

AS. 135.092

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

1	NÚMERO DE SOLICITUD ANTE LA SIC		16.018.589	
2	OFICINA DE PRIMERA PRESENTACIÓN (OPP)		JPO	
3	NÚMERO(S) DE SOLICITUD O PUBLICACIÓN DE LA(S) SOLICITUD(ES) (OPP):		1. 2015-500699 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	2013-138481	2013/07/01
2.				
3.				
4.				
5.2.	DATOS SOLICITUD INTERNACIONAL PCT ☒ SI ☐ NO			
Solicitud Internacional No.		PCT/JP2014/067478		Fecha 30.06.2014
Publicación Internacional No.		WO 2015/002165		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, indicar el nombre del firmante y su calidad. Si la calidad no es obvia, añadir el patrono.			

Señor

DIRECTOR DIVISIÓN DE NUEVAS CREACIONES

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

E.

S.

D.

REF: Expediente No. **16.018.589** 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 **1-12** de la solicitud **JP 2015-500699** la cual fue concedida el **20 de marzo de 2015** como **JP 5716143**. Adjuntamos traducción al inglés y español de dicha decisión.
- b. Copia en japonés de la solicitud **JP 2015-500699 (patente JP 5716143)**, junto con la traducción a inglés y español de las reivindicaciones **1-12** concedidas. La copia de la solicitud JP 2015-500699 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.S.J.

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. JP2015500699

<u>Date</u>	<u>Description</u>	<u>Pages</u>
09.04.2015	<u>Priority Documents (ORIGINAL)</u>	-
09.04.2015	<u>International Search Report (Japanese) (TRANSLATED)</u>	-
09.04.2015	<u>International Search Report (Japanese) (ORIGINAL)</u>	-
09.04.2015	<u>Representative drawing of International Publication in Japanese (Ex Officio) (ORIGINAL)</u>	-
09.04.2015	<u>Priority Documents (TRANSLATED)</u>	-
09.04.2015	<u>Representative drawing of International Publication in Japanese (Ex Officio) (TRANSLATED)</u>	-
03.03.2015	<u>Decision to Grant a Patent (TRANSLATED)</u>	-
03.03.2015	<u>Decision to Grant a Patent (ORIGINAL)</u>	-
23.02.2015	<u>Report Concerning Accelerated Examination (TRANSLATED)</u>	-
23.02.2015	<u>Report Concerning Accelerated Examination (ORIGINAL)</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>	-
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>	-
15.01.2015	<u>Description (TRANSLATED)</u>	-
15.01.2015	<u>Abstract (TRANSLATED)</u>	-
15.01.2015	<u>Abstract (ORIGINAL)</u>	-
15.01.2015	<u>Claims (ORIGINAL)</u>	-
15.01.2015	<u>Description (ORIGINAL)</u>	-
15.01.2015	<u>International Publication in Japanese (Ex Officio) (TRANSLATED)</u>	-
15.01.2015	<u>Drawings (ORIGINAL)</u>	-
15.01.2015	<u>International Publication in Japanese (Ex Officio) (ORIGINAL)</u>	-
15.01.2015	<u>Drawings (TRANSLATED)</u>	-
15.01.2015	<u>Claims (TRANSLATED)</u>	-
09.01.2015	<u>International Publication (TRANSLATED)</u>	-
09.01.2015	<u>International Publication (ORIGINAL)</u>	-
06.01.2015	<u>Request for Examination (TRANSLATED)</u>	-
06.01.2015	<u>National Entry Form (TRANSLATED)</u>	-
06.01.2015	<u>Request for Examination (ORIGINAL)</u>	-
06.01.2015	<u>National Entry Form (ORIGINAL)</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2015-500699	
起案日	平成27年 2月23日	
特許庁審査官	須山 直紀	4649 3D00
発明の名称	車両	
請求項の数	12	
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	須山 直紀		黒田 暁子
	9620	4649		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	D,
B 6 2 K	5 / 0 8	,
B 6 2 L	3 / 0 2	E,
B 6 2 K	2 1 / 1 8	,
B 6 0 T	1 1 / 0 4	

6. 菌寄託

7. 出願日の遡及を認めない旨の表示

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: 06:15:45 JST 11/02/2016

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

Decision to Grant a Patent

Application number: Patent Application No. 2015-500699

Date of Drafting: Heisei 27(2015) February 23

Patent examiner: SUYAMA, Naoki 4649 3D00

Title of the invention: Vehicles

The number of claims: 12

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 SUYAMA, Naoki KURODA, Akiko
96204649 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 D,B62K 5/08 ,B62L 3/02 E,B62K 21/18 ,B60T 11/04

6. Deposit of microorganisms

7. Indication of unacceptance of retroactivity to the filling date

Reference information

Application number: Patent Application No. 2015-500699

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

B62K 5/05B60T 11/04B62K 5/08B62K 21/18B62L3/02

2. Reference patent documents

JP,2012-096703,A (JP, A) JP,2012-056503,A (JP, A) JP,2012-101702,A (JP, A)

JP,2011-190599,A (JP, A) JP,2011-042225,A (JP, A)

3. Reference books and magazines

Decisión para conceder una patente

Número de solicitud: Solicitud de patente No. 2015-500699

Fecha del borrador: Heisei 27(2015) Febrero 23

Examinador de patente: SUYAMA, Naoki 46469

Título de la invención: Vehículos

Número de reivindicaciones: 12

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

TAGO, Hiroyuki SUYAMA, Naoki KURODA, Akiko 96204649 4853

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 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. 2015-500699

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

B62K 5/05B60T 11/04 B62K 5/08B62K 21/18B62L3/02

3. Libros y revistas de referencia

Claims Granted JP 2015-500699

[Claim 1]

A vehicle comprising:

a body frame that leans to the right of the vehicle when the vehicle turns right and that leans to the left of the vehicle when the vehicle turns left;

a right front wheel and a left front wheel that are disposed so as to be aligned in a left-and-right direction of the body frame;

a right suspension device that supports the right front wheel at a lower portion thereof and that absorbs an upward displacement of the right front wheel in an up-and-down direction of the body frame;

a left suspension device that supports the left front wheel at a lower portion thereof and that absorbs an upward displacement of the left front wheel in the up-and-down direction of the body frame;

a link mechanism which includes:

a right side portion that supports an upper portion of the right suspension device so as to turn about a right steering axis that extends in the up-and-down direction of the body frame;

a left side portion that supports an upper portion of the left suspension device so as to turn about a left steering axis that is parallel to the right steering axis;

an upper cross portion that supports an upper portion of the right side portion at a right end portion thereof so as to turn about an upper right axis that extends in a front-and-rear direction of the body frame and supports an upper portion of the left side portion at a left end portion thereof so as to turn about an upper left axis that is parallel to the upper right axis and that is supported on the body frame at a middle portion thereof so as to turn about an upper middle axis that is parallel to the upper right axis and the upper left axis; and

a lower cross portion that supports a lower portion of the right side portion at a right end portion so as to turn about a lower right axis that is parallel to the upper right axis and supports a lower portion of the left side portion at a left end portion thereof so as to turn about a lower left axis that is parallel the upper left axis and that is supported on the body frame at a middle portion thereof so as to turn about a lower middle axis that is parallel to the upper middle axis;

a body cover that is provided at least directly ahead of, directly behind, directly on the left of, or directly on the right of an outer peripheral surface of the link mechanism excluding an upper surface and a lower surface thereof;

a brake device that is provided directly below the link mechanism to apply a braking force to, at least, one of the right front wheel and the left front wheel;

a brake control device that is provided directly above the link mechanism to control the brake device; and

a brake controlling operation transmission member that connects the brake control device with the brake device to transmit a brake controlling operation that is inputted into the brake control device to the brake device, wherein

the body cover has an outer surface covering portion that covers at least part of the outer peripheral surface of the link mechanism excluding the upper surface and the lower surface thereof, and wherein

In the vehicle in the upright state, at least part of a leaning-associated deforming portion of the brake controlling operation transmission member that deforms in association with the leaning of the body frame is positioned between the outer peripheral surface of the link mechanism excluding the upper surface and the lower surface thereof and the outer surface covering portion.

[Claim 2]

The vehicle according to Claim 1, wherein

the leaning-associated deforming portion deforms at least along a plane that is perpendicular to the front-and-rear direction of the body frame in response to the leaning of the body frame.

[Claim 3]

The vehicle according to Claim 2, wherein

the outer surface covering portion is provided directly ahead of or directly behind the outer peripheral surface of the link mechanism excluding the upper surface and the lower surface thereof.

[Claim 4]

The vehicle according to Claim 3, wherein
at least part of the leaning-associated deforming portion is positioned between the right side portion and the left side portion when viewed from the direction of the upper middle axis.

[Claim 5]

The vehicle according to Claim 1, wherein
the leaning-associated deforming portion deforms at least along a plane that is perpendicular to the left-and-right direction of the body frame in response to the leaning of the body frame.

[Claim 6]

The vehicle according to Claim 5, wherein
the outer surface covering portion is provided at least directly on the right or directly on the left of the outer peripheral surface of the link mechanism excluding the upper surface and the lower surface thereof.

[Claim 7]

The vehicle according to anyone of Claims 1 to 6, having:
a steering shaft that is supported on the body frame between the right suspension device and the left suspension

device in the left-and-right direction of the body frame so as to turn about a middle steering axis that extends in the up-and-down direction of the body frame;

a handlebar that is provided at an upper end portion of the steering shaft; and

a wheel turning operation transmission mechanism that turns the right suspension device about the right steering axis and turns the left suspension device about the left steering axis in association with the turning of the steering shaft that is activated in response to the operation of the handlebar, wherein

the right front wheel and the left front wheel are turned by the wheel turning operation transmission mechanism, and wherein

the brake controlling operation transmission member has a wheel-turning-associated deforming portion configured to deform in response to the turning of the right front wheel and the left front wheel, at least part of which is disposed below the lower cross portion.

[Claim 8]

The vehicle according to Claim 7, wherein

a first restricting portion that restricts the movement of the brake controlling operation transmission member is provided at part of the wheel turning operation transmission mechanism that moves to maintain a parallel relationship with

the lower cross portion when the body frame leans.

[Claim 9]

The vehicle according to Claim 8, wherein

at least part of the leaning-associated deforming portion is positioned between the brake control device and the first restricting portion, and at least part of the wheel-turning-associated deforming portion is positioned between the first restricting portion and the brake device.

[Claim 10]

The vehicle according to Claim 8 or 9, wherein

a second restricting portion that restricts the movement of the brake controlling operation transmission member is provided on the upper cross portion or the lower cross portion, and at least part of the leaning-associated deforming portion is positioned between the second restricting portion and the first restricting portion.

[Claim 11]

The vehicle according to anyone of Claims 1 to 10, wherein

a third restricting portion that restricts the movement of the brake controlling operation transmission member is provided on the body frame.

[Claim 12]

The vehicle according to anyone of Claims 1 to 11, having:

a steering shaft that is supported on the body frame between the right suspension device and the left suspension

device in the left-and-right direction of the body frame and that can turn about a middle steering axis that extends in the up-and-down direction of the body frame, and wherein

a fourth restricting portion that restricts the movement of the brake controlling operation transmission member is provided on the steering shaft or a member that moves together with the steering shaft.

REIVINDICACIONES CONCEDIDAS JP 2015-500699

[Reivindicación 1]

Un vehículo que comprende:

un chasis que se inclina a 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 disponen con el propósito de ser alineadas en una dirección izquierda y derecha del chasis;

un dispositivo de suspensión derecho que soporta la rueda delantera derecha en una parte inferior del mismo y que absorbe un desplazamiento hacia arriba de la rueda delantera derecha en una dirección arriba y abajo del chasis;

un dispositivo de suspensión izquierdo que soporta la rueda delantera izquierda en una parte inferior del mismo y que absorbe un desplazamiento hacia arriba de la rueda delantera izquierda en la dirección arriba y abajo del chasis;

un mecanismo de conexión que incluye:

una parte lateral derecha que soporta una parte superior del dispositivo de suspensión derecho con el propósito de que gire alrededor de un eje en dirección derecha que se extiende en la dirección arriba y abajo del chasis;

una parte lateral izquierda que soporta una parte superior del dispositivo de suspensión izquierdo con el propósito de que gire alrededor de un eje en dirección izquierda que es paralelo al eje en dirección derecha;

una parte transversal superior que soporta una parte superior de la parte lateral derecha en una parte de extremo derecho de la misma con el propósito de que gire alrededor de un eje derecho superior que se extiende en una dirección delantera y posterior del chasis y soporta una parte superior de la parte lateral izquierda en una parte de extremo izquierdo del mismo con el propósito de que gire alrededor de un eje izquierdo superior que es paralelo al eje derecho superior y que está soportado sobre el chasis en una parte intermedia del mismo con el

propósito de que gire alrededor de un eje intermedio superior que es paralelo al eje derecho superior y al eje izquierdo superior; y

una parte transversal inferior que soporta una parte inferior de la parte lateral derecha en una parte de extremo derecho con el propósito de que gire alrededor de un eje derecho inferior que es paralelo al eje derecho superior y soporta una parte inferior de la parte lateral izquierda en una parte de extremo izquierdo del mismo con el propósito de que gire alrededor de un eje izquierdo inferior que es paralelo al eje izquierdo superior y que está soportado sobre el chasis en una parte intermedia del mismo con el propósito de que gire alrededor de un eje intermedio inferior que es paralelo al eje intermedio superior;

una cubierta de carrocería que está provista por lo menos directamente adelante de, directamente detrás, directamente a la izquierda de, o directamente a la derecha de una superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye una superficie superior y una superficie inferior del mismo;

un dispositivo de freno que se proporciona directamente por debajo del mecanismo de conexión para aplicar una fuerza de frenado a, por lo menos, una de la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda;

un dispositivo de control de freno que se proporciona directamente por encima del mecanismo de conexión para controlar el dispositivo de freno; y

un elemento de transmisión de operación de control de freno que conecta el dispositivo de control de freno con el dispositivo de freno para transmitir un freno que controla la operación que se introduce en el dispositivo de control de freno al dispositivo de freno, en donde

la cubierta de carrocería tiene una superficie externa que cubre la porción que cubre por lo menos parte de la superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye la superficie superior y la superficie inferior de la misma, y en donde

En el vehículo en posición vertical, por lo menos parte de una parte de deformación asociada con inclinación del freno que controla el elemento de

transmisión de operación que se deforma en asociación con la inclinación del chasis se posiciona entre la superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye la superficie superior y la superficie inferior de la misma y la superficie externa que cubre la parte.

[Reivindicación 2]

El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 1, en donde la parte de deformación asociada con inclinación se deforma por lo menos a lo largo de un plano que es perpendicular a la dirección delantera y posterior del chasis en respuesta a la inclinación del chasis.

[Reivindicación 3]

El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 2, en donde la parte que cubre la superficie externa se proporciona directamente adelante de o directamente detrás la superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye la superficie superior y la superficie inferior de la misma.

[Reivindicación 4]

El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 3, en donde por lo menos parte de la parte de deformación asociada con inclinación se posiciona entre la parte lateral derecha y la parte lateral izquierda cuando se observa desde la dirección del eje intermedio superior.

[Reivindicación 5]

El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 1, en donde la parte de deformación asociada con inclinación se deforma por lo menos a lo largo de un plano que es perpendicular a la dirección izquierda y derecha del chasis en respuesta a la inclinación del chasis.

[Reivindicación 6]

El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 5, en donde la parte que cubre la superficie externa está provista por lo menos directamente a la derecha o directamente a la izquierda de la superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye la superficie superior y la superficie inferior de la misma.

[Reivindicación 7]

El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 6, que tiene: un árbol de dirección que está soportado sobre el chasis entre el dispositivo de suspensión derecho y el dispositivo de suspensión izquierdo en la dirección izquierda y derecha del chasis con el propósito de que gire alrededor de un árbol de dirección intermedia que se extiende en la dirección arriba y abajo del chasis;

un manubrio que se proporciona en la parte de extremo superior del árbol de dirección; y

una rueda que hace girar el mecanismo de transmisión de operación que hace girar el dispositivo de suspensión derecho alrededor del eje en dirección derecha y hace girar el dispositivo de suspensión izquierdo alrededor del eje que gira a la izquierda en asociación con el giro del árbol de dirección que se activa en respuesta a la operación del manubrio, en donde la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda se hacen girar por la rueda que hace girar el mecanismo de transmisión de operación, y en donde el freno que controla el elemento de transmisión de operación tiene una parte de deformación asociada con el giro de la rueda configurada para que se deforme en respuesta al giro de la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda, por lo menos parte de la cual se dispone por debajo de la parte transversal inferior.

[Reivindicación 8]

El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 7, en donde una primera parte de restricción que restringe el movimiento del freno que controla el elemento de transmisión de operación se proporciona en la parte de la rueda que hace girar el mecanismo de transmisión de operación que se mueve para mantener una relación paralela con la parte transversal inferior cuando el chasis se inclina.

[Reivindicación 9]

El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 8, en donde por lo menos parte de la parte de deformación asociada con inclinación se posiciona entre el dispositivo de control de freno y la primera parte de restricción, y por lo menos parte de la parte de deformación asociada con el giro de la rueda se posiciona entre la primera parte de restricción y el dispositivo de freno.

[Reivindicación 10]

El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 8 o 9, en donde una segunda parte de restricción que restringe el movimiento del freno que controla el elemento de transmisión de operación se proporciona en la parte transversal superior o la parte transversal inferior, y por lo menos parte de la parte de deformación asociada con inclinación se posiciona entre la segunda parte de restricción y la primera parte de restricción.

[Reivindicación 11]

El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 10, en donde una tercera parte de restricción que restringe el movimiento del freno que controla el elemento de transmisión de operación se proporciona sobre el chasis.

[Reivindicación 12]

El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 11, que tiene:

un árbol de dirección que está soportado sobre el chasis entre el dispositivo de suspensión derecho y el dispositivo de suspensión izquierdo en la dirección izquierda y derecha del chasis y que puede girar alrededor de un árbol de dirección intermedia que se extiende en la dirección arriba y abajo del chasis, y en donde una cuarta parte de restricción que restringe el movimiento del freno que controla el elemento de transmisión de operación se proporciona sobre el árbol de dirección o un elemento que se mueve junto con el árbol de dirección.

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 inclina a 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 disponen con el propósito de ser alineadas en una dirección izquierda y derecha del chasis; un dispositivo de suspensión derecho que soporta la rueda delantera derecha en una parte inferior del mismo y que absorbe un desplazamiento hacia arriba de la rueda delantera derecha en una dirección arriba y abajo del chasis; un dispositivo de suspensión izquierdo que soporta la rueda delantera izquierda en una parte inferior del mismo y que absorbe un	[Reivindicación 1] Un vehículo que comprende: un chasis que se inclina a 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 disponen con el propósito de ser alineadas en una dirección izquierda y derecha del chasis; un dispositivo de suspensión derecho que soporta la rueda delantera derecha en una parte inferior del mismo y que absorbe un desplazamiento hacia arriba de la rueda delantera derecha en una dirección arriba y abajo del chasis; un dispositivo de suspensión izquierdo que soporta la rueda delantera izquierda en una parte inferior del mismo y que absorbe un	Las reivindicaciones actualmente pendientes ante la SIC son exactamente iguales a las concedidas por la JPO

desplazamiento hacia arriba de la rueda delantera izquierda en la dirección arriba y abajo del chasis;	desplazamiento hacia arriba de la rueda delantera izquierda en la dirección arriba y abajo del chasis;
un mecanismo de conexión que incluye: una parte lateral derecha que soporta una parte superior del dispositivo de suspensión derecho con el propósito de que gire alrededor de un eje en dirección derecha que se extiende en la dirección arriba y abajo del chasis;	un mecanismo de conexión que incluye: una parte lateral derecha que soporta una parte superior del dispositivo de suspensión derecho con el propósito de que gire alrededor de un eje en dirección derecha que se extiende en la dirección arriba y abajo del chasis;
una parte lateral izquierda que soporta una parte superior del dispositivo de suspensión izquierdo con el propósito de que gire alrededor de un eje en dirección izquierda que es paralelo al eje en dirección derecha;	una parte lateral izquierda que soporta una parte superior del dispositivo de suspensión izquierdo con el propósito de que gire alrededor de un eje en dirección izquierda que es paralelo al eje en dirección derecha;
una parte transversal superior que soporta una parte superior de la parte lateral derecha en una parte de extremo derecho de la misma con el propósito de que gire alrededor de un eje derecho superior que se extiende en una dirección delantera y posterior del chasis y soporta una parte superior de la parte lateral izquierda en una parte de extremo izquierdo del mismo con el propósito de que gire alrededor de un eje izquierdo superior que es paralelo al eje derecho superior y que está soportado sobre el chasis en una parte intermedia del mismo con el propósito de que gire alrededor de un eje	una parte transversal superior que soporta una parte superior de la parte lateral derecha en una parte de extremo derecho de la misma con el propósito de que gire alrededor de un eje derecho superior que se extiende en una dirección delantera y posterior del chasis y soporta una parte superior de la parte lateral izquierda en una parte de extremo izquierdo del mismo con el propósito de que gire alrededor de un eje izquierdo superior que es paralelo al eje derecho superior y que está soportado sobre el chasis en una parte intermedia del mismo con el propósito de que gire alrededor de un eje intermedio

intermedio superior que es paralelo al eje derecho superior y al eje izquierdo superior; y una parte transversal inferior que soporta una parte inferior de la parte lateral derecha en una parte de extremo derecho con el propósito de que gire alrededor de un eje derecho inferior que es paralelo al eje derecho superior y soporta una parte inferior de la parte lateral izquierda en una parte de extremo izquierdo del mismo con el propósito de que gire alrededor de un eje izquierdo inferior que es paralelo al eje izquierdo superior y que está soportado sobre el chasis en una parte intermedia del mismo con el propósito de que gire alrededor de un eje intermedio inferior que es paralelo al eje intermedio superior; una cubierta de carrocería que está provista por lo menos directamente adelante de, directamente detrás, directamente a la izquierda de, o directamente a la derecha de una superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye una superficie superior y una superficie inferior del mismo; un dispositivo de freno que se proporciona directamente por debajo del mecanismo de conexión para aplicar una fuerza de frenado a, por lo menos, una de la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda;	superior que es paralelo al eje derecho superior y al eje izquierdo superior; y una parte transversal inferior que soporta una parte inferior de la parte lateral derecha en una parte de extremo derecho con el propósito de que gire alrededor de un eje derecho inferior que es paralelo al eje derecho superior y soporta una parte inferior de la parte lateral izquierda en una parte de extremo izquierdo del mismo con el propósito de que gire alrededor de un eje izquierdo inferior que es paralelo al eje izquierdo superior y que está soportado sobre el chasis en una parte intermedia del mismo con el propósito de que gire alrededor de un eje intermedio inferior que es paralelo al eje intermedio superior; una cubierta de carrocería que está provista por lo menos directamente adelante de, directamente detrás, directamente a la izquierda de, o directamente a la derecha de una superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye una superficie superior y una superficie inferior del mismo; un dispositivo de freno que se proporciona directamente por debajo del mecanismo de conexión para aplicar una fuerza de frenado a, por lo menos, una de la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda;	
---	--	--

un dispositivo de control de freno que se proporciona directamente por encima del mecanismo de conexión para controlar el dispositivo de freno; y un elemento de transmisión de operación de control de freno que conecta el dispositivo de control de freno con el dispositivo de freno para transmitir un freno que controla la operación que se introduce en el dispositivo de control de freno al dispositivo de freno, en donde la cubierta de carrocería tiene una superficie externa que cubre la porción que cubre por lo menos parte de la superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye la superficie superior y la superficie inferior de la misma, y en donde En el vehículo en posición vertical, por lo menos parte de una parte de deformación asociada con inclinación del freno que controla el elemento de transmisión de operación que se deforma en asociación con la inclinación del chasis se posiciona entre la superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye la superficie superior y la superficie inferior de la misma y la superficie externa que cubre la parte.	un dispositivo de control de freno que se proporciona directamente por encima del mecanismo de conexión para controlar el dispositivo de freno; y un elemento de transmisión de operación de control de freno que conecta el dispositivo de control de freno con el dispositivo de freno para transmitir un freno que controla la operación que se introduce en el dispositivo de control de freno al dispositivo de freno, en donde la cubierta de carrocería tiene una superficie externa que cubre la porción que cubre por lo menos parte de la superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye la superficie superior y la superficie inferior de la misma, y en donde En el vehículo en posición vertical, por lo menos parte de una parte de deformación asociada con inclinación del freno que controla el elemento de transmisión de operación que se deforma en asociación con la inclinación del chasis se posiciona entre la superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye la superficie superior y la superficie inferior de la misma y la superficie externa que cubre la parte.
--	--

[Reivindicación 2] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 1, en donde la parte de deformación asociada con inclinación se deforma por lo menos a lo largo de un plano que es perpendicular a la dirección delantera y posterior del chasis en respuesta a la inclinación del chasis.	[Reivindicación 2] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 1, en donde la parte de deformación asociada con inclinación se deforma por lo menos a lo largo de un plano que es perpendicular a la dirección delantera y posterior del chasis en respuesta a la inclinación del chasis.
[Reivindicación 3] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 2, en donde la parte que cubre la superficie externa se proporciona directamente adelante de o directamente detrás la superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye la superficie superior y la superficie inferior de la misma.	[Reivindicación 3] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 2, en donde la parte que cubre la superficie externa se proporciona directamente adelante de o directamente detrás la superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye la superficie superior y la superficie inferior de la misma.
[Reivindicación 4] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 3, en donde por lo menos parte de la parte de deformación asociada con inclinación se posiciona entre la parte lateral derecha y la parte lateral izquierda cuando se observa desde la dirección del eje intermedio superior.	[Reivindicación 4] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 3, en donde por lo menos parte de la parte de deformación asociada con inclinación se posiciona entre la parte lateral derecha y la parte lateral izquierda cuando se observa desde la dirección del eje intermedio superior.
[Reivindicación 5] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 1, en donde la parte de deformación asociada con inclinación se deforma	[Reivindicación 5] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 1, en donde la parte de deformación asociada con inclinación se deforma

por lo menos a lo largo de un plano que es perpendicular a la dirección izquierda y derecha del chasis en respuesta a la inclinación del chasis. [Reivindicación 6] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 5, en donde la parte que cubre la superficie externa está provista por lo menos directamente a la derecha o directamente a la izquierda de la superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye la superficie superior y la superficie inferior de la misma. [Reivindicación 7] El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 6, que tiene un árbol de dirección que está soportado sobre el chasis entre el dispositivo de suspensión izquierdo y el dispositivo de suspensión derecho en la dirección izquierda y derecha del chasis con el propósito de que gire alrededor de un árbol de dirección intermedia que se extiende en la dirección arriba y abajo del chasis; un manubrio que se proporciona en la parte de extremo superior del árbol de dirección; y una rueda que hace girar el mecanismo	por lo menos a lo largo de un plano que es perpendicular a la dirección izquierda y derecha del chasis en respuesta a la inclinación del chasis. [Reivindicación 6] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 5, en donde la parte que cubre la superficie externa está provista por lo menos directamente a la derecha o directamente a la izquierda de la superficie periférica externa del mecanismo de conexión que excluye la superficie superior y la superficie inferior de la misma. [Reivindicación 7] El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 6, que tiene un árbol de dirección que está soportado sobre el chasis entre el dispositivo de suspensión izquierdo y el dispositivo de suspensión derecho en la dirección izquierda y derecha del chasis con el propósito de que gire alrededor de un árbol de dirección intermedia que se extiende en la dirección arriba y abajo del chasis; un manubrio que se proporciona en la parte de extremo superior del árbol de dirección; y una rueda que hace girar el mecanismo
--	--

de transmisión de operación que hace girar el dispositivo de suspensión derecho alrededor del eje en dirección derecha y hace girar el dispositivo de suspensión izquierdo alrededor del eje que gira a la izquierda en asociación con el giro del árbol de dirección que se activa en respuesta a la operación del manubrio, en donde la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda se hacen girar por la rueda que hace girar el mecanismo de transmisión de operación, y en donde el freno que controla el elemento de transmisión de operación tiene una parte de deformación asociada con el giro de la rueda configurada para que se deforme en respuesta al giro de la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda, por lo menos parte de la cual se dispone por debajo de la parte transversal inferior.	de transmisión de operación que hace girar el dispositivo de suspensión derecho alrededor del eje en dirección derecha y hace girar el dispositivo de suspensión izquierdo alrededor del eje que gira a la izquierda en asociación con el giro del árbol de dirección que se activa en respuesta a la operación del manubrio, en donde la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda se hacen girar por la rueda que hace girar el mecanismo de transmisión de operación, y en donde el freno que controla el elemento de transmisión de operación tiene una parte de deformación asociada con el giro de la rueda configurada para que se deforme en respuesta al giro de la rueda delantera derecha y la rueda delantera izquierda, por lo menos parte de la cual se dispone por debajo de la parte transversal inferior.
[Reivindicación 8] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 7, en donde una primera parte de restricción que restringe el movimiento del freno que controla el elemento de transmisión de operación se proporciona en la parte de la rueda que hace girar el mecanismo de transmisión de operación que se mueve para mantener una relación paralela con la parte transversal inferior cuando el chasis se inclina.	[Reivindicación 8] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 7, en donde una primera parte de restricción que restringe el movimiento del freno que controla el elemento de transmisión de operación se proporciona en la parte de la rueda que hace girar el mecanismo de transmisión de operación que se mueve para mantener una relación paralela con la parte transversal inferior cuando el chasis se inclina.

[Reivindicación 9] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 8, en donde por lo menos parte de la parte de deformación asociada con inclinación se posiciona entre el dispositivo de control de freno y la primera parte de restricción, y por lo menos parte de la parte de deformación asociada con el giro de la rueda se posiciona entre la primera parte de restricción y el dispositivo de freno.	[Reivindicación 9] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 8, en donde por lo menos parte de la parte de deformación asociada con inclinación se posiciona entre el dispositivo de control de freno y la primera parte de restricción, y por lo menos parte de la parte de deformación asociada con el giro de la rueda se posiciona entre la primera parte de restricción y el dispositivo de freno.
[Reivindicación 10] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 8 o 9, en donde una segunda parte de restricción que restringe el movimiento del freno que controla el elemento de transmisión de operación se proporciona en la parte transversal superior o la parte transversal inferior, y por lo menos parte de la parte de deformación asociada con inclinación se posiciona entre la segunda parte de restricción y la primera parte de restricción.	[Reivindicación 10] El vehículo de acuerdo con la Reivindicación 8 o 9, en donde una segunda parte de restricción que restringe el movimiento del freno que controla el elemento de transmisión de operación se proporciona en la parte transversal superior o la parte transversal inferior, y por lo menos parte de la parte de deformación asociada con inclinación se posiciona entre la segunda parte de restricción y la primera parte de restricción.
[Reivindicación 11] El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 10, en donde una tercera parte de restricción que restringe el movimiento del freno que controla el elemento de transmisión de operación se proporciona sobre el chasis.	[Reivindicación 11] El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 10, en donde una tercera parte de restricción que restringe el movimiento del freno que controla el elemento de transmisión de operación se proporciona sobre el chasis.

[Reivindicación 12] El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 11, que tiene: un árbol de dirección que está soportado sobre el chasis entre el dispositivo de suspensión derecho y el dispositivo de suspensión izquierdo en la dirección izquierda y derecha del chasis y que puede girar alrededor de un árbol de dirección intermedia que se extiende en la dirección arriba y abajo del chasis, y en donde una cuarta parte de restricción que restringe el movimiento del freno que controla el elemento de transmisión de operación se proporciona sobre el árbol de dirección o un elemento que se mueve junto con el árbol de dirección.	[Reivindicación 12] El vehículo de acuerdo con una cualquiera de las Reivindicaciones 1 a 11, que tiene: un árbol de dirección que está soportado sobre el chasis entre el dispositivo de suspensión derecho y el dispositivo de suspensión izquierdo en la dirección izquierda y derecha del chasis y que puede girar alrededor de un árbol de dirección intermedia que se extiende en la dirección arriba y abajo del chasis, y en donde una cuarta parte de restricción que restringe el movimiento del freno que controla el elemento de transmisión de operación se proporciona sobre el árbol de dirección o un elemento que se mueve junto con el árbol de dirección.	
--	--	--