

Doctora Sandra Isabel Calderón Rodríguez
Directora de Nuevas Creaciones
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
E. S. D.

Referencia: Expediente Núm. **NC2022/0000584**
Solicitud de Patente de Invención titulada: "*Ensamblaje de bastidor para un vehículo tipo sillín y método de fabricación del bastidor*"

Solicitante: TVS Motor Company Limited

Asunto: **RESPUESTA OFICIO NO. 7714. EXAMEN DE FONDO**

JUAN PABLO CONCHA DELGADO, mayor de edad y vecino de Bogotá D.C., identificado tal como aparece al pie de mi firma, en mi carácter de apoderado de la sociedad en referencia, doy respuesta al auto emanado por ese Despacho dentro del término de prórroga solicitado el 26 de julio de 2024::

1. Título

Su Despacho afirma lo siguiente:

“De conformidad con el literal d) del artículo 27 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, el nombre de la invención de que se trata deberá reflejar el objeto y el campo industrial con el cual se relaciona la misma y ser concordante con la materia descrita y las reivindicaciones de la solicitud. El nombre no podrá referirse a nombres personales, marcas de productos o nombres de fantasía

El título de la solicitud no refleja el objeto divulgado en la descripción y las reivindicaciones, por lo cual se sugiere el siguiente título: “ENSAMBLAJE DE UN

BASTIDOR PARA UN VEHÍCULO DEL TIPO MOTOCICLETA CON ELEMENTOS DE REFUERZO Y MÉTODO DE FABRICACIÓN DEL BASTIDOR”.

Con relación a la anterior observación, la solicitante presenta los siguientes argumentos con relación al título de la invención:

- a. El objeto de la invención reflejado en el Párrafo [00021] de la Solicitud de Patente afirma el objeto de la presente materia, entre otras cosas, refiriéndose a un ensamblaje de bastidor.

Teniendo en cuenta el objeto de la presente solicitud, el Solicitante reconsidera la modificación del título de la presente solicitud por "ENSAMBLAJE DEL BASTIDOR DE UN VEHÍCULO TIPO SILLÍN Y MÉTODO DE FABRICACIÓN DEL BASTIDOR".

- b. El campo industrial de la presente materia se dilucida en el párrafo 0001 de la presente solicitud bajo la categoría de "Campo Técnico" de la presente invención. El campo técnico de la presente materia se refiere a un vehículo. Más particularmente, a un ensamblaje de bastidor de un vehículo.

El Solicitante explica además el ámbito del término "vehículo" en el párrafo 00058, según el cual el vehículo debería incluir un vehículo de dos ruedas tipo sillín, pero sin limitarse a él, ya que también existen vehículos de tres ruedas, de cuatro ruedas o de varias ruedas tipo sillín con un bastidor similar.

Por lo tanto, el solicitante afirma humildemente que la sugerencia del experto examinador de modificar el título por " ENSAMBLAJE DE UN BASTIDOR PARA UN VEHÍCULO DEL TIPO MOTOCICLETA CON ELEMENTOS DE REFUERZO Y MÉTODO DE FABRICACIÓN DEL BASTIDOR" sería contraria al objeto y al ámbito industrial de la presente solicitud.

Si bien los dibujos asociados al presente objeto pueden representar un vehículo tipo sillín de dos ruedas, el Solicitante sostiene que la presente

solicitud utiliza el término "*ejemplar*" que se traduce como "*sirviendo como ejemplo, instancia o ilustración*" en el Diccionario Merriam Webster al referirse a las ilustraciones, figuras o dibujos adjuntos. En vista de lo anterior, los dibujos representan ilustraciones que ayudan a la "*comprensión de la invención*" como lo exige el artículo 26 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina.

En vista de lo anterior, el solicitante, al tiempo que responde a las preocupaciones del experto examinador sobre el campo técnico y la aplicabilidad industrial de la presente materia, desea modificar el título de la presente invención por:

"ENSAMBLAJE DE BASTIDOR PARA UN VEHÍCULO TIPO SILLÍN
Y MÉTODO DE FABRICACIÓN DEL BASTIDOR"

- c. En vista de la objeción planteada por el experto examinador y a la luz del campo técnico, la aplicabilidad industrial y el objeto del presente asunto, el solicitante alega que, tal como sugiere el experto examinador, el uso del término "elementos de refuerzo" limitará el alcance de la invención, ya que el término refuerzo no se utiliza en ninguna parte de las reivindicaciones ni de las explicaciones de los párrafos del dibujo.

Por todo lo anterior, el Solicitante presenta el siguiente título para ser sustituido en la descripción completa presentada, el resumen y las reivindicaciones de la presente solicitud de patente:

"ENSAMBLAJE DE BASTIDOR PARA UN VEHÍCULO TIPO SILLÍN Y
MÉTODO DE FABRICACIÓN DEL BASTIDOR"

En vista de esto consideramos la objeción superada.

2. Modificación a una solicitud en trámite

Con el objeto de atender a las observaciones de claridad de las reivindicaciones y de conformidad con el artículo 34 de la Decisión 486, presento un pliego reivindicatorio modificado conformado por 29 reivindicaciones.

El pliego reivindicatorio modificado se encuentra totalmente sustentado en la memoria descriptiva originalmente presentada.

3. Claridad de las reivindicaciones (Artículo 30 de la Decisión 486)

Su Despacho afirma lo siguiente:

- a) *Esta oficina informa que, en las reivindicaciones 7, 8, 18, 19 y 21 el término: "sustancialmente", es impreciso, por lo cual, no permite distinguir la invención del estado de la técnica. Se sugiere sustituirlo por términos precisos.*

El solicitante afirma humildemente que el término "sustancialmente" proporcionado por el solicitante en la reivindicación 7 y la reivindicación 18 es para la primera porción receptora (105F) de la caja de conexiones 105 como se muestra en la Figura 4 (a). El solicitante afirma que el término "sustancialmente" se proporciona debido a las tolerancias de fabricación, más concretamente, los límites del modelo, como el perfil de la sección transversal de la primera porción receptora 105F depende del perfil de la sección transversal del primer miembro del bastidor 103.

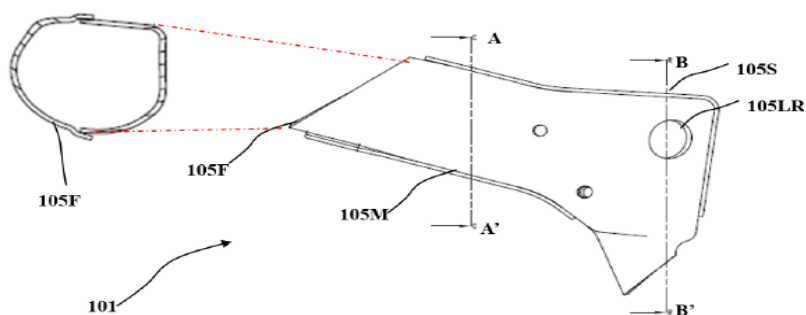


Figure 4(a)

Del mismo modo, en la reivindicación 8 y la reivindicación 19 el término "sustancialmente" rectangular se utiliza para la sección transversal de la porción media

105M de la caja de conexiones 105 debido al requisito de ajuste, ya que la porción media 105M está configurada para recibir los rieles del asiento 106 y la porción insertada del primer miembro del bastidor 103. Por lo tanto, el solicitante afirma humildemente que el término "*sustancialmente*" debe mantenerse en las reivindicaciones 7, 8, 18, 19.

Además, el solicitante alega que el uso del término "*sustancialmente*", que se traduce como "*parecido en cierto grado*" según el diccionario Merriam Webster, servirá a los fines de la solicitud de patente. Y se elimina el término "*sustancialmente*" de la reivindicación 21 de la presente solicitud. Por lo tanto, el solicitante afirma humildemente que, en vista de lo anterior, se puede eliminar esta objeción.

b) Así mismo, esta oficina informa que, en la reivindicación 1, la expresión: "uno o más" precediendo una característica no es limitativo, porque hace opcional la característica y no limita el alcance de la reivindicación, a su vez se evidencia que a la luz de la descripción e ilustraciones, dicho miembro del bastidor corresponde a dos brazos o barras de bastidor extendidas desde la caja. Se sugiere incluir las características opcionales o preferentes en una reivindicación dependiente.

El solicitante afirma humildemente que en la reivindicación 1, la expresión "*uno o más*" se utiliza con "*miembro de bastidor inferior (110)*" y con "*segundo miembro de bastidor (104)*". El solicitante afirma humildemente que el ensamblaje de bastidor (101), como se muestra en la figura 1b, es un tipo de ensamblaje de bastidor de columna con un miembro de bastidor inferior (110) y dos miembros de segundo bastidor (104), como se muestra en la presente realización.

Además, el párrafo [00061] de la descripción proporciona que en la presente realización el segundo miembro de bastidor 104 incluye un par de segundos miembros de bastidor izquierdo y derecho (104L, 104R). De manera similar, en el mismo párrafo [00061], se proporciona un miembro de bastidor inferior (110). Puesto que hay posibilidades de tener dos miembros inferiores o unos segundos miembros de bastidor.

Por lo tanto, el uso del término permite al solicitante hacer cumplir esta solicitud a los fabricantes del ensamblaje del bastidor que proporciona más de un miembro de bastidor inferior y un segundo miembro del bastidor. Por lo tanto, con este razonamiento, el solicitante afirma humildemente que puede desestimarse la objeción.

- c) *Por otro lado, esta oficina informa que las reivindicaciones independientes 1 y 24 carecen de concisión toda vez que reclaman exactamente la misma materia, específicamente en los apartes: “un ensamblaje de bastidor (101) que tiene un tubo colector (102), un primer miembro de bastidor (103) que se extiende hacia atrás desde dicho tubo colector (102), uno o más bastidores inferiores (110) que se extienden hacia abajo desde dicho tubo colector (102), 20 una caja de conexiones (105) capaz de recibir dicho primer miembro de bastidor (103), uno o más segundos miembros de bastidor (104) que se extienden hacia abajo desde dicha caja de conexiones (105), un par de rieles de asiento (106R, 106L) que se extienden hacia atrás 25 desde dicha caja de conexiones (105)” (Reiv. 24), se sugiere realizar las modificaciones correspondientes, así mismo se informa que para efectos de la reivindicación independiente 24 se tendrá en cuenta las características que no se encuentran repetidas”.*

El solicitante alega humildemente que la reivindicación 1, tal como ha sido presentada, describe un ensamblaje de bastidor que incluye un tubo colector, un primer miembro de bastidor, uno o más miembros de bastidor inferiores, una caja de conexiones, uno o más segundos miembros de bastidor y un par de rieles de asiento izquierdo y derecho. Esta reivindicación sólo describe claramente las características del ensamblaje del bastidor. La estrategia detrás de proporcionar el ensamblaje de bastidor en la reivindicación es crear un derecho negativo sobre los fabricantes del ensamblaje de bastidor, ya que este ensamblaje de bastidor puede fabricarse individualmente.

Además, con referencia a la reivindicación presentada 24 que divulga un vehículo de tipo de sillín que tiene un ensamblaje de bastidor con un tubo colector, un primer miembro de bastidor, uno o más miembros de bastidor inferiores, una caja de conexiones, uno o más segundos miembros de bastidor y un par de rieles de asiento izquierdo y derecho. Pero también se le añaden otras limitaciones, como un miembro de montaje de la suspensión trasera, un refuerzo de puente, un miembro de refuerzo frontal, un filtro de aire y un soporte de batería. El objetivo de esta reivindicación es crear un derecho negativo sobre los OEM que se dedican a los vehículos tipo sillín. Dado que el ensamblaje del bastidor puede utilizarse en vehículos tipo sillín y venderse en el mercado, ello tiende a obstaculizar las perspectivas comerciales del solicitante. Por lo tanto, el objetivo y la intención son diferentes en la reivindicación 1 y en la

reivindicación 24, y el solicitante afirma respetuosamente que debe desestimarse esta objeción.

4. Novedad

El examinador afirma lo siguiente:

“Teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 16 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, la reivindicación independiente 1 (NC2022/0000584 del 24 de enero de 2022) refiere a: “Un ensamblaje de bastidor (...)”. A continuación, se presenta la tabla comparativa entre el objeto reivindicado y los documentos encontrados en el estado de la técnica:

Características esenciales	D1	D2
Un ensamblaje de bastidor (101) que comprende:	Un bastidor de carrocería de un vehículo. (Reiv. 1)	Un bastidor de carrocería principal (100) para una motocicleta eléctrica, que comprende: (Reiv. 1)
Un tubo colector (102).	El tubo de dirección incluye la porción de extensión superior y la porción de extensión inferior, extendiéndose la porción de extensión superior a lo largo de las porciones de pared interior desde las porciones de pared superiores de los marcos principales. (Párr. 26).	En miembro de soporte de la horquilla delantera (101) con un orificio pasante de la horquilla delantera para cargar un vástago de pivote. (Reiv. 1).
Un primer miembro de bastidor (103), extendiéndose dicho primer miembro de bastidor (103) hacia atrás desde dicho tubo colector (102).	El tubo de refuerzo 34 configura una parte del bastidor de carrocería 11 y se extiende en la dirección longitudinal del vehículo en una vista lateral del vehículo con ambas porciones extremas conectadas respectivamente a los bastidores principales izquierdo y derecho 22. (Párr. 56).	Una parte de bastidor derecha e izquierda (102, 105) dispuestas en lados opuestos del plano central del bastidor de carrocería principal, teniendo cada una forma alargada y estando formada por una parte superior (102a, 102b) y una parte inferior (102c, 102d). (Reiv. 1).
Uno o más miembros de bastidor inferior (110), extendiéndose dicho miembro de bastidor inferior (110) hacia abajo desde dicho tubo colector (102).	Un par de marcos inferiores izquierdo y derecho (28) están conectadas a una porción extrema inferior del marco inferior (26). (Párr. 18).	El bastidor de carrocería principal 100 de la realización ilustrada comprende adicionalmente una parte de bastidor central 106 dispuesta en un plano central P del bastidor de carrocería principal 100 y asegurada a al menos uno de, preferiblemente a todos, el cabezal de dirección 101, el miembro amortiguador superior 1 1 5, el miembro amortiguador inferior 1 20, el miembro de soporte inferior 1 1 9 y el miembro de soporte superior 1 21 mediante medios de sujeción. (Párr. 41).
Una caja de conexiones (105), estando configurada dicha caja de conexiones (105) para recibir dicho primer miembro de bastidor (103).	Se puede configurar que las respectivas porciones extremas superiores de los marcos de pivote izquierdo y derecho (23) estén conectadas entre sí mediante un soporte superior de cojín (54), una porción extrema de un cojín unidad (55) está conectada al soporte superior de cojín (54), el impacto relajante de la unidad de cojín (55) se propaga desde una rueda trasera (16), y los extremos traseros (22j) de los bastidores principales (22) están colocados detrás de las porciones de conexión. (11C) del soporte superior del cojín (54) a los marcos de pivote (23) en una vista lateral, estando conectados los	El bastidor de carrocería principal 100 de la realización ilustrada comprende adicionalmente una parte de bastidor central 106 dispuesta en un plano central P del bastidor de carrocería principal 100 y asegurada a al menos uno de, preferiblemente a todos, el cabezal de dirección 101, el miembro amortiguador superior 1 1 5, el miembro amortiguador inferior 1 20, el miembro de soporte inferior 1 1 9 y el miembro de soporte superior 1 21 mediante medios de sujeción. (Párr. 41).

	extremos traseros (22j) de los marcos principales (22) a las respectivas porciones extremas superiores de los marcos de pivote izquierdo y derecho. (23). (Párr. 19).	
Uno o más segundos miembros de bastidor (104), extendiéndose dicho segundo miembro de bastidor (104) hacia abajo desde dicha caja de conexiones (105).	El bastidor de carrocería es un bastidor de carrocería de un vehículo montado en silla de montar en el que un par de bastidores principales izquierdo y derecho (22) se extienden hacia abajo hacia la parte trasera desde una porción superior de un tubo frontal (21). (Párr. 11).	La parte derecha del bastidor 102 tiene una forma alargada que se extiende desde el cabezal de dirección 101 hacia atrás y hacia abajo. (Párr. 45).
Un par de rieles de asiento izquierdo y derecho (106L, 106R) que se extienden hacia atrás desde dicha caja de conexiones (105).	Entre los bastidores de pivote 23 izquierdo y derecho, se extiende un eje de pivote 33, soportando el eje de pivote 33 de manera oscilante la porción extrema delantera del brazo oscilante 14. (Párr. 52).	Una horquilla trasera (500) que comprende brazos oscilantes (570) y una rueda trasera (530) montada de forma pivotante en los brazos oscilantes. (Reiv. 14).

De acuerdo con la comparación realizada anteriormente se concluye que la materia de la reivindicación 1 no es nueva.

Así mismo, D1 divulga las características de las reivindicaciones dependientes de la siguiente manera:

- Reivindicación 2: La porción extrema inferior de la unidad de amortiguación 55 está conectada a un mecanismo de enlace 83 que está conectado al lado de la porción extrema inferior de los bastidores de pivote izquierdo y derecho. 23 y el brazo oscilante 14.

(Párr. 69).

- Reivindicación 3: en la configuración descrita anteriormente, las porciones de extensión inferiores del miembro de refuerzo están dispuestas de manera que se vuelvan gradualmente más estrechas en ancho a medida que desciende a lo largo de las porciones de pared laterales izquierda y derecha del bastidor inferior, y el borde trasero de la porción de extensión inferior se inclina con respecto a la dirección longitudinal del bastidor inferior. Por lo tanto, dado que el bastidor inferior y el miembro de refuerzo se cruzan oblicuamente, la tensión se relaja y la resistencia mejora. (Párr. 23).

- Reivindicación 4: El refuerzo 85 refuerza un par de porciones de conexión izquierda y derecha 11A y una porción de conexión 11B respectivamente, siendo el tubo frontal 21 y los bastidores principales izquierdo y derecho 22 conectados por las

porciones de conexión 11A, estando conectados el tubo colector 21 y el bastidor inferior 26 por las porciones de conexión 11B. (Párr. 71).

- Reivindicación 5: La junta frontal 27 incluye una porción de junta superior 27a y una porción de junta inferior 27b de manera integral, estando hecha la porción de junta superior 27a para que tenga forma de placa, estando dispuesta la porción de junta inferior 27b hacia abajo de la porción de junta superior 27a. (Párr. 89).

- Reivindicación 6: Los bastidores de asiento 24 izquierdo y derecho se extienden respectivamente hacia atrás desde la izquierda y la derecha. bastidores principales 22, y soportan el asiento 17. (Párr. 53).

- Reivindicación 7 y 9: La porción de unión inferior 27b es una porción ramificada en izquierda y derecha, e incluye un par de porciones huecas izquierda y derecha 27g y un par de porciones de conexión de bastidor inferior izquierda y derecha 27h de manera integral, las porciones huecas 27g estando dispuestas en la porción superior de manera que sean huecas, estando dispuestas las porciones de conexión del bastidor inferior 27h hacia abajo de las respectivas porciones huecas 27g. (Párr. 93).

- Reivindicación 8: Como se muestra en la FIG. 8, el bastidor principal 22 está formado para tener una sección transversal rectangular e incluye una porción de conexión 22g que tiene forma de placa plana que refuerza la porción central en la dirección vertical. (Párr. 114).

- Reivindicación 10: Como se muestra en la FIG. 12, en la porción de extremo superior de una superficie lateral exterior 23b del bastidor pivotante 23, se forma un rebaje de la porción de extremo superior 23d, extendiéndose el rebaje de la porción de extremo superior 23d hasta una superficie de extremo frontal 23c, y se perfora un orificio de penetración 23f. la porción inferior del rebaje de la porción extrema superior 23d, penetrando el orificio de penetración 23f hasta una superficie lateral interior 23e (consulte la FIG. 11) del bastidor pivotante 23. (Párr. 134)

- Reivindicación 11, 13, 14: Las protuberancias izquierda y derecha 85k del refuerzo 85 descrito anteriormente se ajustan a los orificios alargados 22h de los bastidores principales izquierdo y derecho 22, y el refuerzo 85 está colocado con respecto a los bastidores principales izquierdo y derecho 22. Por lo tanto, el refuerzo 85 se puede unir a los bastidores principales izquierdo y derecho 22 en un estado en el

que el refuerzo 85 ha sido colocado, y la precisión del ensamblaje y la trabajabilidad del ensamblaje del refuerzo 85 se puede mejorar. (Párr. 127).

- *Reivindicación 12: Los bastidores de pivote izquierdo y derecho 23 se extienden hacia abajo mientras se curvan respectivamente desde el extremo trasero, parte de los bastidores principales izquierdo y derecho 22 para sobresalir hacia atrás. Entre los bastidores de pivote 23 izquierdo y derecho, se extiende un eje de pivote 33, soportando el eje de pivote 33 de manera oscilante la porción extrema delantera del brazo oscilante 14. (Párr. 52)*

De igual forma, D2 divulga las características de las reivindicaciones dependientes de la siguiente manera:

- *Reivindicación 2: Un amortiguador trasero 580 está asegurado de forma extraíble a la horquilla trasera 500 y al bastidor de carrocería principal 100, preferiblemente por encima del punto de ensamblaje del basculante izquierdo y derecho 570 en el bastidor de carrocería principal 100 con respecto a una dirección descendente. (Párr. 35).*

- *Reivindicación 6: La figura 10 es una vista que ilustra el soporte 610 del sillín que comprende un bastidor 61 1 de soporte del sillín, una cubierta 61 2 hacia abajo del soporte del sillín y una cubierta 61 3 trasera del soporte del sillín. La cubierta 61 2 hacia abajo del soporte del sillín puede formarse a partir de un metal ligero o una aleación de metal ligero de modo que como para soportar el peso del sillín 620 y un conductor. Luego, al menos la cubierta inferior 612 del soporte del sillín se monta en el bastidor principal 100 mediante medios de fijación. El sillín se puede montar en el bastidor de soporte del sillín 611 mediante medios de fijación adicionales. (Párr. 78).*

- *Reivindicación 7: La parte del bastidor central 106, ilustrada en detalle en la FIG. 8, está dispuesto en el plano central P del bastidor de carrocería principal 10. (Párr. 63)*

- *Reivindicación 10, 12: Los brazos oscilantes 570, ilustrados en detalle en la FIG. 9, están dispuestos sustancialmente paralelos al plano central P del bastidor de carrocería principal 100 y están montados de forma pivotante en un extremo del mismo a través de un eje 140 en orificios pasantes correspondientes en las partes inferiores de la parte de bastidor derecha 102 y la parte de bastidor izquierda 105. En caso de que*

se proporcione el engranaje de reducción primaria 130, preferiblemente está dispuesto en el eje 140 de manera que no sea necesario ningún eje y/o cojinete adicional y se pueda reducir el número de piezas. En otro extremo, se proporciona un receptor de rueda 572 para la rueda trasera 530. El receptor de rueda 572 puede ajustarse en la dirección hacia atrás X y/o hacia abajo Y. Preferiblemente, un miembro amortiguador de la horquilla trasera 571 está dispuesto entre los brazos oscilantes 570 y asegurado a ellos mediante medios de sujeción (no mostrados). De este modo, se puede mejorar la estabilidad mecánica y el amortiguador trasero 580 se puede montar fácilmente en el elemento amortiguador de la horquilla trasera 571. (Párr. 66).

Las reivindicaciones dependientes 2 a 14 tampoco cumplen con el requisito de novedad.

Así mismo y, teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 16 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, la reivindicación independiente 21 (NC2022/0000584 del 24 de enero de 2022) refiere a: “Un miembro de ensamblaje de suspensión (...)”. A continuación, se presenta la tabla comparativa entre el objeto reivindicado y los documentos encontrados en el estado de la técnica:

Características esenciales	D1
Un miembro de montaje de suspensión trasera (202).	La porción extrema inferior de la unidad de amortiguación 55 está conectada a un mecanismo de enlace 83 que está conectado al lado de la porción extrema inferior de los marcos de pivote izquierdo y derecho. 23 y el brazo oscilante 14. (Párr. 69).
Comprendiendo dicho miembro de montaje de suspensión trasera (202): un cuerpo sustancialmente en forma de U que tiene un primer brazo extensible (202A), un segundo brazo extensible (202B) y una superficie superior intermedia (202C) que conecta dicho primer brazo extensible (202A) y dicho segundo brazo extensible (202B).	Las porciones de extensión laterales izquierda y derecha 85d incluyen superficies superiores de forma plana 85h que se extienden hacia adelante a lo largo de las superficies inferiores 22c (consulte la Figura 4) de los bastidores principales 22, y están formadas en una forma cónica con el ancho del vehículo. La dirección del ancho se vuelve gradualmente más estrecha a medida que avanza. Los respectivos bordes interiores 85m de las porciones de extensión laterales izquierda y derecha 85d están hechos para formar conjuntamente una forma de U. (Párr. 100).
Donde se proporcionan uno o más orificios de montaje (202BH) en dicho primer brazo extensible (202A) y en dicho segundo brazo extensible (202B).	Las protuberancias izquierda y derecha 85k del refuerzo 85 descrito anteriormente se ajustan a los orificios alargados 22h de los marcos principales izquierdo y derecho 22, y el refuerzo 85 está colocado con respecto a los bastidores principales izquierdo y derecho 22. Por lo tanto, el refuerzo 85 se puede unir a los bastidores principales izquierdo y derecho 22 en un estado en el que el refuerzo 85 ha sido colocado, y la precisión del ensamblaje y la trabajabilidad del ensamblaje del refuerzo 85 se puede mejorar. (Párr. 127).
Una primera pestaña (202AF) que se extiende hacia fuera a lo largo de dicho primer brazo extensible (202A) y una segunda pestaña (202BF) que se extiende hacia fuera a lo largo de dicho segundo brazo extensible (202B).	Para posicionamiento con los marcos principales izquierdo y derecho 22 (consulte la FIG. 4) desde las porciones de esquina 85j a ambos lados de la porción de pared central 85a y las porciones de extensión superiores izquierda y derecha 85b hasta la extensión superior izquierda y derecha porciones 85b, protuberancias 85k están dispuestas respectivamente de manera integral. (Párr. 99).
Y donde dicha primera pestaña (202AF) y dicha segunda pestaña (202BF) se extienden verticalmente por encima de dicho uno o más orificios de montaje (202BH).	La porción de junta inferior 27b de la junta delantera 27 se ramifica en la dirección a lo ancho del vehículo para tener una forma de Y invertida, y los soportes de motor delanteros izquierdo y derecho 88 están dispuestos respectivamente de manera integral en las porciones traseras de la junta izquierda y porciones de conexión del marco inferior derecho 27h que se extienden en dirección vertical. (Párr. 129).

De acuerdo con la comparación realizada anteriormente se concluye que la materia de la reivindicación 21 no es nueva.

A su vez y, teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 16 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, la reivindicación independiente 22 (NC2022/0000584 del 24 de enero de 2022) refiere a: “Un refuerzo de puente (...)”. A continuación, se presenta la tabla comparativa entre el objeto reivindicado y los documentos encontrados en el estado de la técnica:

Características esenciales	D1
Un refuerzo de puente (201) que comprende una porción central (201A), una porción lateral izquierda (201L) y una porción lateral derecha (201R).	El refuerzo 85 incluye una porción de pared central 85a, un par de porciones de extensión superiores izquierda y derecha 85b. (Párr. 80).
Extendiéndose dicha porción lateral izquierda (201L) y dicha porción lateral derecha (201R) extendiéndose hacia fuera desde dicha porción central (201A).	Un par de porciones de extensión inferiores izquierda y derecha 85c, y un par de porciones de extensión laterales izquierda y derecha 85d (una extensión lateral sólo se ilustra la parte 85d) de manera integral. (Párr. 80).
Comprendiendo dicha porción central (201A) un recorte (201C), estando configurada dicha porción central para recibir un miembro de bastidor conectado hacia atrás y una porción de conexión (201B) capaz de recibir un miembro de bastidor conectado hacia adelante.	Además, en la configuración descrita anteriormente, se puede configurar que el tubo de dirección (21) incluya una porción de extensión superior (21a) y una porción de extensión inferior (21c), extendiéndose la porción de extensión superior (21a) a lo largo del interior. porciones de pared lateral (22x) de las porciones de pared superior (22w) de los marcos principales (22), extendiéndose la porción de extensión inferior (21c) a lo largo de las porciones de pared lateral (26h) del marco inferior (26), la porción de extensión superior (21a) está unida a la porción de pared vertical (85a) del miembro de refuerzo (85), y la porción de extensión inferior (21c) está unida a las porciones de pared lateral (26h) del marco inferior (26). (Párr. 17).

De acuerdo con la comparación realizada anteriormente se concluye que la materia de la reivindicación 22 no es nueva.

Igualmente, y teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 16 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, la reivindicación independiente 24 (NC2022/0000584 del 24 de enero de 2022) refiere a: “Un vehículo tipo sillín (100) (...)”. A continuación, se presenta la tabla comparativa entre el objeto reivindicado y los documentos encontrados en el estado de la técnica:

Características esenciales	D1
Un vehículo tipo sillín (100) que comprende: (...) un par de rieles de asiento (106R, 106L) que se extienden hacia atrás desde dicha caja de conexiones (105),	Dada la falta de concisión entre las reivindicaciones independientes 1 y 24 expuestas en el numeral 3.2, ver tabla comparativa de la reivindicación independiente 1.
Un miembro de montaje de la suspensión trasera (202) conectado a dicha caja de conexiones (105), y dicho uno o más segundos miembros de bastidor (104),	La porción extrema inferior de la unidad de amortiguación 55 está conectada a un mecanismo de enlace 83 que está conectado al lado de la porción extrema inferior de los marcos de pivote izquierdo y derecho. 23 y el brazo oscilante 14. (Párr. 69).
Un refuerzo de puente (201) que conecta dicho par de rieles de asiento 30 (106R, 106L), dicho refuerzo de puente (201) unido a dicho miembro de montaje de suspensión trasera (203).	Los bastidores de asiento izquierdo y derecho 24 se extienden respectivamente hacia atrás desde los bastidores principales izquierdo y derecho 22, y soportan el asiento 17. (Párr. 53). (...)En la FIG. 2, la parte delantera del bastidor de carrocería 11 está reforzada por un refuerzo 85. El refuerzo 85 refuerza un par de porciones de conexión izquierda y derecha 11A y una porción de conexión 11B respectivamente, siendo el tubo frontal 21 y los bastidores principales izquierdo y derecho 22 conectados por las porciones de conexión 11A, estando conectados el tubo de cabeza 21 y el marco inferior 26 por las porciones de conexión 11B. (Párr. 71).
Un miembro de refuerzo frontal (203) unido a dicha caja de conexiones (105) y dicho uno o más segundos miembros de bastidor (104).	El refuerzo 85 es un producto forjado formado por forjado y está unido al tubo frontal 21, a los bastidores principales izquierdo y derecho 22 y al bastidor inferior 26 mediante soldadura. Puesto que el refuerzo 85 no está sujeto a trabajo de mecanizado, se suprime el coste del refuerzo 85. (Párr. 72).
Un filtro de aire (701) dispuesto hacia atrás de dicho miembro de montaje de suspensión trasera (202), en el que dicho filtro de aire (701) está montado en un orificio de montaje de filtro de aire (105AH) de dicha caja de conexiones (105).	La característica que aquí se pretende reclamar se encuentra divulgada de forma implícita por el documento D1, toda vez que es ampliamente conocido en el estado de la técnica, específicamente en el campo técnico de la presente solicitud, el uso de filtros de aire en distintas clases de vehículo, al igual que su disposición, instalación y soporte en el bastidor de una motocicleta.

Un soporte de batería (702) dispuesto hacia delante de dicho miembro de montaje de suspensión trasera (202), en el que dicho soporte de batería (702) está montado en un orificio de montaje de soporte de batería (105BH) de dicha caja de conexiones (105).	Un dispositivo de batería 84 está unido a la parte superior del marco de pivote 23 en un lado (el lado izquierdo), estando almacenada una batería 101 en el dispositivo de batería 84. (Párr. 70). (...)En el lado inferior de la porción extrema superior de los bastidores de pivote izquierdo y derecho 23, están dispuestos un par de soportes para motor superiores izquierdo y derecho 87, soportando los soportes para motor superiores izquierdo y derecho 87 respectivamente la parte superior del motor. 35 (consulte la FIG. 1). (Párr. 73).
---	---

De acuerdo con la comparación realizada anteriormente se concluye que la materia de la reivindicación 24 no es nueva.

Así mismo, D1 divulga las características de las reivindicaciones dependientes de la siguiente manera:

- Reivindicación 25: La porción extrema inferior de la unidad de amortiguación 55 está conectada a un mecanismo de enlace 83 que está conectado al lado de la porción extrema inferior de los bastidores de pivote izquierdo y derecho. 23 y el brazo oscilante 14. (Párr. 69).
- Reivindicación 26: (...) en la configuración descrita anteriormente, se puede configurar que los bastidores pivotantes (23) que se extienden hacia abajo respectivamente estén conectados a porciones extremas traseras de los bastidores

principales izquierdo y derecho (22), un par de bastidores inferiores izquierdo y derecho (28) están conectadas a una porción extrema inferior del bastidor inferior (26) a través de una junta delantera (27), las porciones extremas traseras de los bastidores inferiores izquierdo y derecho (28) están conectadas respectivamente a los bastidores pivotantes (23), y la conexión Las porciones (27n) de la junta frontal (27) al bastidor inferior (26) se ensanchan hacia el frente y están conectadas a la porción de pared trasera (26f) y las porciones de pared laterales izquierda y derecha (26h) del bastidor inferior (26). (Párr. 28).

Las reivindicaciones dependientes 25 y 26 tampoco cumplen con el requisito de novedad.

Finalmente y, teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 16 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, la reivindicación independiente 27 (NC2022/0000584 del 24 de enero de 2022) refiere a: “Un método de fabricación (...)”. A continuación, se presenta la tabla comparativa entre el objeto reivindicado y los documentos encontrados en el estado de la técnica:

Características esenciales	D1 / D2
Un método de fabricación de un ensamblaje de bastidor, en el que dicho método comprende los pasos de:	Esta oficina determina que el método carece de novedad frente a D1 toda vez que se trata de la simple acción de ensamblar, ya que es implícito realizar dichas acciones para obtener el aparato reclamado.
Construir una caja de conexiones (Paso S101); y	
Unir uno o más miembros de bastidor a dicha caja de conexiones (Paso S102).	

Así mismo, D1 divulga las características de las reivindicaciones dependientes de la siguiente manera:

Reivindicación 28 y 29: Al igual que en la anterior tabla comparativa, el método de fabricación reivindicado en las enmiendas 28 y 29, se constituye como una acción de ensamblaje implícita para la obtención del aparato, en donde sus características han sido anticipadas a lo largo del presente oficio y no presentan novedad frente a las anterioridades D1 y D2.

Las reivindicaciones dependientes 28 y 29 tampoco cumplen con el requisito de novedad”

4.1. Argumentos en favor de la novedad de la presente invención con respecto al documento D1 y D2

Para iniciar los argumentos, el solicitante desea recordar el problema técnico resuelto por la invención, un resumen y la ventaja técnica de la misma:

Problema resuelto por la presente invención

Por lo general, un ensamblaje de bastidor de un vehículo tipo sillín (en adelante, "vehículo") es un bastidor estructural que sirve como columna del vehículo. Convencionalmente, un extremo superior de un amortiguador trasero está unido a un soporte conectado a un bastidor principal del ensamblaje de bastidor. Es importante destacar que el bastidor principal del ensamblaje de bastidor está sujeto a tensión en diversas condiciones de conducción. Además de eso, los puntos de fijación en el bastidor principal y el amortiguador trasero están sujetos a cargas debido al frenado, la aceleración y las curvas. Por lo tanto, estas partes tienen que soportar una carga y tensión significativas. Además, los rieles del asiento están conectados directamente al bastidor principal del vehículo a través de soldadura, lo que tiende a aumentar los problemas de integridad estructural, como zonas afectadas por el calor, mayores vibraciones, menor resistencia a la fatiga en el bastidor principal, lo que, como resultado, reduce la resistencia del bastidor principal del vehículo.

Por lo tanto, se convierte en un desafío para los diseñadores proporcionar una rigidez y resistencia mejoradas del ensamblaje de bastidor con un diseño compacto sin aumentar el peso total del vehículo.

Resumen de la presente invención

La presente materia proporciona un ensamblaje de bastidor 101. El ensamblaje de bastidor 101 incluye una caja de conexiones 105, un miembro de montaje de suspensión trasera 202, un refuerzo de puente 201 y un miembro de refuerzo delantero 203. La caja de conexiones 105 es responsable de proporcionar una pluralidad de porciones de fijación para recibir múltiples componentes del ensamblaje de bastidor 101, eliminando así la pluralidad de estructuras de montaje. Además, la caja de conexiones 105 también elimina la curvatura en los miembros de bastidor 101, reduciendo así la longitud y la tensión en los miembros de bastidor.

Un amortiguador 108 unido directamente a la caja de conexiones 105 a través del miembro de montaje de suspensión trasera 202 y el refuerzo de puente 201 que refuerza la porción de fijación para resistir las cargas encontradas durante las condiciones de conducción y aumentar la capacidad de soporte de tensión del bastidor. El miembro de refuerzo delantero ayuda a resistir las cargas encontradas durante las condiciones de conducción.

Además, el ensamblaje de bastidor 101 desempeña el papel de esqueleto en un vehículo tipo sillín 100. En donde la caja de conexiones 105 recibe un primer miembro de bastidor 103, uno o más segundos miembro de bastidor 104, un par de rieles de asiento 106 del ensamblaje de bastidor 101. Además, el miembro de montaje de la suspensión trasera 202, el miembro de refuerzo delantero 203, un filtro de aire 701 y un soporte de batería 702 están conectados a la caja de conexiones 105 del ensamblaje de bastidor 101.

Y finalmente, se proporciona un método de fabricación del ensamblaje de bastidor 101. El método incluye la construcción de la caja de conexiones 105. La construcción de la caja de conexiones 105 es crucial ya que requiere sostener/recibir componentes del ensamblaje de bastidor y del vehículo. y luego se proporciona la pieza de unión que es crucial para facilitar el ensamblaje para ahorrar el tiempo de ensamblaje y el costo del ensamblaje.

A modo de referencia, se ilustran los dibujos:

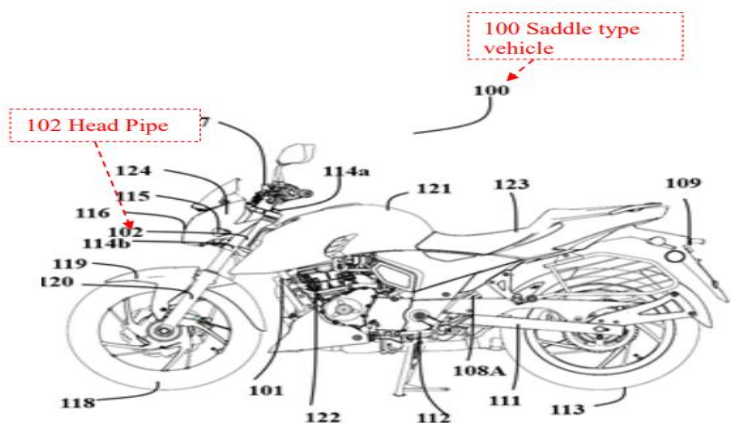


Figura 1a

102 tubo colector

100 vehículo tipo sillín

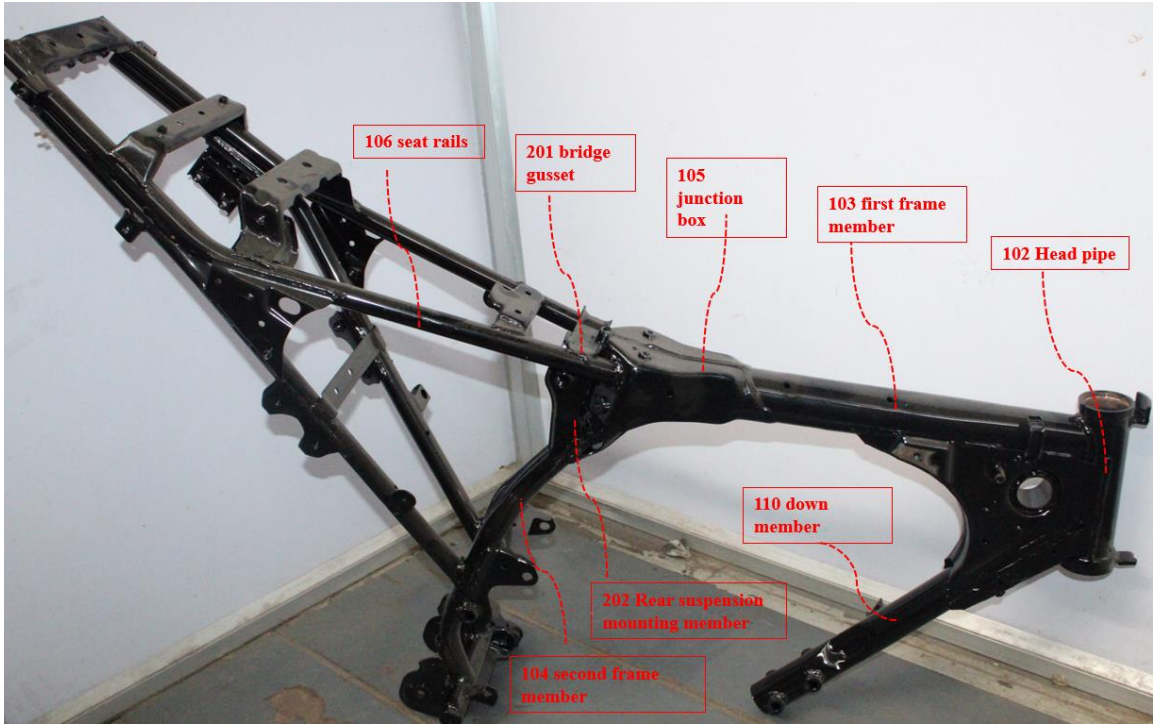


Figura 2

- 106 rieles de asiento
- 201 refuerzo de puente
- 105 caja de conexiones
- 103 primer miembro de bastidor
- 102 un tubo colector
- 110 bastidor inferior
- 202 miembro de montaje de la suspensión trasera
- 104 segundo miembro de bastidor

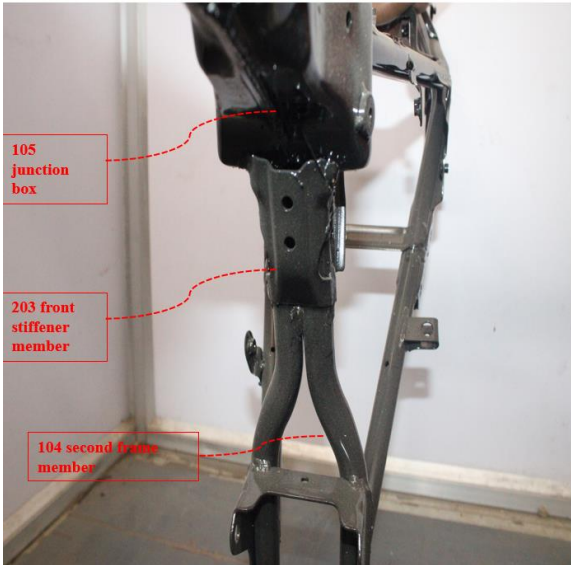


Figura 3

- 105 caja de conexiones
- 203 miembro de refuerzo frontal
- 104 segundo miembro de bastidor

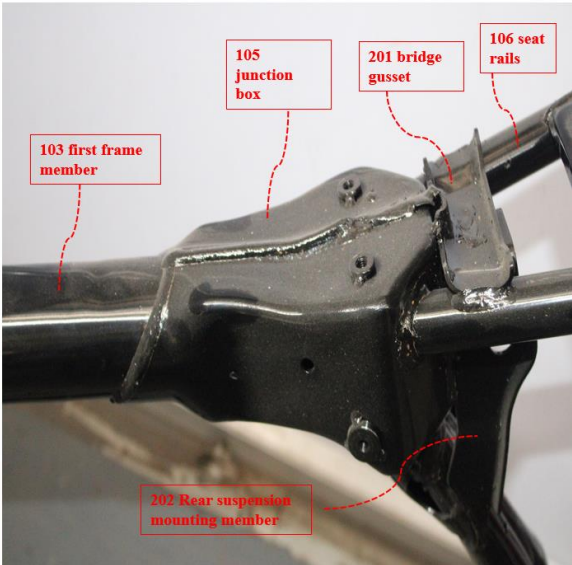


Figura 4

- 103 primer miembro de bastidor
- 105 caja de conexiones
- 201 refuerzo de puente
- 106 rieles de asiento
- 202 miembro de montaje de la suspensión trasera

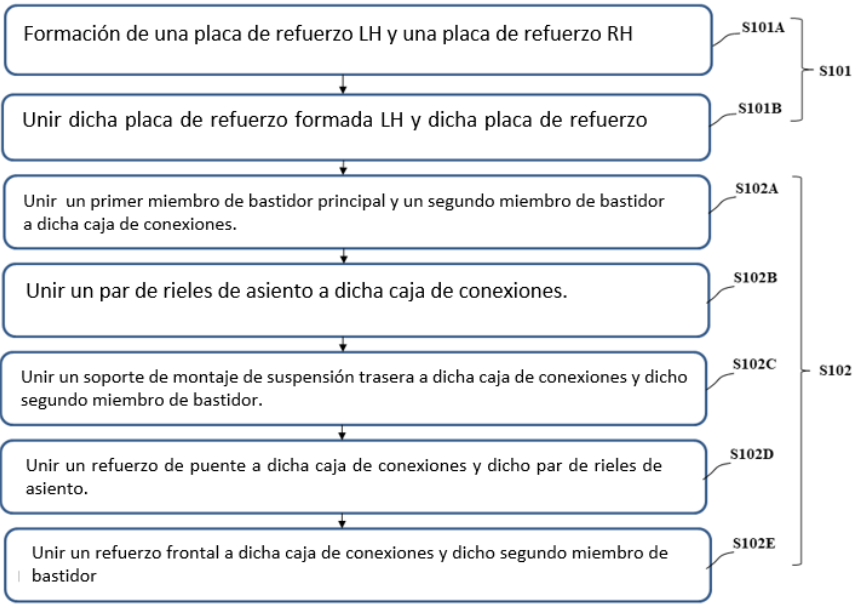


Figura 5

Ventaja técnica

De acuerdo con la arquitectura anterior, una de las principales eficacias de la presente invención es el ensamblaje de bastidor compacto. La caja de conexiones incluye una pluralidad de puntos de fijación. Los puntos de fijación están configurados para recibir dos o más dispositivos, incluida la batería y el dispositivo de limpieza del aire, eliminando así la pluralidad de estructuras de montaje necesarias para montar dos o más dispositivos. Esto permite la máxima utilización del espacio para acomodar otras piezas en función de las necesidades personalizadas del usuario.

La caja de conexiones elimina la curvatura en el miembro del bastidor principal, lo que reduce la longitud y la tensión en el miembro del bastidor principal. Por lo tanto, elimina la necesidad de una pluralidad de estructuras reforzadas necesarias para reforzar la construcción del ensamblaje del bastidor. Esto reduce el peso total del ensamblaje del bastidor.

El amortiguador está unido directamente a la caja de conexiones a través del miembro de montaje de la suspensión trasera y el refuerzo de puente que refuerza el punto de fijación para resistir las cargas encontradas durante diferentes condiciones de conducción.

Además, la caja de conexiones tiene una buena rigidez general y una alta resistencia debido a la forma predeterminada que incluye una sección transversal rectangular en el medio. Además, la superficie superior de la caja de conexiones permite el montaje del miembro de bandeja, lo que proporciona una característica de acceso mejorada durante el mantenimiento. Dado que una pluralidad de componentes electrónicos se ubican en la parte superior de la caja de conexiones, la configuración mencionada anteriormente proporciona facilidad de acceso durante una prueba de diagnóstico del vehículo.

Antes de pasar a los argumentos de novedad, el solicitante quisiera citar el artículo 16 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, según el cual:

"Una invención se considerará nueva cuando no está comprendida en el estado de la técnica. El estado de la técnica comprenderá todo lo que haya sido accesible al público por una descripción escrita u oral, utilización, comercialización o cualquier otro medio antes de la fecha de presentación de la solicitud de patente o, en su caso, de la prioridad reconocida....(...)"

El Examinador en la determinación del estado de la técnica proporciona D1 (US2020391819) y D2 (WO2020135938) para anticipar el propósito de esta solicitud.

El Solicitante reitera que la ausencia de cualquiera de las características esenciales de la presente solicitud frente al Estado de la Técnica consideraría que el conjunto de reivindicaciones pendientes modificadas es “Novedoso” o “Nuevo”.

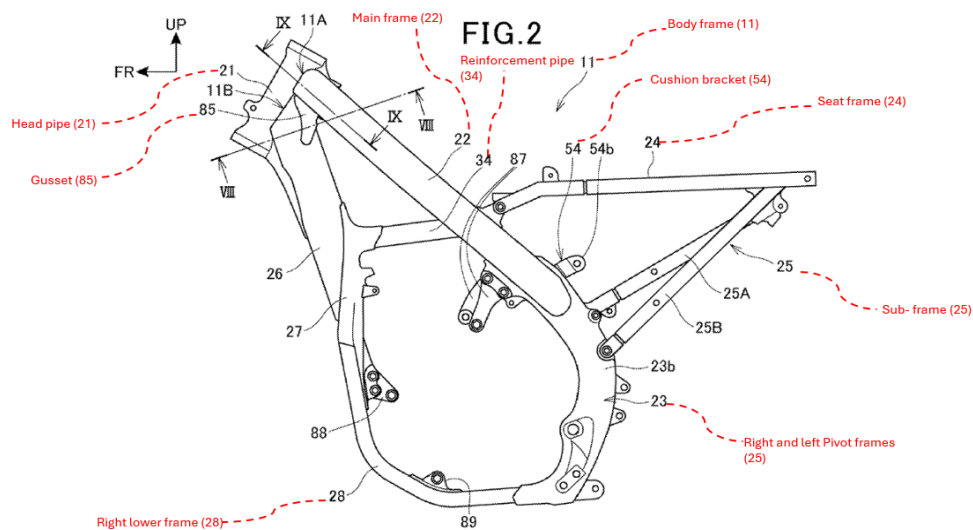
Descripción de D1

Párrafo [0050] que debe leerse con FIG. 2- La materia en D1 está relacionada con un bastidor de carrocería (11) de un vehículo para montar a caballo (10). El bastidor de carrocería (11) incluye un tubo de dirección (21), un par de bastidores principales izquierdo y derecho (22), un par de bastidores de pivote izquierdo y derecho (23), un par de bastidores de asiento izquierdo y derecho (24), bastidores secundarios (25), bastidor inferior (26), una junta delantera (27) y un par de bastidores inferiores izquierdo y derecho (28).

Párrafo [0056] que debe leerse con FIG. 2- La porción superior de la junta delantera 27 y los bastidores principales izquierdo y derecho 22 están conectados entre sí por un tubo de refuerzo 34 que se curva hacia adelante en una forma proyectada.

Párrafo [0057] que debe leerse con FIG. 2- El bastidor inferior izquierdo y derecho (28) se extiende hacia abajo y hacia atrás y están conectados respectivamente a las porciones de extremo inferior del bastidor pivotante izquierdo y derecho (23).

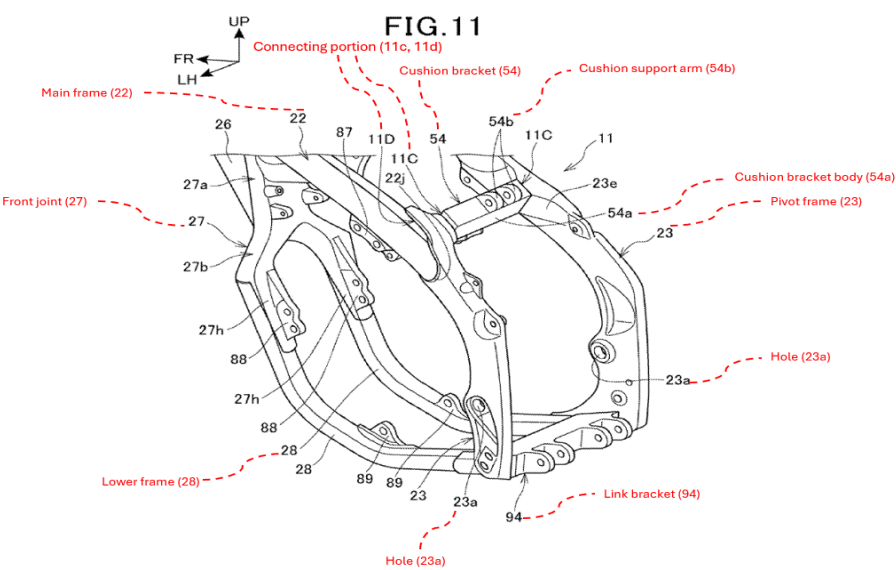
Párrafo [0063] que debe leerse con FIG. 1, FIG. 2 y FIG. 11- Entre las porciones de extremo superior de los bastidores pivotantes izquierdo y derecho (23), un soporte superior amortiguador (54) que se extiende en la dirección del ancho del vehículo, y la porción de extremo superior de una unidad amortiguadora (55) está conectada al soporte superior amortiguador (54), siendo la unidad amortiguadora (55) un amortiguador que relaja el impacto propagado desde la rueda trasera (16) al bastidor de la carrocería (11).



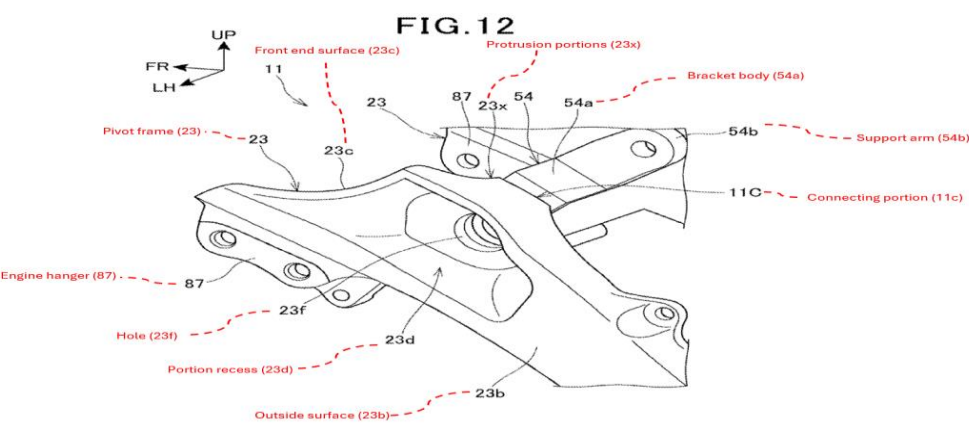
Párrafo [0074] que debe leerse con FIG. 11- el soporte superior del cojín incluye un cuerpo (54a) y un brazo de soporte (54b). El cuerpo (54a) tiene forma de barra, y el brazo de soporte (54b) se extiende hacia arriba y oblicuamente hacia atrás desde el cuerpo (54a) para soportar la unidad de cojín (55).

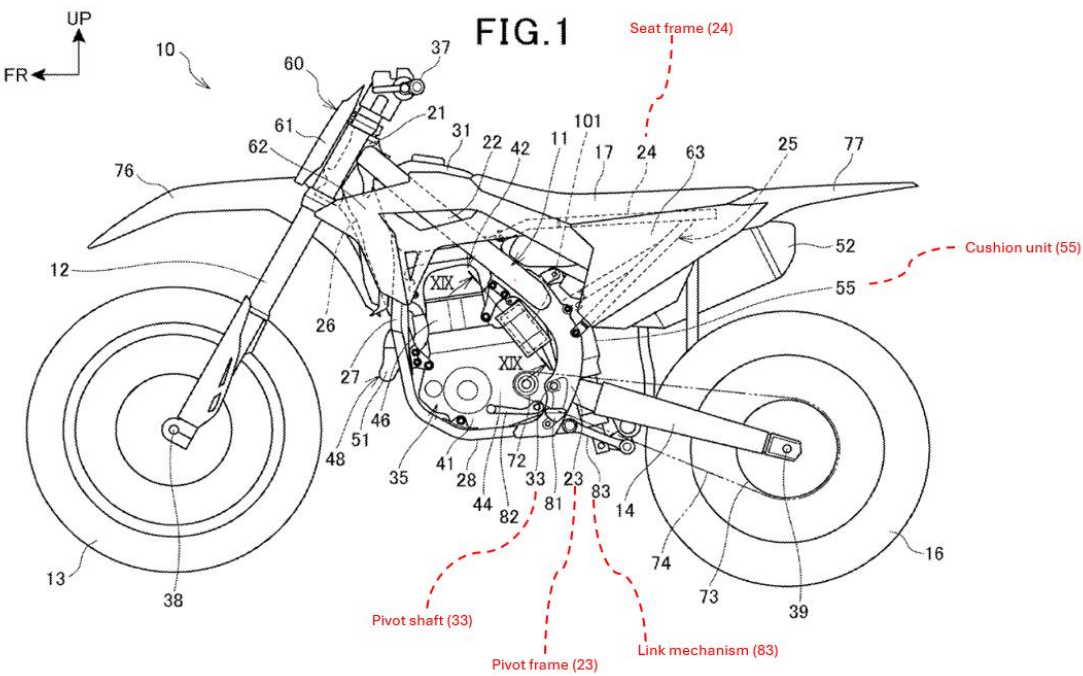
Párrafo [0130] que debe leerse con FIG. 11 y FIG. 1- el soporte del cojín (54a) y el soporte de enlace (94) están conectados al bastidor pivotante izquierdo y derecho (23) en los extremos superior e inferior respectivamente y, además, el soporte de enlace (94) soporta el mecanismo de enlace (83).

Párrafo [0069] que debe leerse con FIG. 11 y FIG. 1- el extremo inferior de la unidad de cojín (55) está conectado al mecanismo de enlace (83). El mecanismo de enlace (83) está conectado además al bastidor pivotante derecho e izquierdo (23) y al brazo oscilante (14).

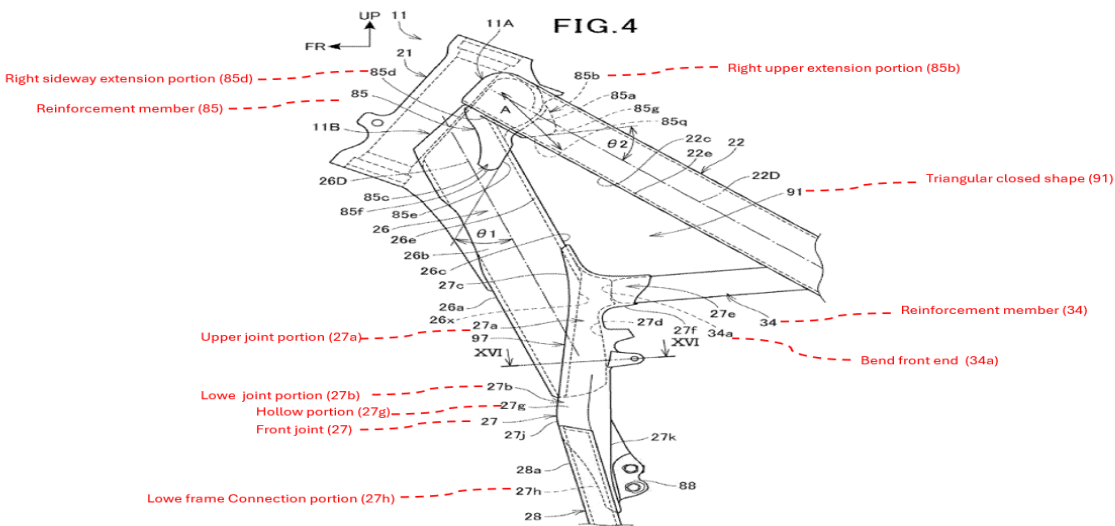


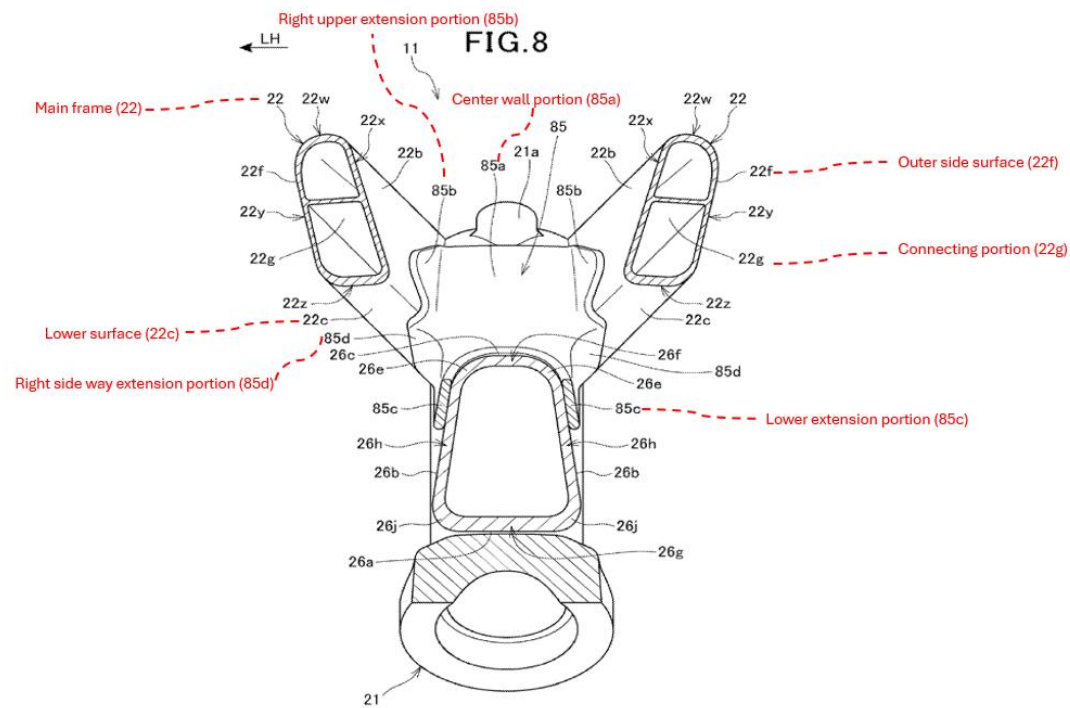
Párrafo [0134] que debe leerse con la FIG. 12- en la porción de extremo superior de una superficie lateral exterior (23b) del bastidor pivotante (23), se forma un rebaje de la porción de extremo superior (23d), el rebaje de la porción de extremo superior (23d) se extiende hasta una superficie del extremo frontal (23c), y se perfora un orificio de penetración (23f) en la porción inferior del rebaje de la porción de extremo superior (23d), el orificio de penetración (23f) penetra hasta una superficie lateral interior (23e) del bastidor pivotante (23).





Párrafo [0087] ser leído con FIG. 2, FIG. 4, y FIG. 8 - la placa de refuerzo (85) es unida al tubo de cabeza (21) por la porción de pared central (85a). Además, la placa de refuerzo (85) está unida al bastidor principal (22) por la porción de extensión izquierda y derecha (85d). Además, la placa de refuerzo (85) está unida al bastidor inferior (26) por la porción de extensión inferior izquierda y derecha (85c).





El solicitante se hará referencia al cuadro comparativo realizado por el examinador en el Oficio N° 7714 sobre la novedad de la reivindicación independiente 1 de la presente solicitud frente al arte citado D1 y posteriormente frente a D2.

Características esenciales	D1	Comentario del solicitante
Un ensamble de bastidor (101) que comprende:	Bastidor de la carrocería de un vehículo. (Reivindicación 1)	

Un tubo colector (102),	El tubo de dirección incluye la porción de extensión superior y la porción de extensión inferior, con la porción de extensión superior extendiéndose a lo largo de las porciones de pared interior desde las porciones de pared superior de los bastidores principales. (Par. 26).	
Un primer miembro del bastidor (103), dicho primer miembro del bastidor (103) que se extiende hacia atrás desde dicho tubo conector (102)	El tubo de refuerzo 34 forma parte del bastidor de la carrocería 11 y se extiende en la dirección longitudinal del vehículo en una vista lateral del mismo con ambas porciones extremas conectadas respectivamente al bastidor principal izquierdo y derecho 22. (Par. 56)	La invención divulgada en D1 proporciona el tubo de refuerzo como se muestra en la FIG.2 y FIG.4. que además está conectado al bastidor principal 22. El solicitante afirma humildemente que en la presente invención, el primer miembro del bastidor está conectado directamente a la caja de conexiones 105 y el tubo de refuerzo 34 como se muestra en D1 está ausente en la presente invención.

o más miembros del bastidor inferior (110), que se extienden hacia abajo desde el tubo conector (102)	Un par de bastidores inferiores izquierdo y derecho (28) están conectados a una porción de extremo inferior del bastidor inferior (26). (Par. 18).	La demandante alega que, en D1, el bastidor inferior 28 está conectado al bastidor pivotante 23. En la presente invención, el bastidor inferior 110 se extiende desde el tubo colector 102 y, además, el bastidor inferior 110 no está conectado a la caja de conexiones 105.
Una caja de conexiones (105), estando dicha caja de conexiones (105) configurada para recibir dicho primer miembro de bastidor (103)	Las respectivas porciones de extremo superior de los bastidores de pivote izquierdo y derecho (23) pueden estar configuradas para estar conectadas entre sí por un soporte de cojín superior (54), una porción de extremo de una unidad de cojín (55) está conectada al soporte de cojín superior (54), el impacto de relajación de la unidad de cojín (55) se propaga desde una rueda trasera (16), y los extremos traseros (22j) de los bastidores principales (22) se colocan detrás de las porciones de conexión. (11C) del soporte superior del cojín (54) a los bastidores	D1 revela el bastidor pivotante izquierdo y derecho 23. Que son dos vigas paralelas que se extienden hacia atrás hacia abajo para conectarse con el bastidor principal 22 y el bastidor inferior 28. Además con referencia a las FIG.1, FIG.2, FIG.11 y FIG.12 del D1. El bastidor pivotante 23 está unido por un soporte de cojín 54 y el soporte de enlace 94. El solicitante afirma que tanto la parte inferior 28 como el bastidor principal 22 se conectan con el

	pivotantes (23) de un lado, estando conectados los extremos traseros (22j) de los bastidores principales (22) a las respectivas porciones de extremo superior de los bastidores pivotantes izquierdo y derecho (23). (Par. 19)	bastidor pivotante 23 y, en la presente invención, el primer miembro del bastidor 103 se conecta con la caja de conexiones 105.
Uno o más miembros del segundo bastidor (104), dicho miembro del segundo bastidor (104) que se extiende hacia abajo desde dicha caja de conexiones (105)	El bastidor de la carrocería es un bastidor de carrocería de vehículo montado en sillín en el que un par de bastidores principales izquierdo y derecho (22) se extienden hacia abajo hacia la parte trasera desde una parte superior de un tubo delantero (21). (Par.11).	Haciendo referencia al párrafo 00061 de la presente invención, el segundo miembro de bastidor 104 se extiende oblicuamente hacia abajo desde la caja de conexiones 104. En D1, el bastidor principal 22 se extiende hacia atrás y está conectado en el bastidor 23 del pivote, mientras que el segundo miembro 104 del bastidor está conectado con caja de conexiones 105 y se extiende hacia abajo de ella. Además, el segundo miembro del bastidor 104 proporciona las disposiciones para montar la unidad de potencia del vehículo tipo sillín, mientras que en D1 el soporte del

		motor de suspensión 87 se proporciona con el bastidor pivotante 23.
Un par de rieles de asiento izquierdo y derecho (106L, 106R) que se extienden hacia atrás desde dicha caja de conexiones (105).	Entre los bastidores de pivote izquierdo y derecho 23, se extiende un eje de pivote 33, el eje de pivote 33 soporta la parte delantera del brazo de pivote 14 de forma pivotante. (Par. 52).	El solicitante afirma que los rieles de asiento 106L, 106R de la presente invención están conectados directamente con la caja de conexiones 105 como se indica en el apartado [00061]. Mientras que en D1 el bastidor del asiento 24 está conectado con el bastidor principal 22 y el subbastidor 25 como se indica en el párrafo [0054] de D1. Además como se muestra arriba en FIG. 1, FIG. 2 y FIG. 12 el bastidor pivotante 23 está configurado para conectarse con el brazo oscilante 14 también proporcionado arriba en

		Párrafo [0069] para ser leído con FIG. 11 y FIG. 1.
--	--	--

El solicitante afirma que la invención tal como se reivindica en la reivindicación 1, proporciona una caja de conexiones 105. La caja de conexiones 105 recibe el primer miembro de bastidor 103 y además, el uno o más segundo miembro 104 y un par de rieles de asiento izquierdo y derecho 106L, 106R que se extienden hacia abajo y hacia atrás respectivamente desde la caja de conexiones 105.

Por lo tanto, D1 no divulga los elementos o componentes antes mencionados que hacen que la reivindicación 1 sea novedosa con respecto a D1.

El examinador alega además:

- 1. Reivindicación 2: La porción extrema inferior de la unidad de amortiguación 55 está conectada a un mecanismo de enlace 83 que está conectado al lado de la porción extrema inferior de los marcos de pivote izquierdo y derecho. 23 y el brazo oscilante 14. (Párr. 69).

El solicitante afirma que la actual reivindicación 2, proporciona un miembro de montaje de la suspensión trasera 202. El miembro de suspensión trasero 202 está conectado a la caja de conexiones 105 y al uno o más segundos miembros del bastidor 104.

Considerando que, D1 proporciona en el párrafo [0063] que debe leerse con FIG. 1, FIG. 2, y FIG. 11- Entre las porciones de extremo superior de los bastidores de pivote izquierdo y derecho (23), un soporte superior de cojín (54) que se extiende en la dirección del ancho del vehículo, y la porción de extremo superior de una unidad de cojín (55) está conectada al soporte superior de cojín (54), siendo la unidad de cojín (55) un amortiguador que relaja el impacto propagado desde la rueda trasera (16) al bastidor de la carrocería (11).

En la presente invención, el amortiguador 108A está montado sobre el miembro de suspensión trasero 202 y el brazo oscilante 111. Pero en D1 la unidad de amortiguación 55 está conectada al soporte de amortiguación 54 y al mecanismo de enlace 83. De ahí que la reivindicación 2 sea novedosa respecto a la D1.

El solicitante pide al Examinador que renuncie a la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

2. Reivindicación 3: en la configuración descrita anteriormente, las porciones de extensión inferiores del miembro de refuerzo están dispuestas de tal manera que se vuelven gradualmente más estrechas en anchura a medida que desciende a lo largo de las porciones de las paredes laterales izquierda y derecha del bastidor inferior, y el borde de salida de la porción de extensión inferior está inclinado con respecto a la dirección longitudinal del bastidor inferior. Por lo tanto, dado que el bastidor inferior y el miembro de refuerzo se cruzan oblicuamente, se relaja la tensión y se mejora la resistencia. (Párr. 23).

El solicitante alega que la reivindicación 3 proporciona un refuerzo de puente 201. El refuerzo de puente 201 está conectado al par de rieles de asiento izquierdo y derecho 106L, 106R y al miembro de montaje de la suspensión trasera 202.

Como se nota, D1 no divulga el refuerzo de puente 201 capaz de recibir el miembro de montaje de suspensión trasera 202. Además, el refuerzo de puente 201 está configurado para tener una porción de conexión 201B. La porción de conexión 201B es capaz de recibir una porción de la caja de conexiones 105.

El solicitante pide al Examinador que desestime la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

3. Reivindicación 4: El refuerzo 85 refuerza un par de porciones de conexión izquierda y derecha 11A y una porción de conexión 11B respectivamente, siendo el tubo frontal 21 y los bastidores principales izquierdo y derecho 22 conectados por las porciones de conexión 11A, estando conectados el tubo de cabeza 21 y el marco inferior 26 por las porciones de conexión 11B. (Párr. 71).

El solicitante afirma que la reivindicación 4 proporciona un miembro de refuerzo delantero 203 unido a la caja de conexiones 105 y al uno o más segundo miembro de bastidor 104. Aquí, el examinador comparó el miembro de refuerzo delantero 203 con el refuerzo 85 como se muestra en las FIG.4, FIG.8 y FIG. 10. La placa de refuerzo (85) está unida al tubo de dirección (21) por la porción de pared central (85a). Además, la placa de refuerzo (85) está unida al bastidor principal (22) por la porción de extensión izquierda y derecha (85d). Además, la placa de refuerzo (85) está unida al

bastidor inferior (26) por la porción de extensión inferior izquierda y derecha (85c) proporcionada en el párrafo [0087] de D1. La finalidad y el ensamblaje del miembro de refuerzo delantero 203 son diferentes de los de la placa de refuerzo 85. Por lo tanto, la reivindicación 4 es novedosa con respecto a la reivindicación 5. De ahí que la reivindicación 4 sea novedosa con respecto a la D1.

El solicitante pide al Examinador que desestime la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

4. Reivindicación 5: La junta frontal 27 incluye una porción de junta superior 27a y una porción de junta inferior 27b de manera integral, estando hecha la porción de junta superior 27a para que tenga forma de placa, estando dispuesta la porción de junta inferior 27b hacia abajo de la porción de junta superior 27a. (Párr. 89).

El solicitante afirma que la reivindicación 5 de la presente invención proporciona la caja de conexiones 105 que incluye una placa de refuerzo LH 105L y una placa de refuerzo RH 105R. La placa de refuerzo LH 105L y la placa de refuerzo RH 105R se combinan y forman la caja de conexiones 105. Además, una primera porción que recibe 105F se forma hacia una ensambladura común de la placa del placa de refuerzo LH 105L y de la placa del placa de refuerzo RH (105R) según lo proporcionado en el párrafo [00064].

En el D1, la junta frontal 27 está conectada al bastidor inferior 28. y además, la junta frontal 27 está conectada al bastidor principal 22 mediante un tubo de refuerzo 34 como se indica en el párrafo [0056] del D1 que debe leerse con la figura 11. Además, haciendo referencia al párrafo [0073] del D1, en la porción inferior de la junta delantera 27, están dispuestos un par de perchas de motor izquierda y derecha 88.

Por lo tanto, las placas de refuerzo de la caja de conexiones 105 sirven para proporcionar porciones de montaje para conectar el filtro de aire y el soporte de la batería.

El solicitante pide al Examinador que desestime la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

5. Reivindicación 6: Los bastidores de asiento 24 izquierdo y derecho se extienden respectivamente hacia atrás desde la izquierda y la derecha. marcos principales 22, y soportan el asiento 17. (Párr. 53).

En la presente invención, el par de rieles de asiento 106L y 106R se extienden hacia atrás desde la caja de conexiones 105 y también están soldados a la caja de conexiones 105. Más allá, el par de rieles de asiento izquierdo y derecho 106L, 106R está conectado al par de segundos miembros de bastidor izquierdo y derecho 104L, 104R a través de un par de travesaños izquierdo y derecho 107L, 107R. D1 en ninguna parte divulga esta configuración como se muestra en la FIG.2 de D1, el bastidor de asiento 24 tiene diferente propósito y disposición. Por lo tanto, la reivindicación 6 es novedosa con respecto al citado estado de la técnica D1.

El solicitante pide al Examinador que desestime la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

6. Reivindicación 7 y 9: La porción de unión inferior 27b es una porción ramificada en izquierda y derecha, e incluye un par de porciones huecas izquierda y derecha 27g y un par de porciones de conexión de marco inferior izquierda y derecha 27h de manera integral, las porciones huecas 27g estando dispuestas en la porción superior de manera que sean huecas, estando dispuestas las porciones de conexión del marco inferior 27h hacia abajo de las respectivas porciones huecas 27g. (Párr. 93).

El solicitante alega que la reivindicación 7 establece que se forma una primera porción receptora 105F que tiene una sección transversal sustancialmente circular capaz de recibir un miembro de bastidor de sección transversal congruente y la reivindicación 9 establece que la caja de conexiones 105 incluye una porción receptora 105S que tiene una sección transversal rectangular truncada para recibir miembros de bastidor.

*Como se proporciona en **el párrafo [0089-0095]** que debe leerse con la **FIG. 2, FIG. 15** de D1 la configuración de la junta frontal 27 es tal que es capaz de recibir el motor y el miembro inferior del bastidor 28. Además, en **el párrafo [0160]** que debe leerse con **la FIG. 17** se establece que la percha del motor 88 está dispuesta en la pared posterior 27u, y las paredes laterales respectivas del bastidor inferior izquierdo y derecho 28 están unidas a las paredes interiores 27v y exteriores 27w. Además, la porción de unión*

superior 27a está hecha en forma de placa y la porción inferior 27b está dispuesta hacia abajo y también la porción inferior 27b tiene ramas, que también está ausente en la presente invención.

Por lo tanto, las reivindicaciones 7 y 9 son novedosas con respecto a la D1.

El solicitante pide al Examinador que desestime la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

7. Reivindicación 8: Como se muestra en la FIG. 8, el marco principal 22 está formado para tener una sección transversal rectangular e incluye una porción de conexión 22g que tiene forma de placa plana que refuerza la porción central en la dirección vertical. (Párr. 114).

Los solicitantes afirman que las formas de las que se habla en la reivindicación 8 se refieren a la caja de conexiones 105, cuya sección transversal es sustancialmente rectangular a partir de una porción central 105M.

El examinador ha proporcionado la forma del bastidor principal 22 que es rectangular e incluye una porción de conexión 22g como se muestra anteriormente en el párrafo[0114] que debe leerse con la FIG.8 de D1. Además, las porciones de conexión 11D conectan las porciones del extremo superior de los bastidores de pivote 23 y las porciones del extremo inferior de los bastidores principales 22. En las porciones de conexión 11D, los bastidores principales 22 están conectados al lado exterior de los bastidores pivotantes 23 .

El documento D1 establece que la porción de conexión 11D de los bastidores pivotantes 23 recibe el bastidor principal 23 por el lado exterior. Pero en la presente invención la caja de conexiones 105 aloja o acomoda el miembro de bastidor dentro de la sección transversal o porción central 105M.

Por lo tanto, la reivindicación 8 es novedosa con respecto a D1.

El solicitante pide al Examinador que desestime la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

8. Reivindicación 10: Como se muestra en la FIG. 12, en la porción de extremo superior de una superficie lateral exterior 23b del marco de pivote 23, se forma

un rebaje de la porción de extremo superior 23d, extendiéndose el rebaje de la porción de extremo superior 23d hasta una superficie de extremo frontal 23c, y se perfora un orificio de penetración 23f. la porción inferior del rebaje de la porción extrema superior 23d, penetrando el orificio de penetración 23f hasta una superficie lateral interior 23e (consulte la FIG. 11) del marco de pivote 23. (Párr. 134).

El solicitante afirma que la reivindicación 10 proporciona el miembro de montaje de la suspensión trasera 202. El miembro de montaje de la suspensión trasera 202 incluye dos brazos extensibles 202A, 202B y una superficie superior 202C. El miembro de montaje de la suspensión trasera 202 incluye dos brazos extensibles 202A, 202B y una superficie superior 202C. Pero el bastidor pivotante 23 de D1 tiene dos patas como formación que se extienden hacia atrás desde el bastidor principal 22. Además, el soporte del cojín 54 se proporciona entre los bastidores pivotantes izquierdo y derecho 23 para conectar la unidad de cojín 55. Además, el soporte 54 del cojín se proporciona entre el bastidor 23 del pivote izquierdo y derecho para conectar la unidad 55 del cojín. Por lo tanto, el miembro de montaje de la suspensión trasera 202 tiene la configuración y la funcionalidad diferentes sobre el bastidor 23 del pivote del arte previo citado.

El solicitante pide al Examinador que desestime la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

9. Reivindicación 11, 13, 14: Las protuberancias izquierda y derecha 85k del refuerzo 85 descrito anteriormente se ajustan a los orificios alargados 22h de los marcos principales izquierdo y derecho 22, y el refuerzo 85 está colocado con respecto a los bastidores principales izquierdo y derecho 22. Por lo tanto, el refuerzo 85 se puede unir a los bastidores principales izquierdo y derecho 22 en un estado en el que el refuerzo 85 ha sido colocado, y la precisión del ensamblaje y la trabajabilidad del ensamblaje del refuerzo 85 se puede mejorar. (Párr. 127).

El solicitante alega que la reivindicación 11 proporciona un refuerzo de puente 201, la reivindicación 13 proporciona un miembro de refuerzo delantero 203. Como se muestra en la Fig. 2 de la presente invención.

El refuerzo de puente 201 está conectado a la caja de conexiones 105 y al par de rieles de asiento 106L, 106R, mientras que el miembro de refuerzo delantero 203 está conectado al par segundos miembros de bastidor 104 y a la caja de conexiones 105. Además, el refuerzo de puente 201 está adaptado para recibir el miembro de montaje de la suspensión trasera 202 a través de un recorte 201c. Además, el refuerzo de puente 201 está adaptado para recibir el miembro de montaje de suspensión trasera 202 a través de un recorte 201c.

*En el D1 la placa de refuerzo 85 es provista en **el párrafo [0087] para ser leído con la FIG. 2, FIG.4, y FIG.8 y el párrafo [0127] para ser leído con FIG. 10.** La placa de refuerzo 85 está conectada al tubo de dirección 21, tubo inferior 26 y bastidor principal 22. Lo cual tiene el propósito de mantener la tensión en el área formada por estos tres tubos. Por lo tanto, D1 falla en revelar el puente 201 y el miembro de refuerzo frontal 203 y su función y ensamblaje.*

De ahí que la reivindicación 11, 13, 14 sea novedosa con respecto a la D1.

El solicitante pide al Examinador que desestime la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

10. Reivindicación 12: Los bastidores de pivote izquierdo y derecho 23 se extienden hacia abajo mientras se curvan respectivamente desde el extremo trasero. parte de los bastidores principales izquierdo y derecho 22 para sobresalir hacia atrás. Entre los bastidores de pivote 23 izquierdo y derecho, se extiende un eje de pivote 33, soportando el eje de pivote 33 de manera oscilante la porción extrema delantera del brazo oscilante 14. (Párr. 52).

El solicitante alega que la reivindicación 12 establece que el refuerzo de puente 201 incluye un miembro lateral izquierdo 201L y un miembro lateral derecho 201R. Además, el miembro lateral izquierdo 201L y el miembro lateral derecho 201R están conectados a los rieles de asiento 106L, 106R.

En D1, la pieza tipo refuerzo de puente no está disponible. Además, el bastidor pivotante 23 está configurado para alojar el eje pivotante 33 que soporta el brazo oscilante 14.

Al igual que en la presente invención, el brazo oscilante no está conectado a ninguno de los componentes reivindicados, y además no hay referencia al eje de pivote 33 en la presente invención, lo que la hace novedosa con respecto a la D1.

El solicitante pide al Examinador que desestime la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

El solicitante se hará referencia al cuadro comparativo realizado por el examinador en el Oficio N° 7714 sobre la novedad de la reivindicación independiente 21 de la presente solicitud frente al arte citado D1.

Características esenciales	D1	Comentarios del solicitante
Un miembro de montaje de la suspensión trasera (202)	La porción del extremo inferior de la unidad de amortiguación 55 está conectada a un mecanismo de articulación 83 que está conectado al lado de la porción del extremo inferior de los bastidores de pivote izquierdo y derecho 23 y el brazo oscilante 14. (Par. 69).	El solicitante afirma que el miembro de montaje de suspensión trasera (202) está conectado al refuerzo de puente 201, a los rieles de asiento 106R, 106L y al segundo miembro del bastidor 104. Además, el amortiguador 108 está conectado al miembro de montaje de suspensión trasera 202 y al brazo basculante. Mientras que en D1 el bastidor pivotante 23 está conectado por el soporte de cojín 54 y entonces el soporte 54 recibe la unidad de cojín 55 que está conectada además al mecanismo de enlace 83

		que también está conectado al bastidor pivotante 23. Por lo tanto, indirectamente la unidad de cojín 55 está conectada al bastidor pivotante 23. Por lo tanto, indirectamente la unidad de cojín 55 está conectada al bastidor pivotante 23.
Dicho miembro de montaje de la suspensión trasera (202) que comprende: un cuerpo sustancialmente en forma de U que tiene un primer brazo extensible (202A), un segundo brazo extensible (202B) y una superficie superior intermedia (202C) que conecta dicho primer brazo extensible (202A) y dicho segundo brazo extensible (202B)	Las porciones de extensión 85d de los lados izquierdo y derecho incluyen superficies superiores 85h de forma plana que se extienden hacia delante a lo largo de las superficies inferiores 22c (véase la figura 4) de los bastidores principales 22, y tienen forma cónica con la anchura del vehículo. La dirección de la anchura se estrecha gradualmente a medida que avanza. Los respectivos bordes interiores 85m de las porciones de extensión	El solicitante alega que, dado que el miembro de montaje de suspensión trasera (202) es novedoso, las demás características relacionadas también lo son. El examinador aquí citó la forma del elemento de refuerzo 85 que está hecho de los bordes internos 85m de la porción de extensión del lado izquierdo y derecho 85d para formar conjuntamente una forma de U. Como el miembro de refuerzo 85 está conectado a los bastidores como el bastidor inferior, el bastidor principal y el tubo de dirección. Que es <u>diferente de la suspensión</u>

	85d de los lados izquierdo y derecho están hechos para formar conjuntamente una forma de U (par. 100).	<u>trasera miembro de montaje 202.</u>
con uno o más orificios de montaje (202BH) en el primer brazo extensible (202A) y en el segundo brazo extensible (202B)	Los salientes izquierdo y derecho 85k del refuerzo 85 descrito anteriormente encajan en los orificios alargados 22h de los bastidores principales izquierdo y derecho 22, y el refuerzo 85 se coloca con respecto a los bastidores principales izquierdo y derecho 22. Por lo tanto, el refuerzo 85 puede fijarse a los bastidores principales izquierdo y derecho 22 en un estado en el que el refuerzo 85 se ha colocado, y la precisión de montaje y la trabajabilidad del montaje del refuerzo 85 pueden mejorarse. (Párr. 127).	El solicitante aclara que el uno o más orificios de montaje 202BH se proporcionan para conectar el amortiguador 108. Mientras que las protuberancias 85K previstas en el miembro de refuerzo 85 están para conectar el bastidor principal 22.

un primer reborde (202AF) que se extiende hacia el exterior a lo largo de dicho primer brazo extensible (202A) y un segundo reborde (202BF) que se extiende hacia el exterior a lo largo de dicho segundo brazo extensible (202B)	Para el posicionamiento con los bastidores principales izquierdo y derecho 22 (referirse a la FIG. 4) desde las porciones de esquina 85j a ambos lados de la porción de pared central 85a y las porciones de extensión superior izquierda y derecha 85b hasta las porciones de extensión superior izquierda y derecha 85b, las protuberancias 85k están dispuestas respectivamente de forma integral. (Par. 99).	El solicitante afirma que la primera pestaña 202AF y la segunda pestaña 202BF son partes extendidas de los brazos 202A, 202B. Las pestañas 202AF, 202BF. Mientras que la porción de extensión 85b del miembro de refuerzo 85 está conectada a los bastidores principales 22.
Y en donde dicho primer reborde (202AF) y dicho segundo reborde (202BF) se extienden verticalmente por encima de dicho uno o más orificios de montaje (202BH).	La porción del extremo inferior de la unidad de amortiguación 55 está conectada a un mecanismo de articulación 83 que está conectado al lado de la porción del extremo inferior de los bastidores de pivote izquierdo y derecho 23	

	y el brazo oscilante 14. (Par. 69).	
--	--	--

Por lo tanto, el solicitante sostiene que la reivindicación 21, que reivindica el elemento de montaje de la suspensión trasera 202, es nueva con respecto al elemento de refuerzo 85 de D1.

El solicitante solicita al Examinador que renuncie a la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

A continuación, se hará referencia al cuadro comparativo realizado por el examinador en el Oficio N° 7714 sobre la novedad de la reivindicación independiente 22 de la presente solicitud frente al arte citado D1.

Características esenciales	D1	Comentarios del solicitante
Un refuerzo de puente (201) que comprende una porción central (201A), una porción lateral izquierda (201L) y una porción lateral derecha (201R).	El refuerzo 85 incluye una porción de pared central 85a, un par de porciones de extensión superior izquierda y derecha 85b. (Par. 80).	El solicitante afirma que se proporciona el refuerzo de puente 201 que está conectado a la caja de conexiones 105 y a los rieles de asiento 106R, 106L. Mientras que el miembro de refuerzo 85 está previsto para conectar con el tubo de dirección 21, el bastidor principal 22 y el bastidor inferior 26. Además, la porción lateral izquierda 201L y la porción lateral derecha

		201R están conectadas a los rieles del asiento 106R, 106L. Por lo tanto, el par de porciones de extensión superior 85b está sirviendo el diverso propósito la derecha y la porción lateral izquierda 201R, 201L.
extendiéndose dicha porción lateral izquierda (201L) y dicha porción lateral derecha (201R) extendiéndose hacia fuera desde dicha porción central (201A)	Un par de porciones de extensión inferiores izquierda y derecha 85c, y un par de porciones de extensión laterales izquierda y derecha 85d (sólo se ilustra una porción de extensión lateral 85d) integralmente. (Par. 80).	
Comprendiendo dicha porción central (201A) un recorte (201C), estando configurada dicha porción central para recibir un miembro de bastidor conectado hacia atrás y una porción de conexión (201B) capaz de recibir un miembro de bastidor conectado hacia adelante	Además, en la configuración descrita anteriormente, el tubo de dirección (21) puede estar configurado para incluir una porción de extensión superior (21a) y una porción de extensión inferior (21c), la porción de extensión superior (21a) extendiéndose a lo largo de las porciones de pared interior porciones de pared	El solicitante afirma que la porción central 201A tiene un recorte 201C para recibir el miembro de montaje de suspensión trasera 202.

	lateral (22x) de las porciones de pared superior (22w) de los bastidores principales (22), la porción de extensión inferior (21c) extendiéndose a lo largo de las porciones de pared lateral (26h) del bastidor inferior (26), estando la porción de extensión superior (21a) unida a la porción de pared vertical (85a) del miembro de refuerzo (85), y la porción de extensión inferior (21c) unida a las porciones de pared lateral (26h) del bastidor inferior (26). (Par. 17).	
--	---	--

Por lo tanto, el solicitante alega que la reivindicación 22, que reivindica el refuerzo de puente 201, es novedosa con respecto al elemento de refuerzo 85 de D1.

El solicitante pide al Examinador que desestime la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

A continuación, se hará referencia al cuadro comparativo realizado por el examinador en el Oficio N° 7714 sobre la novedad de la reivindicación independiente 24 de la presente solicitud frente al arte citado D1.

Características esenciales	D1	Observaciones del solicitante.
----------------------------	----	--------------------------------

Un vehículo tipo sillín (100) que comprende: (...) un par de rieles de asiento (106R, 106L) que se extienden hacia atrás desde dicha caja de conexiones (105),	Dada la falta de concisión entre las reivindicaciones independientes 1 y 24 expuestas en el numeral 3.2, véase el cuadro comparativo de la reivindicación independiente 1.	El solicitante alega que los argumentos a este respecto ya se han expuesto en la sección de claridad de las reivindicaciones.
Un miembro de montaje de la suspensión trasera (202) conectado a dicha caja de conexiones (105), y dicho uno o más segundo miembro del bastidor (104)	La porción extrema inferior de la unidad de amortiguación 55 está conectada a un mecanismo de enlace 83 que está conectado al lado de la porción extrema inferior de los marcos de pivote izquierdo y derecho 23 y el brazo oscilante 14. (Párr. 69).	El solicitante afirma que el miembro de montaje de la suspensión trasera (202) está conectado al refuerzo de puente 201, a los rieles de asiento 106R, 106L y al segundo miembro de bastidor 104. Además, el amortiguador 108 está conectado al miembro de montaje de la suspensión trasera 202 y al brazo basculante. Mientras que en D1 el bastidor pivotante 23 está conectado por el soporte de cojín 54 y entonces el soporte 54 recibe la unidad de cojín 55 que está conectada además al mecanismo de enlace 83 que también está conectado al

		bastidor pivotante 23. Por lo tanto, indirectamente la unidad de cojín 55 está conectada al bastidor pivotante 23. Por lo tanto, indirectamente la unidad de cojín 55 está conectada al bastidor pivotante 23.
Un refuerzo de puente (201) que conecta dicho par de rieles de asiento (106R, 106L), dicho refuerzo de puente (201) unido a dicho miembro de montaje de la suspensión trasera (203)	Los bastidores de asiento izquierdo y derecho 24 se extienden respectivamente hacia atrás desde los bastidores principales izquierdo y derecho 22 y soportan el asiento 17. (...) En la FIG. 2, la porción frontal del bastidor del cuerpo 11 está reforzada por un refuerzo 85. El refuerzo 85 refuerza un par de porciones de conexión izquierda y derecha 11A y una porción de conexión 11B respectivamente, estando el tubo frontal 21 y los bastidores principales izquierdo y derecho 22 conectados por las porciones de conexión 11A, estando el tubo	

	frontal 21 y el bastidor inferior 26 conectados por las porciones de conexión 11B.(Par. 71).	
Un miembro de refuerzo frontal (203) unido a dicha caja de conexiones (105) y dicho uno o más segundo miembro de bastidor (104)	El refuerzo 85 es un producto forjado formado por forja y se fija al tubo frontal 21, a los bastidores principales izquierdo y derecho 22 y al bastidor inferior 26 mediante soldadura. Dado que el refuerzo 85 no está sujeto a trabajos de mecanizado, se elimina el coste del refuerzo 85 (Par. 72).	
Un filtro de aire (701) dispuesto hacia atrás de dicho miembro de montaje de la suspensión trasera (202), en el que dicho filtro de aire (701) está montado en un orificio de montaje del filtro de aire (105AH) de dicha caja de conexiones (105)	La característica aquí reivindicada está implícitamente divulgada por el documento D1, ya que es ampliamente conocido en el estado de la técnica, concretamente en el campo técnico de la presente solicitud, el uso de filtros de aire en diferentes tipos de vehículos, así como su disposición, instalación y soporte en el bastidor de una motocicleta.	El solicitante afirma que el filtro de aire 701 está dispuesto hacia atrás del miembro de montaje de suspensión trasera 202 y montado en la caja de conexiones 105. Como la caja de conexiones 105 es novedosa, las características de montaje también lo son.

A battery holder (702) disposed forwardly of said rear suspension mounting member (202), wherein said battery holder (702) being mounted to a battery holder mounting hole (105BH) of said junction box (105).	Un dispositivo de batería 84 está unido a la parte superior del bastidor pivotante 23 en un lado (el lado izquierdo), una batería 101 se almacena en el dispositivo de batería 84. (Par. 70). (Par. 70). (...) En el lado inferior de la porción superior extrema de los bastidores pivotantes izquierdo y derecho 23, están dispuestos un par de soportes superiores izquierdo y derecho del motor 87, los soportes superiores izquierdo y derecho del motor 87 soportan respectivamente la porción superior del motor. 35 (ver FIG. 1) (Par. 73).	El solicitante afirma que el soporte de la batería (702) está montado en la caja de conexiones 105. En la técnica anterior, el dispositivo de batería 84 está unido al marco pivotante 23. Como la caja de conexiones 105 es novedosa con respecto al marco pivotante 23, el montaje del soporte de batería 702 también resulta novedoso. Además, la caja de batería de la presente invención está conectada al segundo marco 104 y a la caja de conexiones 105. Este ensamble también es novedoso con respecto a la técnica anterior.
---	--	---

El solicitante pide al Examinador que desestime la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

El examinador afirma además:

1. Reivindicación 25: La porción extrema inferior de la unidad de amortiguación 55 está conectada a un mecanismo de enlace 83 que está conectado al lado de la porción extrema inferior de los marcos de pivote izquierdo y derecho. 23 y el brazo oscilante 14. (Párr. 69).

En la presente invención, el amortiguador 108A está montado sobre el miembro de suspensión trasero 202 y el brazo basculante 111. Pero en D1 la unidad de amortiguación 55 está conectada al soporte de amortiguación 54 y al mecanismo de enlace 83 y tanto el soporte de amortiguación 54 como el mecanismo de enlace 83 están conectados con el bastidor pivotante 23. De ahí que la reivindicación 25 sea novedosa con respecto a la D1.

El solicitante pide al Examinador que desestime la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

2. Reivindicación 26: (...) en la configuración descrita anteriormente, se puede configurar que los marcos pivotantes (23) que se extienden hacia abajo respectivamente estén conectados a porciones extremas traseras de los marcos principales izquierdo y derecho (22), un par de marcos inferiores izquierdo y derecho (28) están conectadas a una porción extrema inferior del marco inferior (26) a través de una junta delantera (27), las porciones extremas traseras de los marcos inferiores izquierdo y derecho (28) están conectadas respectivamente a los marcos pivotantes (23), y la conexión Las porciones (27n) de la junta frontal (27) al marco inferior (26) se ensanchan hacia el frente y están conectadas a la porción de pared trasera (26f) y las porciones de pared laterales izquierda y derecha (26h) del marco inferior (26). (Párr. 28).

El solicitante aclara que la reivindicación 26 proporciona una bandeja 801 adaptada para recibir uno o más componentes electrónicos. Además, la bandeja 801 está conectada a la parte superior de la caja de conexiones 105.

En D1, la bandeja 801 no se proporciona y también la caja de conexiones 105 como se ha explicado anteriormente es novedosa. Por lo tanto, la reivindicación 26 es nueva con respecto a la D1.

El solicitante pide al Examinador que desestime la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

A continuación, se hará referencia al cuadro comparativo realizado por el examinador en el Oficio N° 7714 sobre la novedad de la reivindicación independiente 27 de la presente solicitud frente al arte citado D1 y D2.

Características esenciales	D1 / D2	Comentarios del solicitante
Un método de fabricación de un ensamble de bastidor, en el que dicho método comprende los pasos de:	Esta oficina determina que el método carece de novedad con respecto al D1 ya que se trata de la simple acción de ensamblar ya que está implícito realizar dichas acciones para obtener el dispositivo reivindicado.	El solicitante menciona que como preámbulo de la reivindicación se indica que se proporciona el método de fabricación de un ensamble de bastidor (101).
Construir una caja de conexiones (Paso S101); y		Además, el método incluye la construcción de una caja de conexiones (105). La caja de conexiones (105) proporcionada en la invención presente es nueva en comparación con D1 y D2 y la caja de conexiones (105) se convierte en una porción de conexión para conectar el primer miembro del bastidor (103), los rieles de asiento (106R, 106L), y el uno o más segundos miembros de bastidor (104).
Unir uno o más miembros del bastidor a dicha caja de conexiones (Etapas S102).		Además, un miembro de montaje de suspensión trasera (202), un refuerzo del puente (201), miembro de refuerzo delantero (203) está conectado con la caja de conexiones (105) que es

		nuevo sobre el arte anterior D1 y D2.
--	--	--

Por lo tanto, el solicitante pide al Examinador que renuncie a la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

El examinador alega además:

1. Reivindicación 28 y 29: Al igual que en la anterior tabla comparativa, el método de fabricación reivindicado en las enmiendas 28 y 29, se constituye como una acción de ensamblaje implícita para la obtención del aparato, en donde sus características han sido anticipadas a lo largo del presente oficio y no presentan novedad frente a las anterioridades D1 y D2.

El solicitante afirma que la acción de ensamblaje que se proporciona en la presente invención incluye una caja de conexiones (105), un miembro de montaje de la suspensión trasera (202), un refuerzo de puente (201) y un miembro de refuerzo delantero (203). Como estos componentes de ensamblaje son novedosos con respecto a los documentos D1 y D2 del estado de la técnica, el método para conectar estos componentes para fabricar un ensamblaje de bastidor (101) también se vuelve novedoso. Además, la construcción de la caja de conexiones (105) según se proporciona en la reivindicación 28 también es novedosa con respecto a los documentos D1 y D2, donde dos placas de refuerzo (LH y RH) se unen para formar la caja de conexiones (105), mientras que en los documentos D1 y D2 no se proporciona la caja de conexiones (105).

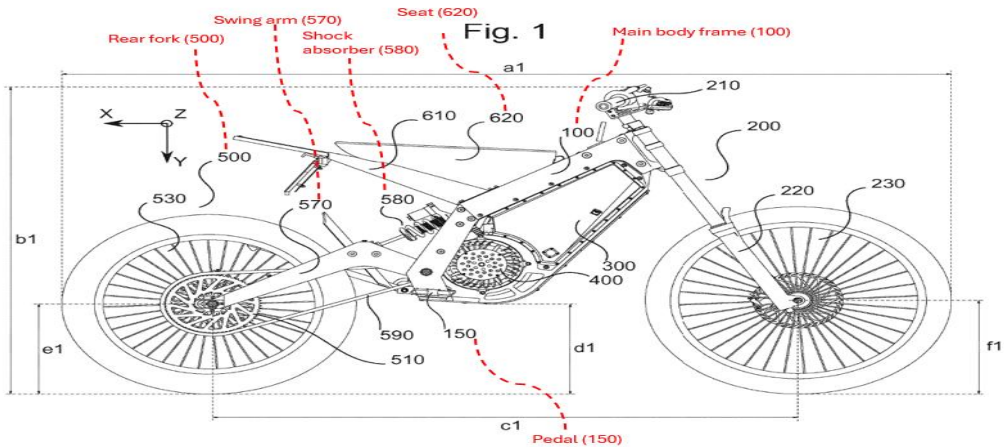
Además, los rieles del asiento (106L, 106R) están conectados directamente a la caja de conexiones (105), mientras que en el documento D1 el bastidor del asiento 24 está conectado con el bastidor principal 22 y el bastidor secundario 25, como se proporciona en el párrafo [0054] del D1, y en el documento D2 la unidad de soporte del asiento (610) está fijada de manera removible al cuerpo del bastidor principal (100). Por lo tanto, las reivindicaciones 28 y 29 son novedosas con respecto a los D1 y D2 de la técnica anterior.

Por lo tanto, el solicitante pide al Examinador que renuncie a la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

Descripción de D2

El documento D2 proporciona una motocicleta eléctrica. La motocicleta eléctrica incluye un cuerpo principal de bastidor (100). Además, los pedales (150) sirven para sostener los pies del conductor, que están fijados a ambos lados del bastidor principal (100). La unidad de soporte del asiento (610) está fijada de forma extraíble al cuerpo del bastidor principal (100).

Párrafo [0035] que debe leerse con la Fig. 1 que establece que la horquilla trasera (500) comprende un brazo basculante (570) y un amortiguador trasero (580) que se fija de forma desmontable a la horquilla trasera (500) y al bastidor del cuerpo principal (100).



Además, el bastidor del cuerpo principal (100) comprende una parte derecha del bastidor (102) y una parte izquierda del bastidor (105). **El Párrafo [0040] que debe leerse con la Fig. 2** proporciona que el bastidor de cuerpo principal (100) incluye un miembro de amortiguador superior (115) y un miembro de amortiguador inferior (120) asegurados a las partes de bastidor derechas e izquierdas. Además, un miembro de soporte inferior (119) y un miembro de soporte superior (121) dispuestos entre las partes derecha e izquierda del bastidor.

El Párrafo [0041] que debe leerse con la Fig. 2 establece que, el bastidor de cuerpo principal (100) incluye una parte de bastidor central (106). La parte de bastidor central (106) está conectada al cabezal de dirección 101, al miembro de amortiguación superior

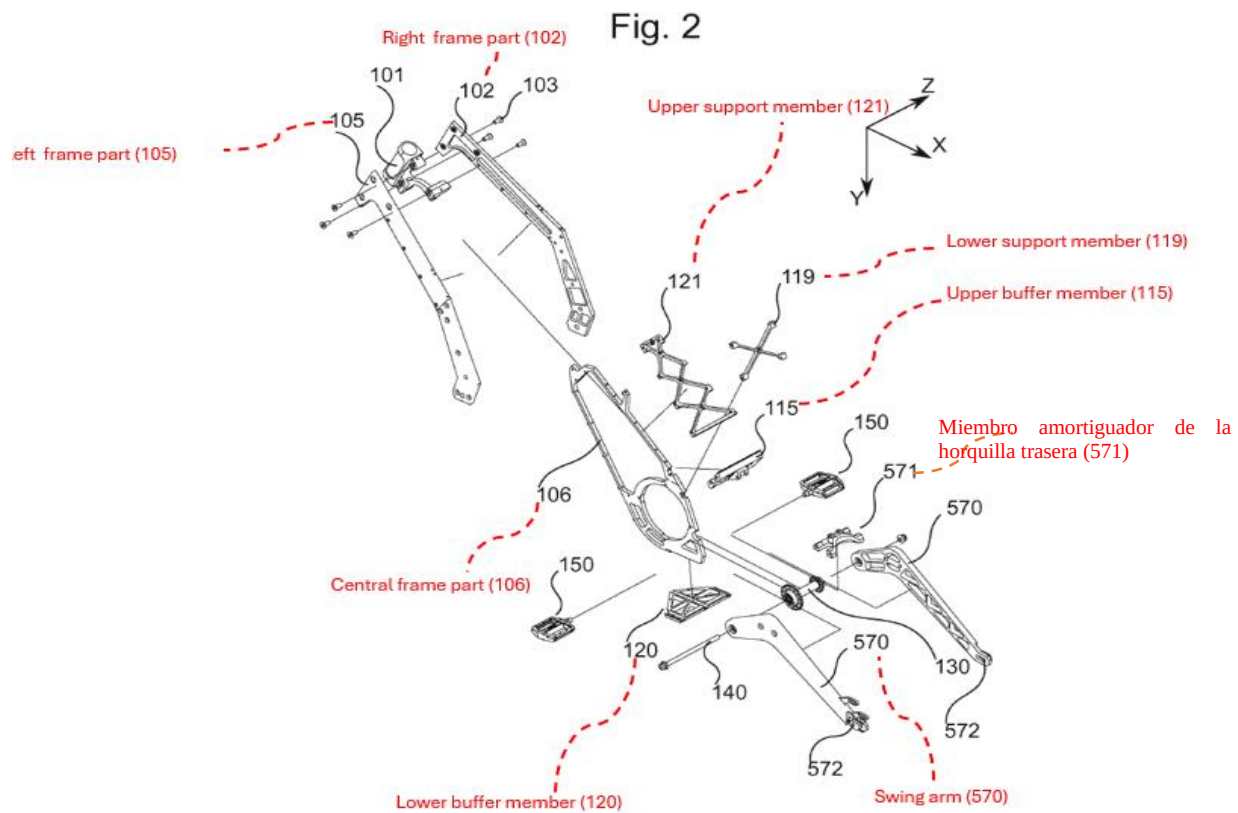
(115), al miembro de amortiguación inferior (120), al miembro de soporte inferior (119) y al miembro de soporte superior (121).

El Párrafo [0058] que debe leerse con la Fig. 2 y Fig. 3- proporciona que el miembro superior del almacenador intermediario (115) y el miembro inferior del almacenador intermediario (120) actúa como espaciador entre el (102) y (105). El miembro amortiguador inferior (120) puede estar provisto de medios para asegurar los pedales (150).

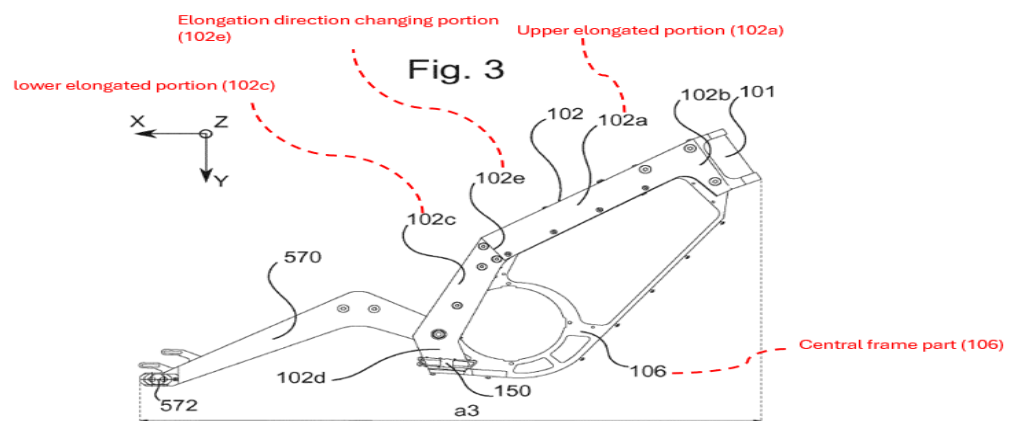
El Párrafo [0061] que debe leerse con la Fig. 2- proporciona que el miembro de apoyo inferior (119) y el miembro de apoyo superior (121) es arreglado entre las porciones alargadas inferiores y superiores del miembro de bastidor derecho (102) y el miembro de bastidor izquierdo (105).

El Párrafo [0063, 0064] que debe leerse con la Fig. 2 y Fig. 3- proporciona que la parte de bastidor central (106) es proporcionada y conectada con la parte de bastidor principal izquierda y derecha (102, 105) y extendiendo hasta la porción alargada inferior (102d). Además, proporciona espacio para montar la unidad de batería (300) y la unidad de motor (400).

El Párrafo [0066] que debe leerse con la Fig. 2 y la Fig. 3- establece que los brazos oscilantes (570) están montados en la parte derecha e izquierda del bastidor (102, 105). Además, un miembro amortiguador trasero (571) está dispuesto entre los brazos oscilantes (570) y el amortiguador trasero (580) está montado en él.



El Párrafo [0045] que debe leerse con la Fig. 3- Esto establece que la parte derecha del bastidor (102) tiene una porción alargada superior (102a), una porción de extremo superior (102b), una porción alargada inferior (102c) y una porción de extremo inferior (102d).



La Fig. 10 de D2 establece que la unidad de soporte del asiento (610), también denominada soporte del sillín (610) **en el párrafo [0078]**, incluye un bastidor de soporte (611), una cubierta de soporte hacia abajo (612) y una cubierta de soporte hacia atrás (613). Además, la cubierta hacia abajo (612) está montada en el bastidor del cuerpo principal (100) y el asiento puede montarse en el bastidor de soporte (611).

A continuación, se hará referencia al cuadro comparativo realizado por el examinador en el Oficio N° 7714 sobre la novedad de la reivindicación independiente 1 de la presente solicitud frente al arte citado D2.

Características esenciales	D2	Comentarios del solicitante
Un ensamble de bastidor (101) que comprende:	Un bastidor del cuerpo principal (100) para una motocicleta eléctrica, que comprende: (reivindicación. 1)	El solicitante menciona que el bastidor de carrocería principal (100) en D2 incluye un bastidor de carrocería derecho (102), un bastidor de carrocería izquierdo (105), como se proporciona en el párrafo [0040], un bastidor central (106), como se proporciona en el párrafo [0041], un elemento amortiguador superior (115), un elemento amortiguador inferior (120) y, como se proporciona en el párrafo [0042], elementos de soporte (119, 121). Se hace notar que en la presente invención no se proporcionan el elemento de bastidor central (106), los elementos amortiguadores (115,

		120) ni los elementos de soporte (109, 121).
Un tubo conector (102),	En miembro de soporte de la horquilla delantera (101) con un orificio pasante de la horquilla delantera para cargar un pasador pivotante (reivindicación. 1)	
Un primer miembro del bastidor (103), dicho primer miembro del bastidor (103) que se extiende hacia atrás desde dicho tubo conector (102)	Una parte derecha y una parte izquierda del bastidor (102, 105) dispuestas en lados opuestos del plano central del bastidor del cuerpo principal, cada una de las cuales tiene una forma alargada y consta de una parte superior (102a, 102b) y una parte inferior (102c, 102d). (reivindicación. 1).	El solicitante afirma que el primer miembro de bastidor (103) es un único miembro. En el documento D2, el bastidor consta de dos partes (102, 105), una superior y otra inferior (102a, 102b, 102c, 102d). Además, las partes derecha e izquierda del bastidor (102, 105) están configuradas para conectarse con el brazo oscilante (570) y el soporte del asiento (611).
Uno o más miembros del bastidor inferior (110), que se extienden hacia abajo desde el tubo conector (102)	El bastidor del cuerpo principal 100 de la realización ilustrada comprende adicionalmente una porción de bastidor central 106 dispuesta en un plano central P del bastidor del cuerpo	En la presente invención el uno o más miembros de bastidor inferior (110) está extendiendo hacia abajo del tubo conector (102). Mientras que en D2 una porción central (106) está conectada al cabezal de dirección (101).

	principal 100 y fijada a al menos uno de, preferiblemente todos, el cabezal de dirección 101, el miembro de amortiguación superior 1 1 5, el miembro de amortiguación inferior 1 20, el miembro de soporte inferior 1 1 9 y el miembro de soporte superior 1 21 mediante medios de fijación. (Par. 41).	Como el uno o más miembros de bastidor inferior (110) es parte integrada del ensamblaje de bastidor (100) tiene requisitos funcionales y usos diferentes a los de la porción central (106) de D2.
Una caja de conexiones (105), estando dicha caja de conexiones (105) configurada para recibir dicho primer miembro de bastidor (103)	El bastidor del cuerpo principal 100 de la realización ilustrada comprende adicionalmente una porción de bastidor central 106 dispuesta en un plano central P del bastidor del cuerpo principal 100 y fijada a al menos uno de, preferiblemente todos, el cabezal de dirección 101, el miembro amortiguador superior 1 1 5, el miembro amortiguador inferior 1 20, el miembro de soporte inferior 1 1 9 y el	En D2, no se proporciona la caja de conexiones (105) que está configurada para recibir el primer miembro del bastidor (103). Además, la parte central del bastidor (106) de D2 está provista de porciones rebajadas que proporcionan espacio para montar la unidad de batería (300) y la unidad de motor (400). En referencia al Párrafo [0058] el miembro amortiguador superior (115) y el miembro amortiguador inferior (120) actúan como espaciadores para mantener la distancia entre la parte derecha del bastidor (102) y la parte izquierda del bastidor (105).

	miembro de soporte superior 1 21 mediante medios de fijación. (Par. 41).	Además, el miembro de soporte inferior (119) está fijado al miembro amortiguador inferior (120) y/o al miembro amortiguador superior (115). El miembro de soporte superior (121) se fija al miembro de amortiguación superior (115) y/o al cabezal de dirección (101). Como todos estos miembros de D2 están directamente conectados a las partes del bastidor principal (100) y entre sí, la función o el propósito que es servido por la caja de conexiones (105) es diferente, la cual está configurada para recibir el primer miembro del bastidor (103).
Uno o más miembros del segundo bastidor (104), dicho miembro del segundo bastidor (104) que se extiende hacia abajo desde dicha caja de conexiones (105)	El lado derecho del bastidor 102 tiene una forma alargada que se extiende desde el cabezal de dirección 101 hacia atrás y hacia abajo. (Par. 45).	El solicitante alega que la caja de conexiones (105) no está prevista en el D2. El examinador está comparando los uno o más segundos miembros de bastidor (104) con el miembro del bastidor (102), lo cual no es correcto, ya que la función de ambos miembros es diferente y, además, la caja de conexiones (105) no está prevista en el documento D2, lo que hace que esta parte de la reivindicación sea novedosa.
Un par de rieles de asiento izquierdo y	Una horquilla trasera (500) que comprende	El solicitante afirma que los rieles del asiento (106L, 106R) están

derecho (106L, 106R) que se extienden hacia atrás desde dicha caja de conexiones (105).	brazos pivotantes (570) y una rueda trasera (530) montada pivotantemente sobre los brazos pivotantes. (reivindicación. 14).	conectados a la caja de conexiones (105) que es novedosa Como se indica en el Párrafo [0078] que debe leerse con la Fig. 10, el soporte del asiento (611) está conectado a la parte izquierda y derecha del bastidor (102, 105) en D2.
---	---	---

El solicitante afirma que la invención tal como se reivindica en la reivindicación 1, proporciona una caja de conexiones 105. La caja de conexiones 105 recibe el primer miembro de bastidor 103 y además, el uno o más segundo miembro 104 y un par de rieles de asiento izquierdo y derecho 106L, 106R que se extienden hacia abajo y hacia atrás respectivamente desde la caja de conexiones 105.

Por lo tanto, D2 no divulga los elementos o componentes antes mencionados que hacen que la reivindicación 1 sea novedosa con respecto a D2.

El examinador alega además:

1. Reivindicación 2: Un amortiguador trasero 580 está asegurado de forma extraíble a la horquilla trasera 500 y al bastidor de carrocería principal 100, preferiblemente por encima del punto de montaje del basculante izquierdo y derecho 570 en el bastidor de carrocería principal 100 con respecto a una dirección descendente. (Párr. 35).

El solicitante afirma que la reivindicación pendiente 2, proporciona un miembro de montaje de la suspensión trasera 202. El miembro de montaje de suspensión trasera 202 está conectado a la caja de conexiones 105 y al uno o más segundos miembros de bastidor 104.

Por su parte, D2 en el Párrafo [0066] para ser leído con Fig. 2 y Fig. 3- proporciona que los brazos basculantes 570 están montados a la parte derecha e izquierda del bastidor 102, 105. Además, un miembro amortiguador trasero 571 está dispuesto entre los brazos basculantes 570 y el amortiguador trasero 580 está montado en él.

En la presente invención, el amortiguador 108A está montado sobre el miembro de suspensión trasero 202 que está conectado a la caja de conexiones 105. Mientras que en D2 el amortiguador 580 está conectado al miembro de amortiguación trasero 571 que está colocado entre los brazos oscilantes 570. Por lo tanto, la reivindicación 2 es novedosa respecto a la D2.

El solicitante pide al Examinador que desestime la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

2. Reivindicación 6: La figura 10 es una vista que ilustra el soporte 610 del sillín que comprende un marco 61 1 de soporte del sillín, una cubierta 61 2 hacia abajo del soporte del sillín y una cubierta 61 3 trasera del soporte del sillín. La cubierta 61 2 hacia abajo del soporte del sillín puede formarse a partir de un metal ligero o una aleación de metal ligero de modo que como para soportar el peso del sillín 620 y un conductor. Luego, al menos la cubierta inferior 612 del soporte del sillín se monta en el bastidor principal 100 mediante medios de fijación. El sillín se puede montar en el bastidor de soporte del sillín 611 mediante medios de fijación adicionales. (Párr. 78).

En la presente invención, el par de rieles de asiento 106L y 106R se extienden hacia atrás desde la caja de conexiones 105 y también están soldados a la caja de conexiones 105. Además, el par de rieles izquierdos y derechos del asiento 106L, 106R está conectado con el par de miembros izquierdos y derechos del segundo bastidor 104L, 104R a través de un par de miembros transversales izquierdos y derechos 107L, 107R.

Mientras que en D2 en el Párrafo [0078] que se lee con la Fig. 10, el soporte del asiento (611) está conectado a la parte izquierda y derecha del bastidor (102, 105).

El solicitante pide al Examinador que desestime la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

3. Reivindicación 7: La parte del marco central 106, ilustrada en detalle en la FIG. 8, está dispuesto en el plano central P del bastidor de carrocería principal 10. (Párr. 63).

El solicitante alega que la reivindicación 7 establece que se forma una primera porción receptora 105F de la caja de conexiones 105 que tiene una sección transversal sustancialmente circular capaz de recibir un miembro de bastidor de sección transversal congruente.

Mientras que en D2 la caja de conexiones 105 no se proporciona y además, la porción central del bastidor 106 se proporciona con las porciones ahuecadas que proporcionan el espacio para montar la unidad de batería (300) y la unidad de motor (400). Como todos estos miembros de D2 están directamente conectados a las partes del bastidor principal (100) y entre sí. La función o el propósito al que sirve la caja de conexiones (105) es diferente, ya que está configurada para recibir el primer miembro del bastidor (103). De ahí que la reivindicación 7 sea novedosa con respecto a la D2.

El solicitante pide al Examinador que desestime la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

4. Reivindicación 10, 12: Los brazos oscilantes 570, ilustrados en detalle en la FIG. 9, están dispuestos sustancialmente paralelos al plano central P del bastidor de carrocería principal 100 y están montados de forma pivotante en un extremo del mismo a través de un eje 140 en orificios pasantes correspondientes en las partes inferiores de la parte de bastidor derecha 102 y la parte de bastidor izquierda 105. En caso de que se proporcione el engranaje de reducción primaria 130, preferiblemente está dispuesto en el eje 140 de manera que no sea necesario ningún eje y/o cojinete adicional y se pueda reducir el número de piezas. En otro extremo, se proporciona un receptor de rueda 572 para la rueda trasera 530. El receptor de rueda 572 puede ajustarse en la dirección hacia atrás X y/o hacia abajo Y. Preferiblemente, un miembro amortiguador de la horquilla trasera 571 está dispuesto entre los brazos oscilantes 570 y asegurado a ellos mediante medios de sujeción (no mostrados). De este modo, se puede mejorar la estabilidad mecánica y el amortiguador trasero 580 se puede montar fácilmente en el elemento amortiguador de la horquilla trasera 571. (Párr. 66).

El solicitante aclara que la reivindicación 10 proporciona el miembro de montaje de suspensión trasera 202. El miembro de montaje de suspensión trasera 202 incluye dos brazos extensibles 202A, 202B y una superficie superior 202C. El miembro de

suspensión trasera 202 está conectado a la caja de conexiones 105 y al uno o más segundos miembros del bastidor 104.

*Por su parte, D2 en el **Párrafo [0066]** para ser leído con Fig. 2 y Fig. 3- proporciona que los brazos 570 del oscilación están montados a la parte 102, 105 derecha e izquierda del bastidor. Además, un miembro amortiguador trasero 571 está dispuesto entre los brazos oscilantes 570 y el amortiguador trasero 580 está montado en él.*

En la presente invención, el amortiguador 108A está montado en el miembro de suspensión trasera 202 que está conectado a la caja de conexiones 105.

Pero en D2, el miembro amortiguador de la horquilla trasera 571 está conectado a los brazos oscilantes 570 y al miembro amortiguador superior 1 1 5 que está conectado a la parte izquierda y derecha 102, 105 del bastidor. De ahí que la reivindicación 10 sea novedosa con respecto a la D2.

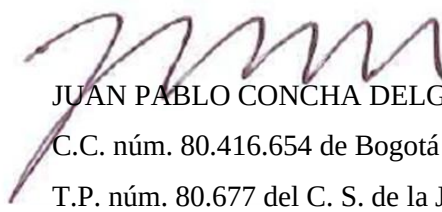
Asimismo, se aclara que la reivindicación 12 establece que el refuerzo de puente 201 incluye un miembro lateral izquierdo 201L y un miembro lateral derecho 201R. Además, el miembro lateral izquierdo 201L y el miembro lateral derecho 201R están conectados a los rieles del asiento 106L, 106R. Por su parte, D2 el miembro de soporte del asiento 611 está conectado a las partes derecha e izquierda 102, 105 del bastidor. Por lo tanto, la reivindicación 12 es novedosa con respecto a la D2.

El solicitante pide al Examinador que desestime la presente objeción en vista de los argumentos presentados.

Teniendo en cuenta las modificaciones efectuadas al pliego reivindicatorio así como los argumentos arriba expuestos, se puede concluir que la presente invención es novedosa con respecto a los documentos **D1** y **D2** citados por su Despacho.

En virtud de lo anterior, solicito que se acepten las razones expuestas en el presente documento y en consecuencia, se otorgue el privilegio de patente de invención para el invento que se tramita en este expediente.

Atentamente,



JUAN PABLO CONCHA DELGADO
C.C. núm. 80.416.654 de Bogotá
T.P. núm. 80.677 del C. S. de la J.

Anexos:

- Pliego reivindicatorio modificado conformado por 29 reivindicaciones
- Recibo de pago por modificación voluntaria