

AS. 135.091

DIRECCIÓN DE NUEVAS CREACIONES
Procedimiento acelerado de exámenes de patente (PPH)

1	NÚMERO DE SOLICITUD ANTE LA SIC		16.018.601	
2	OFICINA DE PRIMERA PRESENTACIÓN (OPP)		JPO	
3	NÚMERO(S) DE SOLICITUD O PUBLICACIÓN DE LA(S) SOLICITUD(ES) (OPP):		1. 2015-500704 2. 3.	
4	☐ REPRESENTANTE LEGAL ☒ APODERADO			
APELLIDOS		NOMBRES		IDENTIFICACIÓN
CADENA SARMIENTO		JUAN PABLO		C.C. 80.410.337 T.P. 57492
DIRECCIÓN	Calle 70A 4 41		No. TELÉFONO	7442200
CIUDAD	Bogotá, D.C.		CORREO ELECTRÓNICO	notificaciones@bc.com.co
PAÍS	CO		No. RADICACIÓN O PROTOCOLO DE PODER GENERAL	
5	CONDICIONES PARA ACCEDER A ESTE PROCESO:			
5.1.	DATOS DE PRIORIDAD ☒ SI ☐ NO			
(33) PAÍS DE ORIGEN		CÓDIGO PAÍS	(31) NÚMERO	(32) FECHA (AAAA/MM/DD)
1. JP		JP	2013-138476	2013/07/01
2.				
3.				
4.				
5.2.	DATOS SOLICITUD INTERNACIONAL PCT ☒ SI ☐ NO			
Solicitud Internacional No.		PCT/JP2014/067475		Fecha 30.06.2014
Publicación Internacional No.		WO 2015/002162		Fecha 08.01.2015
El solicitante presenta una copia de la(s) reivindicación(es) patentable(s) u otorgable(s) de la solicitud de la Oficina de Primera Presentación que profirió el examen de patentabilidad, junto con una traducción al castellano. ☒ SI ☐ NO				
REQUISITOS PARA EL RECONOCIMIENTO DE LOS RESULTADOS DE EXÁMENES DE PATENTABILIDAD EFECTUADOS A SOLICITUDES EXTRANJERAS				
Para que la Superintendencia de Industria y Comercio pueda reconocer los resultados de exámenes de patentabilidad producidos por otras Oficinas de Propiedad Industrial se debe cumplir con las siguientes condiciones:				
(a) Al momento de solicitar el examen de patentabilidad, si el solicitante pide que se reconozcan exámenes de patentabilidad de otras oficinas extranjeras, deberá aportar junto con el pago de la tasa correspondiente, los siguientes anexos:				
(i) Copia de las resoluciones, fallos o decisiones que han sido relevantes para la determinación de la patentabilidad de la(s) solicitud(es) en la Oficina que haya proferido el examen de patentabilidad que contienen reivindicaciones patentables u otorgables que son la base de la petición, y si es del caso, su traducción al castellano. ☒ SI ☐ NO				
(ii) Copia de todas las reivindicaciones determinadas como patentables u otorgables en la Oficina que profirió el examen de patentabilidad y, si es del caso, su traducción al castellano. ☒ SI ☐ NO				
(iii) Copia de los antecedentes, información o documentos citados por el examinador de la Oficina de Primera Presentación del examen de patentabilidad, en las resoluciones, fallos o decisiones correspondientes, incluyendo la literatura no patente. Los documentos de patente deberán presentarse siempre y cuando no estén disponibles para la Superintendencia de Industria y Comercio mediante el simple acceso a bases de datos gratuitas. ☐ SI ☒ NO				
(iv) Una tabla de correspondencias de las reivindicaciones que han sido determinadas como patentables u otorgables en la solicitud de la Oficina que haya proferido el examen de patentabilidad. ☒ SI ☐ NO				
7	FIRMA DEL SOLICITANTE, DEL APODERADO O DEL REPRESENTANTE LEGAL (Junto a cada firma, indique el nombre del firmante y su calidad. Si la calidad no es obvia al leer el petitorio)			

Señor

DIRECTOR DIVISIÓN DE NUEVAS CREACIONES

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

E.

S.

D.

REF: Expediente No. **16.018.601** Solicitud de patente de invención a favor de **YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA** Título **VEHICULO**

PETICION TRAMITE ACELERADO DE PATENTES

JUAN PABLO CADENA SARMIENTO, portador de la tarjeta profesional No. 57.492 del C.S.J., obrando como apoderado de la sociedad solicitante me permito presentar los siguientes documentos para participar en el programa de trámite acelerado de patentes.

- a. Copia de la decisión de concesión de la oficina Japonesa de Patentes concediendo la patente a las reivindicaciones **1-5** de la solicitud **JP 2015-500704** la cual fue concedida el **6 de marzo de 2015** como **JP 5707008** Adjuntamos traducción al inglés y español de dicha decisión.
- b. Copia en japonés de la solicitud **JP 2015-500704 (patente JP 5707008)**, junto con la traducción a inglés y español de las reivindicaciones 1-5 concedidas. La copia de la solicitud JP 2015-500704 se adjunta en un archivo separado.
- a. Para información del señor examinador, la oficina de patentes de Japón no emitió ninguna acción oficial en la solicitud japonesa ni tampoco citó ningún documento del arte previo. Únicamente emitió la decisión de concesión la cual adjuntamos al presente memorial y citada en el numeral a). Para mayor claridad del examinador en el EPO Global Dossier System se puede evidenciar que no se presentaron acciones oficiales sino únicamente la decisión de concesión tal como se observa en el historial del trámite adjunto al presente memorial.

- b. Tabla de correspondencia entre las reivindicaciones concedidas por la JPO y las reivindicaciones actualmente pendientes en Colombia.

Del Señor Director

JUAN PABLO CADENA SARMIENTO

T.P. No. 57.492 del C.SJ.

C.C. 80.410.337 de Usaquén

Calle 70 A No. 4 - 41



EPO Global Dossier

File wrapper data provided courtesy of JPO, for family member with application no. JP2015500704

Date	Description	Pages
09.04.2015	<u>Representative drawing of International Publication in Japanese (Ex Officio) (TRANSLATED)</u>	-
09.04.2015	<u>Representative drawing of International Publication in Japanese (Ex Officio) (ORIGINAL)</u>	-
09.04.2015	<u>Priority Documents (ORIGINAL)</u>	-
09.04.2015	<u>International Search Report (Japanese) (TRANSLATED)</u>	-
09.04.2015	<u>Priority Documents (TRANSLATED)</u>	-
09.04.2015	<u>International Search Report (Japanese) (ORIGINAL)</u>	-
17.02.2015	<u>Decision to Grant a Patent (ORIGINAL)</u>	-
17.02.2015	<u>Decision to Grant a Patent (TRANSLATED)</u>	-
05.02.2015	<u>Report Concerning Accelerated Examination (TRANSLATED)</u>	-
05.02.2015	<u>Report Concerning Accelerated Examination (ORIGINAL)</u>	-
27.01.2015	<u>Written Notice of Determination of Application Number (TRANSLATED)</u>	-
27.01.2015	<u>Written Notice of Determination of Application Number (TRANSLATED)</u>	-
27.01.2015	<u>Written Notice of Determination of Application Number (ORIGINAL)</u>	-
27.01.2015	<u>Written Notice of Determination of Application Number (ORIGINAL)</u>	-
15.01.2015	<u>Drawings (ORIGINAL)</u>	-
15.01.2015	<u>Abstract (TRANSLATED)</u>	-
15.01.2015	<u>Claims (TRANSLATED)</u>	-
15.01.2015	<u>International Publication in Japanese (Ex Officio) (ORIGINAL)</u>	-
15.01.2015	<u>International Publication in Japanese (Ex Officio) (TRANSLATED)</u>	-
15.01.2015	<u>Claims (ORIGINAL)</u>	-
15.01.2015	<u>Drawings (TRANSLATED)</u>	-
15.01.2015	<u>Description (TRANSLATED)</u>	-
15.01.2015	<u>Description (ORIGINAL)</u>	-
15.01.2015	<u>Abstract (ORIGINAL)</u>	-
09.01.2015	<u>International Publication (TRANSLATED)</u>	-
09.01.2015	<u>International Publication (ORIGINAL)</u>	-
06.01.2015	<u>Request for Examination (ORIGINAL)</u>	-
06.01.2015	<u>National Entry Form (TRANSLATED)</u>	-
06.01.2015	<u>National Entry Form (ORIGINAL)</u>	-
06.01.2015	<u>Request for Examination (TRANSLATED)</u>	-
	<u>Drawings (TRANSLATED)</u>	-
	<u>Drawings (ORIGINAL)</u>	-

The EPO does not accept any responsibility for the accuracy of data and information originating from authorities other than the EPO; in particular, it does not guarantee that such data and information are complete, up to date or fit for specific purposes.

特許査定

特許出願の番号	特願 2015-500704
起案日	平成 27 年 2 月 10 日
特許庁審査官	加藤 信秀 5366 3D00
発明の名称	車両
請求項の数	5
特許出願人	ヤマハ発動機株式会社
代理人	特許業務法人 信栄特許事務所

この出願については、拒絶の理由を発見しないから、特許査定をします。

部長／代理	審査長／代理	審査官	審査官補	分類確定官
	田合 弘幸	加藤 信秀	山尾 宗弘	黒田 暁子
	9620	3745	5366	4853

- | | |
|--------------|----|
| 1. 出願種別 | 通常 |
| 2. 参考文献 | 有 |
| 3. 特許法第30条適用 | 無 |
| 4. 発明の名称の変更 | 無 |

5. 国際特許分類 (IPC)

B 6 2 K	5 / 0 2	,
B 6 2 K	5 / 0 8	,
B 6 2 J	2 3 / 0 0	,
B 6 2 J	9 9 / 0 0	,
B 6 0 G	1 3 / 0 6	,
B 6 0 G	2 1 / 0 4	

6. 菌寄託

7. 出願日の遡及を認めない旨の表示

参考情報

特許出願の番号

特願2015-500704

1. 調査した分野 (IPC, DB名)

B 6 2 K	5 / 0 2
B 6 0 G	1 3 / 0 6
B 6 0 G	2 1 / 0 4
B 6 2 J	2 3 / 0 0
B 6 2 J	9 9 / 0 0
B 6 2 K	5 / 0 8

2. 参考特許文献

国際公開第2012/007819

(WO, A1)

特開2012-25370

(JP, A)

国際公開第2012/049724

(WO, A1)

3. 参考図書雑誌

Disclaimer:

This English translation is produced by machine translation and may contain errors. The JPO, the INPIT, and those who drafted this document in the original language are not responsible for the result of the translation.

Notes:

1. Untranslatable words are replaced with asterisks (****).
2. Texts in the figures are not translated and shown as it is.

Translated: 00:23:36 JST 11/01/2016

Dictionary: Last updated 10/17/2016 / Priority:

Decision to Grant a Patent

Application number: Patent Application No. 2015-500704

Date of Drafting: Heisei 27(2015) February 10

Patent examiner: KATO, Shinshuu 5366 3D00

Title of the invention: Vehicles

The number of claims: 5

Applicant: YAMAHA MOTOR CO. LTD.

Representative: Patent business corporation Shin-Ei Patent Firm

This application is to be granted a patent, since no reason for refusal has been found.

Director General(p.p.) Director(p.p.) Examiner Assistant examiner Manager for
Determination of Classification TAGO, Hiroyuki KATO, Shinshuu Munehiro Yamao
KURODA, Akiko 962037455366 4853

1. Distinction of Patent: Usually

2. Reference: see below

3. Application of Patent Act Article 30: not applicable

4. Change of the Title of the Invention: No

5. International Patent Classification (IPC)

B62K 5/02 ,B62K 5/08 ,B62J 23/00 ,B62J 99/00,B60G 13/06 ,B60G 21/04

6. Deposit of microorganisms

7. Indication of unacceptance of retroactivity to the filling date

Reference information

Application number: Patent Application No. 2015-500704

1. Technical fields to be searched (IPC, DB name)

B62K 5/02B60G 13/06B60G 21/04B62J 23/00B62J 99/00B62K 5/08

2. Reference patent documents

2012nd/of International Publication 007819 JP,2012-25370,A (WO, A1) (JP, A)

International Publication the 2012/049724 (WO, A1)

3. Reference books and magazines

Decisión para conceder una patente

Número de solicitud: Solicitud de patente No. 2015-500704

Fecha del borrador: Heisei 27(2015) Febrero 10

Examinador de patente: KATO Shinshuu 5366 3D00

Título de la invención: Vehículos

Número de reivindicaciones: 5

Solicitante: YAMAHA MOTOR CO. LTD.

Representante: Patent business Corporation Shin-Ei Patent Firm

Se concede patente a esta solicitud, ya que no se encontraron razones para su rechazo.

Director General(p.p.) Director(p.p.) Examinador Asistente Examinador Gerente para determinación de la clasificación

Hiroyuki Iwasaki Rule KURODA, Akkiko 962044154853.

1. Distinción de la patente: General

2. Referencia: ver a continuación

3. Aplicación del Artículo 30 de la Ley de Patentes: no aplicable

4. Cambio de título de la invención: No

5. Clasificación Internacional de Patente (IPC por sus siglas en inglés)
B62K 5/02 B62K 5/08,,B62J 35/00 C

6. Depósito de microorganismos

7. Indicación de no aceptación de retroactividad para la fecha de presentación

Información de referencia

Número de solicitud: Solicitud de patente No. 2015-500704

1. Campos técnicos a buscar (IPC, DB nombre)

B62K 5/02 B600G 13/06 B60G 21/04 B62J 23/00 B62J 35/00

3. Libros y revistas de referencia

Granted Claims JP 2015-500704

[Claim 1]

A vehicle comprising:

a body frame which can lean to a right of the vehicle when the vehicle turns right and lean to a left of the vehicle when the vehicle turns left;

a right front wheel and a left front wheel which are provided so as to be aligned in a left-and-right direction of the body frame and which each include a tire and a wheel which supports the tire;

a suspension device which includes a right shock absorbing device and a left shock absorbing device which support the right front wheel and the left front wheel so as to rotate about wheel axes thereof, respectively, and which each include a front telescopic element and a rear telescopic element which are aligned in a front-and-rear direction of the body frame and a connecting portion which connects the front telescopic element and the rear telescopic element together and which supports the right shock absorbing device and the left shock absorbing device on the body frame so that the right shock absorbing device and the left shock absorbing device can turn individually about steering axes thereof which extend in a direction perpendicular to the wheel axes and can be displaced in an up-and-down direction of the body frame; and

a front wheel rotation speed detecting device which

includes a detected portion which rotates together with one front wheel of the right front wheel and the left front wheel and a detecting portion which is provided on one shock absorbing device of the right shock absorbing device and the left shock absorbing device which supports the one front wheel to thereby be able to measure a rotation speed of at least the one front wheel of the right front wheel and the left front wheel, wherein

at least part of the detecting portion of the front wheel rotation speed detecting device is supported on the front telescopic element or the rear telescopic element of the one shock absorbing device and is positioned, as viewed in the direction of the wheel axis, in an area which is defined by a front imaginary line which passes a front end of the one shock absorbing device and which is parallel to the steering axis and a rear imaginary line which passes a rear end of the one shock absorbing device and which is parallel to the steering axis in a perpendicular direction to the wheel axis and the steering axis, an area which lies inwards of an external shape of the wheel, and an area which lies outside an area defined between the front telescopic element and the rear telescopic element of the one shock absorbing device.

[Claim 2]

The vehicle according to Claim 1, wherein

the steering axis is formed so that an upper portion thereof is positioned further rearwards than a lower portion

thereof in the front-and-rear direction of the body frame in such a state that the vehicle is in the upright state, and wherein

at least part of the detecting portion of the front wheel rotation speed detecting device is provided in an area which lies behind the front end of the one shock absorbing device and an area which lies outside of an area defined between the front telescopic element and the rear telescopic element of the one shock absorbing device in such a state that the vehicle is in the upright state.

[Claim 3]

The vehicle according to Claim 1 or 2, wherein

the steering axis is formed so that an upper portion thereof is positioned further rearwards than a lower portion thereof in the front-and-rear direction of the body frame in such a state that the vehicle is in the upright state, and wherein

at least part of the detecting portion of the front wheel rotation speed detecting device is provided in an area which lies behind a front end of the one shock absorbing device, an area which lies ahead of a lower end of the one shock absorbing device, and an area which lies outside an area defined between the front telescopic element and the rear telescopic element of the one shock absorbing device in such a state that the vehicle is in the upright state.

[Claim 4]

The vehicle according to anyone of Claims 1 to 3, wherein the steering axis is formed so that an upper portion thereof is positioned further rearwards than a lower portion thereof in the front-and-rear direction of the body frame in such a state that the vehicle is in the upright state, and wherein

at least part of the detecting portion of the front wheel rotation speed detecting device is provided in an area which lies above a lower end of the one shock absorbing device in relation to an up-and-down direction of the body frame and an area which lies outside an area defined between the front telescopic element and the rear telescopic element of the one shock absorbing device in such a state that the vehicle is in the upright state.

[Claim 5]

The vehicle according to anyone of Claims 1 to 4, wherein the steering axis is formed so that an upper portion thereof is positioned further rearwards than a lower portion thereof in the front-and-rear direction of the body frame in such a state that the vehicle is in the upright state, and wherein

at least part of the detecting portion of the front wheel rotation speed detecting device is provided in an area which lies above a lower end of the rear telescopic element of the

one shock absorbing device in relation to an up-and-down direction of the body frame, an area which lies below a front end of the front telescopic element of the one shock absorbing device in relation to the up-and-down direction of the body frame, and an area which lies outside an area defined between the front telescopic element and the rear telescopic element of the one shock absorbing device in such a state that the vehicle is in the upright state.

REIVINDICACIONES CONCEDIDAS JP 2015-500704**[Reivindicación 1]**

Un vehículo que comprende:

un chasis que se puede inclinar hacia la derecha del vehículo cuando el vehículo gira a la derecha y se inclina a la izquierda del vehículo cuando el vehículo gira a la izquierda;

una rueda delantera derecha y una rueda delantera izquierda que se proporcionan con el fin de que se alineen en una dirección izquierda y derecha del chasis y que cada una incluya un neumático y una rueda que soporta el neumático;

un dispositivo de suspensión que incluye un dispositivo de amortiguación derecho y un dispositivo de amortiguación izquierdo que soporta la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda con el fin de girar alrededor de ejes de rueda de la misma, respectivamente, y que cada una incluya un elemento telescópico delantero y un elemento telescópico posterior que se alinean en una dirección delantera y posterior del chasis y una parte de conexión que conecta el elemento telescópico delantero y el elemento telescópico posterior juntos y que soporta el dispositivo de amortiguación derecho y el dispositivo de amortiguación izquierdo sobre el chasis de tal manera que el dispositivo de amortiguación derecho y el dispositivo de amortiguación izquierdo pueden girar en forma individual alrededor de ejes de dirección de los mismos que se extienden en una dirección perpendicular a los ejes de rueda y se pueden desplazar en una dirección arriba y abajo del chasis; y

un dispositivo que detecta la velocidad de rotación de la rueda delantera que incluye una parte detectada que gira junto con una rueda delantera de la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda y una parte de detección que se proporciona sobre un dispositivo de amortiguación del dispositivo de amortiguación derecho y el dispositivo de amortiguación izquierdo que soporta una rueda delantera para de esta manera permitir que sea capaz de medir una velocidad de rotación de por lo menos una rueda delantera de la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda, en donde

por lo menos parte de la parte de detección del dispositivo que detecta la velocidad de rotación de la rueda delantera se apoya sobre el elemento telescópico delantero o el elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación y se posiciona, como se ve en la dirección del eje de la rueda, en un área que se define por una línea delantera imaginaria que pasa un extremo delantero del dispositivo de amortiguación y que es paralela al eje de dirección y una línea imaginaria posterior que pasa un extremo posterior del dispositivo de amortiguación y que es paralela al eje de dirección en una dirección perpendicular al eje de la rueda y al eje de dirección, un área que se encuentra hacia adentro de una forma externa de la rueda, y un área que se encuentra fuera de un área definida entre el elemento telescópico delantero y el elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación.

[Reivindicación 2]

El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 1, en donde el eje de dirección se forma de tal manera que una parte superior de este se posiciona más hacia atrás que una parte inferior del mismo en la dirección delantera y posterior del chasis en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical, y en donde por lo menos parte de la parte de detección del dispositivo que detecta la velocidad de rotación de la rueda delantera se proporciona en un área que se encuentra detrás del extremo delantero del dispositivo de amortiguación y un área que se encuentra fuera de un área definida entre el elemento telescópico delantero y el elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical.

[Reivindicación 3]

El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 1 o 2, en donde

el eje de dirección se forma de tal manera que una parte superior de este se posiciona más hacia atrás que una parte inferior del mismo en la dirección delantera y posterior del chasis en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical, y en donde

por lo menos parte de la parte de detección del dispositivo que detecta la velocidad de rotación de la rueda delantera se proporciona en un área que se

encuentra detrás de un extremo delantero del dispositivo de amortiguación, un área que se encuentra por delante de un extremo inferior del dispositivo de amortiguación, y un área que se encuentra fuera de un área definida entre el elemento telescópico delantero y el elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical.

[Reivindicación 4]

El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 3, en donde

el eje de dirección se forma de tal manera que una parte superior de este se posiciona más hacia atrás que una parte inferior del mismo en la dirección delantera y posterior del chasis en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical, y en donde

por lo menos parte de la parte de detección del dispositivo que detecta la velocidad de rotación de la rueda delantera se proporciona en un área que se encuentra por encima de un extremo inferior del dispositivo de amortiguación en relación con una dirección arriba y abajo del chasis y un área que se encuentra fuera de un área definida entre el elemento telescópico delantero y el elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical.

[Reivindicación 5]

El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 4, en donde

el eje de dirección se forma de tal manera que una parte superior de este se posiciona más hacia atrás que una parte inferior del mismo en la dirección delantera y posterior del chasis en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical, y en donde

por lo menos parte de la parte de detección del dispositivo que detecta la velocidad de rotación de la rueda delantera se proporciona en un área que se encuentra por encima de un extremo inferior del elemento telescópico posterior del

dispositivo de amortiguación en relación con una dirección arriba y abajo del chasis, un área que se encuentra por debajo de un extremo delantero del elemento telescópico delantero del dispositivo de amortiguación en relación con la dirección arriba y abajo del chasis, y un área que se encuentra fuera de un área definida entre el elemento telescópico delantero y el elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical.

TABLA DE CORRESPONDENCIA ENTRE LAS REIVINDICACIONES CONCEDIDAS POR LA JPO Y LAS REIVINDICACIONES PENDIENTES ANTE LA SIC

Reivindicaciones patentadas JAPON	Reivindicaciones modificadas y pendientes en COLOMBIA	Explicación de la correspondencia
[Reivindicación 1] Un vehículo que comprende: un chasis que se puede inclinar hacia la derecha del vehículo cuando el vehículo gira a la derecha y se inclina a la izquierda del vehículo cuando el vehículo gira a la izquierda; una rueda delantera derecha y una rueda delantera izquierda que se proporcionan con el fin de que se alineen en una dirección izquierda y derecha del chasis y que cada una incluya un neumático y una rueda que soporta el neumático; un dispositivo de suspensión que incluye un dispositivo de amortiguación derecho y un dispositivo de amortiguación izquierdo que soporta la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda con el fin de girar alrededor de ejes de rueda de la misma, respectivamente, y que cada una incluya un elemento telescópico delantero y un elemento telescópico posterior que se alinean en una dirección delantera y posterior del chasis y una parte de conexión que	[Reivindicación 1] Un vehículo que comprende: un chasis que se puede inclinar hacia la derecha del vehículo cuando el vehículo gira a la derecha y se inclina a la izquierda del vehículo cuando el vehículo gira a la izquierda; una rueda delantera derecha y una rueda delantera izquierda que se proporcionan con el fin de que se alineen en una dirección izquierda y derecha del chasis y que cada una incluya un neumático y una rueda que soporta el neumático; un dispositivo de suspensión que incluye un dispositivo de amortiguación derecho y un dispositivo de amortiguación izquierdo que soporta la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda con el fin de girar alrededor de ejes de rueda de la misma, respectivamente, y que cada una incluya un elemento telescópico delantero y un elemento telescópico posterior que se alinean en una dirección delantera y posterior	Las reivindicaciones actualmente pendientes ante la SIC son exactamente iguales a las concedidas por la JPO

conecta el elemento telescópico delantero y el elemento telescópico posterior juntos y que soporta el dispositivo de amortiguación derecho y el dispositivo de amortiguación izquierdo sobre el chasis de tal manera que el dispositivo de amortiguación derecho y el dispositivo de amortiguación izquierdo pueden girar en forma individual alrededor de ejes de dirección de los mismos que se extienden en una dirección perpendicular a los ejes de rueda y se pueden desplazar en una dirección arriba y abajo del chasis; y	del chasis y una parte de conexión que conecta el elemento telescópico delantero y el elemento telescópico posterior juntos y que soporta el dispositivo de amortiguación derecho y el dispositivo de amortiguación izquierdo sobre el chasis de tal manera que el dispositivo de amortiguación derecho y el dispositivo de amortiguación izquierdo pueden girar en forma individual alrededor de ejes de dirección de los mismos que se extienden en una dirección perpendicular a los ejes de rueda y se pueden desplazar en una dirección arriba y abajo del chasis; y	
un dispositivo que detecta la velocidad de rotación de la rueda delantera que incluye una parte detectada que gira junto con una rueda delantera de la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda y una parte de detección que se proporciona sobre un dispositivo de amortiguación del dispositivo de amortiguación derecho y el dispositivo de amortiguación izquierdo que soporta una rueda delantera para de esta manera permitir que sea capaz de medir una velocidad de rotación de por lo menos una rueda delantera de la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda, en donde	un dispositivo que detecta la velocidad de rotación de la rueda delantera que incluye una parte detectada que gira junto con una rueda delantera de la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda y una parte de detección que se proporciona sobre un dispositivo de amortiguación del dispositivo de amortiguación derecho y el dispositivo de amortiguación izquierdo que soporta una rueda delantera para de esta manera permitir que sea capaz de medir una velocidad de rotación de por lo menos una rueda delantera de la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda, en donde	

por lo menos parte de la parte de detección del dispositivo que detecta la velocidad de rotación de la rueda delantera se apoya sobre el elemento telescópico delantero o el elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación y se posiciona, como se ve en la dirección del eje de la rueda, en un área que se define por una línea delantera imaginaria que pasa un extremo delantero del dispositivo de amortiguación y que es paralela al eje de dirección y una línea imaginaria posterior que pasa un extremo posterior del dispositivo de amortiguación y que es paralela al eje de dirección en una dirección perpendicular al eje de la rueda y al eje de dirección, un área que se encuentra hacia adentro de una forma externa de la rueda, y un área que se encuentra fuera de un área definida entre el elemento telescópico delantero y el elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación.	por lo menos parte de la parte de detección del dispositivo que detecta la velocidad de rotación de la rueda delantera se apoya sobre el elemento telescópico delantero o el elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación y se posiciona, como se ve en la dirección del eje de la rueda, en un área que se define por una línea delantera imaginaria que pasa un extremo delantero del dispositivo de amortiguación y que es paralela al eje de dirección y una línea imaginaria posterior que pasa un extremo posterior del dispositivo de amortiguación y que es paralela al eje de dirección en una dirección perpendicular al eje de la rueda y al eje de dirección, un área que se encuentra hacia adentro de una forma externa de la rueda, y un área que se encuentra fuera de un área definida entre el elemento telescópico delantero y el elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación.
[Reivindicación 2] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 1, en donde el eje de dirección se forma de tal manera que una parte superior de este se posiciona más hacia atrás que una parte inferior del mismo en la dirección delantera y posterior del chasis en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical, y en donde por lo menos parte de la parte de	[Reivindicación 2] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 1, en donde el eje de dirección se forma de tal manera que una parte superior de este se posiciona más hacia atrás que una parte inferior del mismo en la dirección delantera y posterior del chasis en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical, y en donde por lo menos parte de la parte de

detección del dispositivo que detecta la velocidad de rotación de la rueda delantera se proporciona en un área que se encuentra detrás del extremo delantero del dispositivo de amortiguación y un área que se encuentra fuera de un área definida entre el elemento telescópico delantero y el elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical. [Reivindicación 3] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 1 o 2, en donde el eje de dirección se forma de tal manera que una parte superior de este se posiciona más hacia atrás que una parte inferior del mismo en la dirección delantera y posterior del chasis en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical, y en donde por lo menos parte de la parte de detección del dispositivo que detecta la velocidad de rotación de la rueda delantera se proporciona en un área que se encuentra detrás de un extremo delantero del dispositivo de amortiguación, un área que se encuentra por delante de un extremo inferior del dispositivo de amortiguación, y un área que se encuentra fuera de un área definida entre el elemento telescópico	detección del dispositivo que detecta la velocidad de rotación de la rueda delantera se proporciona en un área que se encuentra detrás del extremo delantero del dispositivo de amortiguación y un área que se encuentra fuera de un área definida entre el elemento telescópico delantero y el elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical. [Reivindicación 3] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 1 o 2, en donde el eje de dirección se forma de tal manera que una parte superior de este se posiciona más hacia atrás que una parte inferior del mismo en la dirección delantera y posterior del chasis en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical, y en donde por lo menos parte de la parte de detección del dispositivo que detecta la velocidad de rotación de la rueda delantera se proporciona en un área que se encuentra detrás de un extremo delantero del dispositivo de amortiguación, un área que se encuentra por delante de un extremo inferior del dispositivo de amortiguación, y un área que se encuentra fuera de un área definida entre el elemento telescópico
--	--

delantero y el elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical. [Reivindicación 4] El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 3, en donde el eje de dirección se forma de tal manera que una parte superior de este se posiciona más hacia atrás que una parte inferior del mismo en la dirección delantera y posterior del chasis en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical, y en donde por lo menos parte de la parte de detección del dispositivo que detecta la velocidad de rotación de la rueda delantera se proporciona en un área que se encuentra por encima de un extremo inferior del dispositivo de amortiguación en relación con una dirección arriba y abajo del chasis y un área que se encuentra fuera de un área definida entre el elemento telescópico delantero y el elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical.	delantero y el elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical. [Reivindicación 4] El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 3, en donde el eje de dirección se forma de tal manera que una parte superior de este se posiciona más hacia atrás que una parte inferior del mismo en la dirección delantera y posterior del chasis en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical, y en donde por lo menos parte de la parte de detección del dispositivo que detecta la velocidad de rotación de la rueda delantera se proporciona en un área que se encuentra por encima de un extremo inferior del dispositivo de amortiguación en relación con una dirección arriba y abajo del chasis y un área que se encuentra fuera de un área definida entre el elemento telescópico delantero y el elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical.
---	---

[Reivindicación 5] El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 4, en donde el eje de dirección se forma de tal manera que una parte superior de este se posiciona más hacia atrás que una parte inferior del mismo en la dirección delantera y posterior del chasis en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical, y en donde por lo menos parte de la parte de detección del dispositivo que detecta la velocidad de rotación de la rueda delantera se proporciona en un área que se encuentra por encima de un extremo inferior del elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación en relación con una dirección arriba y abajo del chasis, un área que se encuentra por debajo de un extremo delantero del elemento telescópico delantero del dispositivo de amortiguación en relación con la dirección arriba y abajo del chasis, y un área que se encuentra fuera de un área definida entre el elemento telescópico delantero y el elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical.	[Reivindicación 5] El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 4, en donde el eje de dirección se forma de tal manera que una parte superior de este se posiciona más hacia atrás que una parte inferior del mismo en la dirección delantera y posterior del chasis en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical, y en donde por lo menos parte de la parte de detección del dispositivo que detecta la velocidad de rotación de la rueda delantera se proporciona en un área que se encuentra por encima de un extremo inferior del elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación en relación con una dirección arriba y abajo del chasis, un área que se encuentra por debajo de un extremo delantero del elemento telescópico delantero del dispositivo de amortiguación en relación con la dirección arriba y abajo del chasis, y un área que se encuentra fuera de un área definida entre el elemento telescópico delantero y el elemento telescópico posterior del dispositivo de amortiguación en dicha una posición en la que el vehículo está en la posición vertical.
--	--