho documento a nombre de la corporación arriba mencionada.

22 de abril de 2009

(firma)

TOICHI FUJIWARA
Notario

Hay un sello que dice

La agencia de asuntos legales de Tokio
2-2-2, Uchisaiwaicho
Chiyoda-ku
TOKIO JAPÓN

155

Registro No. 700

CERTIFICADO NOTARIAL

El presente es para certificar que las firmas en el presente documento son genuinas y auténticas de Masaharu ANDO, Pholadej PHOLUANG y Wid CHOKSUWATTANASAKUL.

22 de abril de 2009

(firma)

TOICHI FUJIWARA
Notario

Hay un sello que dice

La agencia de asuntos legales de Tokio
2-2-2, Uchisaiwaicho
Chiyoda-ku
TOKIO JAPÓN

APOSTILLA
(Convención de la Haya de Octubre 5 de 1961)

- 1. País: Japón
- Este documento público
- 2. ha sido firmado por TOICHI FUJIWARA
- 3. actuando en capacidad de Notario de la Agencia de Asuntos Legales de Tokio
- 4. lleva el sello/timbre de TOICHI FUJIWARA, Notario

Certificado

- 5. en Tokio
- 6. 22 de abril de 2009
- 7. por el Ministerio de Relaciones Exteriores
- 8. 09-No. 000901
- 9. Sello/timbre:
hay un sello que dice:
- 10. Firma

MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES

JAPÓN

(firma)

Kazutoyo OYABE
Para el Ministro de Relaciones Exteriores

157

15:106272

Brigard & Castro
BOGOTA - COLOMBIA

PODER

Yo (nosotros)

domiciliado(s) en

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 enseññas, 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.

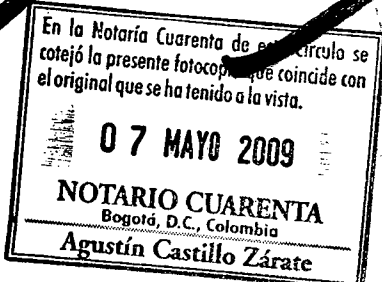
Este poder comprende la facultad de ratificar o confirmar en mi (nuestro) nombre lo actuado así como la facultad de desistir, transigir, comprometer, y la de sustituirlo en todo o en parte y revocar sustituciones. Asimismo nombro(amos) a: **JUAN PABLO CADENA SARMIENTO** y/o **CARLOS H. PALACIO EASTMAN** y/o **MARTIN E. TORRES CARDOZO**, domiciliado(s) en Carrera 7 No. 16-56 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



POWER OF ATTORNEY

I (We) HONDA MOTOR CO., LTD.

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

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. 16-56, 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 2003

Signature *Mikio Yoshimi*

Name Mikio YOSHIMI
Title Senior Managing and Representative Director

CERTIFICADO NOTARIAL (SOCIEDAD)

NOTARIAL CERTIFICATE (CORPORATION)

Hoy de de
personalmente compareció ante mí

On this day of of
personally appeared before me

a quien conozco, y de quien me consta que firmó el anterior documento, debidamente juramentado declaró y dijo que él (ella) es

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

of

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.

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.

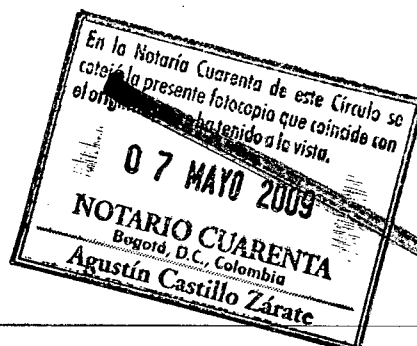
who is(are) known to me and who I attest executed the foregoing document and he (they) declared he (they) grant(s) the document for the uses and purposes therein expressed.

Notario Público (sello)

Notary Public (Seal)

LEGALIZACION POR APOSTILLA ES REQUERIDA.

LEGALIZATION BY APOSTILLE IS REQUIRED.



158

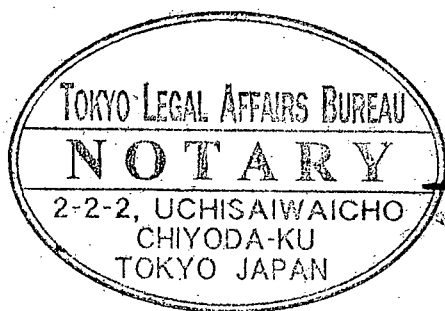
NOTARIAL CERTIFICATE

Registration No

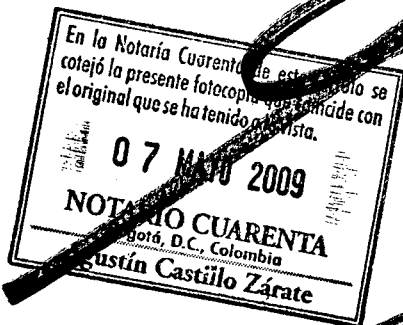
196

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



平成20年登簿第

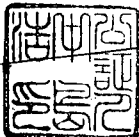
196

号

認

証

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。

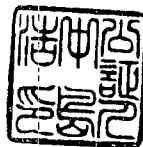


よって、これを認証する。

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

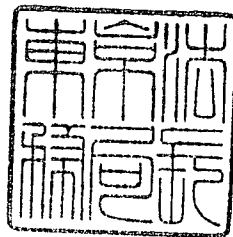
証 明

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

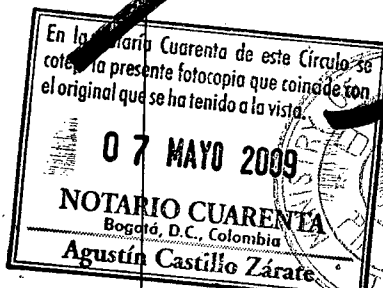
五十嵐義治



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
Certified
5. at Tokyo
6. FEB 12 2008
7. by the Ministry of Foreign Affairs
8. 08- NO 002487
9. Seal/stamp:
10. Signature



Kazutoyo OYABE

For the Minister for Foreign Affairs

160

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



161

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

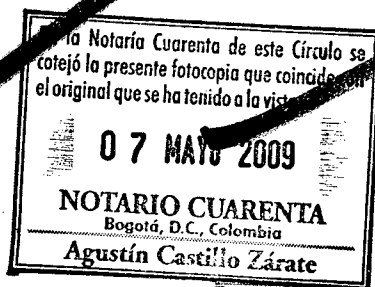
(FIRMA)

KAZUTOYO OYABE

POR EL MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES

Hay un sello que dice:

Ministerio de Asuntos Exteriores de Japón



**REQUISITOS MÍNIMOS PARA ADMISIÓN 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 ☐


Firma Responsable

REPUBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Folio 163

2020
Bogotá D.C.,

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

REFERENCIA	Radicación No. 9 67510
	Trámite 2
	Evento 1
	Actuación 416
	Oficio No. 8649
	Folios 1

Teniendo en cuenta que la solicitud de privilegio de patente que se tramita bajo el expediente indicado en la referencia, reúne los requisitos de forma establecidos en los artículos 26 y 27 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina, y en las demás disposiciones vigentes sobre la materia, se envía el extracto de la solicitud a la Oficina de Comunicaciones para efecto de su publicación en la Gaceta de Propiedad Industrial, conforme lo establece el artículo 40 de la misma Decisión.

Siendo manifestación expresa del interesado, la solicitud no será publicada antes de los seis (6) meses contados a partir de la fecha de presentación, por lo tanto la publicación en este caso no se hará antes del día 30 del mes de diciembre de 2009.

Cúmplase
Dado en Bogotá DC,

25 AGO. 2009

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

jfernand

DIVISIÓN DE NUEVAS CREACIONES

RADICACIÓN EXPEDIENTE No. 09-67510

EL EXTRACTO DE LA PRESENTE SOLICITUD DE **PATENTE DE INVENCION**

FUE PUBLICADO EN LA GACETA DE PROPIEDAD INDUSTRIAL No **611** DE

FECHA **31 DE DICIEMBRE DE 2009** EL TÉRMINO HÁBIL SEÑALADO POR LA

LEY EXPIRA EL **30 DE MARZO DE 2010**

NOTA: Dentro del plazo de los seis (6) meses siguientes a partir de la fecha de publicación en la gaceta de Propiedad Industrial, deberá solicitar y cancelar el examen de patentabilidad so pena de que la solicitud caiga en abandono, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 44 de la Decisión 486/2000.

SE PRESENTARON OPOSICIONES POR PARTE DE TERCEROS.

SI X

NO

*PARA OPOSICIONES VENCE EL
06-04-10 POR
CIERRE DE TERMINAL
EN SEMANA SANTA.*