

OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

① Número de publicación: **2 265 204**

② Número de solicitud: 200302047

⑤ Int. Cl.:
B62J 17/04 (2006.01)

⑫

SOLICITUD DE PATENTE

A1

⑫ Fecha de presentación: **29.08.2003**

⑩ Prioridad: **10.09.2002 JP 2002-263807**

④ Fecha de publicación de la solicitud: **01.02.2007**

④ Fecha de publicación del folleto de la solicitud:
01.02.2007

⑦ Solicitante/s:
HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA
1-1 Minamiaoyama 2-chome
Minato-ku, Tokyo, JP

⑦ Inventor/es: **Ishikawa, Akio;**
Sueda, Kenichi y
Kondo, Nobuyuki

⑦ Agente: **Ungria López, Javier**

⑤ Título: **Aparato de parabrisas para motocicletas.**

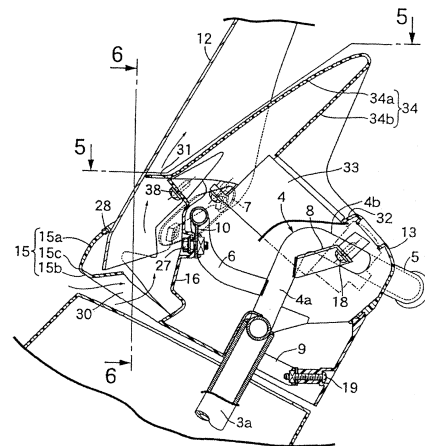
⑤ Resumen:

Aparato de parabrisas para motocicletas.

Problema: En un aparato de parabrisas para una motocicleta en el que el aire que choca con la motocicleta durante la marcha es llevado hacia el interior de un parabrisas para evitar la generación de presión negativa dentro del mismo, mantener un buen aspecto de la superficie frontal del vehículo para mantener un agujero de ventilación de aire lejos de la atención de la gente.

Medios de solución: Una cubierta delantera de manillar (15) incluye una mitad superior (15a) que está inclinada de manera que la superficie frontal mire hacia arriba y una mitad inferior (15b) que está inclinada de manera que la superficie frontal mire hacia abajo, conectadas una con respecto a otra, un agujero de ventilación de aire (30) se ha formado en la mitad inferior (15b), una cubierta superior de manillar (13) con su borde delantero apoyado sobre, o colocado cerca de, la superficie interior del parabrisas (12) se forma con varios agujeros de inyección de aire (31) que se abren a lo largo de la superficie interior del parabrisas (12), y una placa de guía de aire (16) para guiar el aire que choca contra la motocicleta durante la marcha y es llevado por el agujero de ventilación de aire (30) a los agujeros de inyección de aire (31) está dispuesta entre la cubierta delantera de manillar (15) y la cubierta superior de manillar (13).

[Fig. 4]



ES 2 265 204 A1

DESCRIPCIÓN

Aparato de parabrisas para motocicletas.

Descripción detallada de la invención

Campo técnico de la invención

La presente invención se refiere a una mejora de un aparato de parabrisas para una motocicleta en el que una cubierta delantera de manillar está unida a un manillar de dirección en forma de barra para cubrir su superficie delantera, un agujero de ventilación de aire que se abre hacia la parte delantera se ha formado en la cubierta delantera de manillar para permitir que el aire que choca contra la motocicleta durante la marcha sea llevado dentro del parabrisas que sobresale hacia arriba de la cubierta delantera de manillar.

Descripción de la técnica relacionada

Tal aparato de parabrisas para una motocicleta antes descrito ya se conoce según se describe, por ejemplo, en el Documento de Patente 1.

Documento de Patente 1: JP-A-10-203453

Problemas a resolver con la invención

En un aparato de parabrisas para una motocicleta de la técnica relacionada, se forma un agujero de ventilación de aire en la porción de una cubierta delantera de manillar donde la superficie frontal se inclina hacia arriba. Por lo tanto, dado que el agujero de ventilación de aire es altamente visible, se deteriora el aspecto de la superficie frontal del vehículo, y hay que considerar evitar que el agua de lluvia que entra por el agujero de ventilación de aire durante la marcha con lluvia salpique hacia arriba dentro de un parabrisas.

En vista de tales circunstancias, un objeto de la presente invención es proporcionar un aparato de parabrisas para una motocicleta en el que el buen aspecto en la superficie frontal del vehículo se mantiene impidiendo que el agujero de ventilación de aire sea altamente visible, y se evita que entre agua de lluvia al agujero de ventilación de aire.

Medios para resolver los problemas

Para lograr el objeto antes descrito, en un aparato de parabrisas para una motocicleta incluyendo: una cubierta delantera de manillar unida a un manillar de dirección en forma de barra para cubrir su superficie delantera; y un agujero de ventilación de aire que se abre hacia la parte delantera se ha formado en la cubierta delantera de manillar para permitir que el aire que choca contra la motocicleta durante la marcha sea llevado dentro de un parabrisas que sobresale hacia arriba de la cubierta delantera de manillar, una primera característica de la invención se caracteriza porque la cubierta delantera de manillar incluye una mitad superior que está inclinada de manera que la superficie frontal mire hacia arriba y una mitad inferior que está inclinada de manera que la superficie frontal mire hacia abajo, conectadas una con respecto a otra de manera que entremedio se forme una línea de reborde lateral, y el agujero de ventilación de aire se forma en la mitad inferior.

Según la primera característica, dado que el agujero de ventilación de aire en la cubierta delantera de manillar se ha dispuesto en la mitad inferior, que mira hacia abajo, debajo de la línea de reborde, las líneas de visión de adultos en general desde la parte delantera quedan obstruidas por la línea de reborde, y así el agujero de ventilación de aire apenas puede verse. Por lo tanto, se evita que el aspecto de la motocicleta quede afectado por el agujero de ventilación de aire. Además, dado que la superficie frontal de la cubierta

delantera de manillar que tiene el agujero de ventilación de aire mira hacia abajo, se puede evitar la entrada de agua de lluvia al agujero de ventilación de aire durante la marcha con lluvia.

Además de la primera característica, la segunda característica de la invención es que una cubierta superior de manillar para cubrir la superficie superior del manillar de dirección con el borde delantero apoyado sobre, o colocado cerca de, la superficie interior del parabrisas está unida al manillar de dirección, varios agujeros de inyección de aire que se abren a lo largo de la superficie interior del parabrisas se forman en la porción delantera de la cubierta superior de manillar, y una placa de guía de aire para guiar el aire que choca contra la motocicleta durante la marcha y es llevado por el agujero de ventilación de aire a los agujeros de inyección de aire está dispuesta entre la cubierta delantera de manillar y la cubierta superior de manillar.

Según la segunda característica, el aire que entra en el agujero de ventilación de aire de la cubierta delantera de manillar durante la marcha se guía a los agujeros de inyección de aire en la cubierta superior de manillar por la placa de guía de aire, y es inyectado desde los varios agujeros de inyección de aire. Por lo tanto, se evita la generación de presión negativa dentro del parabrisas, y así se puede mejorar el efecto de parabrisas. Además, se puede eliminar un intervalo grande entre el parabrisas y la cubierta superior de manillar, y así se logra un buen aspecto.

Además de la segunda característica, la tercera característica de la invención es que una unidad medidora está montada en la cubierta superior de manillar, y un visor de medidor que se alza entre la unidad medidora y un grupo de agujeros de inyección de aire para evitar que un haz de luz mareante entre sobre la superficie de visualización de la unidad medidora se forma integralmente con la cubierta superior de manillar.

Según la tercera característica, el visor de medidor que se alza desde detrás del grupo de agujeros de inyección de aire mira a la superficie interior del parabrisas dentro de una distancia relativamente corta, y sirve para definir un paso para permitir que el aire inyectado de los agujeros de inyección de aire suba con respecto al parabrisas, de manera que se evita la dispersión de aire inyectado impidiendo efectivamente la generación de presión negativa dentro del parabrisas.

Breve descripción de los dibujos

La figura 1 es una vista lateral de una motocicleta provista de un aparato de parabrisas según la invención.

La figura 2 es un dibujo ampliado de la figura 1 visto en la dirección indicada por una flecha 2.

La figura 3 es un dibujo ampliado de la figura 1 visto en la dirección indicada por una flecha 3.

La figura 4 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea 4-4 en la figura 2.

La figura 5 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea 5-5 en la figura 4.

La figura 6 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea 6-6 en la figura 4.

La figura 7 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea 7-7 en la figura 2.

La figura 8 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea 8-8 en la figura 3.

La figura 9 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea 9-9 en la figura 3.

La figura 10 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea 10-10 en la figura 3.

Números de referencia

- 12: parabrisas
- 13: cubierta superior de manillar
- 14: cubierta inferior de manillar
- 15: cubierta delantera de manillar
- 15a: mitad superior de una cubierta delantera de manillar
- 15b: mitad inferior de una cubierta delantera de manillar
- 15c: línea de reborde
- 16: placa de guía de aire
- 30: agujero de ventilación de aire
- 31: agujero de inyección de aire
- 32: agujero de montaje de medidor
- 33: unidad medidora
- 34: visor de medidor
- S: motocicleta

Modo de llevar a la práctica la invención

Una realización de la invención se describirá en base a un ejemplo de la invención mostrada en los dibujos anexos.

La figura 1 es una vista lateral de una motocicleta provista de un aparato de parabrisas según la invención; la figura 2 es un dibujo ampliado de la figura 1 visto en la dirección indicada por una flecha 2; la figura 3 es un dibujo ampliado de la figura 1 visto en la dirección indicada por una flecha 3; la figura 4 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea 4-4 en la figura 2; la figura 5 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea 5-5 en la figura 4; la figura 6 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea 6-6 en la figura 4; la figura 7 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea 7-7 en la figura 2; la figura 8 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea 8-8 en la figura 3; la figura 9 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea 9-9 en la figura 3; y la figura 10 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea 10-10 en la figura 3.

En la descripción dada a continuación, los términos “delantero”, “trasero”, “izquierdo” y “derecho” se basan en una motocicleta S.

En las figuras 1 a 3, un tubo delantero 1h formado en el extremo delantero de un bastidor de carrocería de vehículo 1 del tipo de motocicleta scooter S soporta rotativamente un vástago de dirección 3a de una horquilla delantera 3, que soporta una rueda delantera 2. El vástago de dirección 3a pasa por el tubo delantero 1h por debajo y se extiende hacia arriba, y un manillar de dirección 4 está conectado integralmente a su extremo superior. El manillar de dirección 4 tiene forma de barra, e incluye una porción en forma de U 4a conectada en la porción inferior al vástago de dirección 3, y un par de porciones rectas 4b, 4b que se extienden hacia fuera hacia la izquierda y la derecha, respectivamente, desde los extremos izquierdo y derecho de la porción en forma de U 4a. Empuñaduras de

caucho 5, 5 están montadas en los extremos externos de las porciones rectas 4b, 4b.

Un elemento transversal 6 está soldado entre ambas porciones de extremo de la porción en forma de U 4a, un par de primeros soportes izquierdo y derecho 7, 7 están soldados a ambos extremos del elemento transversal 6, un par de segundos soportes izquierdo y derecho 8, 8 están soldados a ambos extremos de la porción en forma de U 4a, un tercer soporte 9 está soldado a la superficie trasera de la porción superior de extremo del vástago de dirección 3a, y un cuarto soporte 10 está soldado a la porción central del elemento transversal 6.

Como se representa en la figura 2 y la figura 7, el extremo inferior de un parabrisas transparente 12 hecho de resina sintética está fijado a los primeros soportes izquierdo y derecho 7, 7 con pernos 17, 17.

Como se representa en la figura 4, una cubierta superior de manillar 13 hecha de resina sintética para cubrir la superficie superior del manillar de dirección 4 está fijada a los segundos soportes izquierdo y derecho 8, 8 con pernos 18, 18, y una cubierta inferior de manillar 14 hecha de resina sintética para cubrir la superficie inferior del manillar de dirección 4 está fijada al tercer soporte 9 con un perno 19.

Una cubierta delantera de manillar 15 para cubrir la superficie frontal del manillar de dirección 4 también cubre la porción de extremo inferior del parabrisas 12 y sobresale hacia la izquierda y hacia la derecha de ella. La cubierta delantera de manillar 15, la cubierta superior de manillar 13, y la cubierta inferior de manillar 14 están conectadas una con respecto a otra para intercalar el manillar de dirección 4 entre el interior de las empuñaduras de caucho izquierda y derecha 5, 5. En otros términos, las superficies interiores de las porciones de extremo izquierdo y derecho de la cubierta delantera de manillar 15 que sobresale hacia fuera del parabrisas 12, como se representa en la figura 3 y las figuras 8 a 10, se forman integralmente con primeros salientes de conexión 21, 21, segundos salientes de conexión 22, 22, y los terceros salientes de conexión 23, 23 secuencialmente desde arriba de manera que sobresalgan de ellos. Primeros salientes de conexión izquierdo y derecho 21, 21 están conectados a las porciones de extremo izquierdo y derecho de la cubierta superior de manillar 13 con pernos 20, 20, los segundos salientes de conexión izquierdo y derecho 22, 22 están conectados a ambas porciones de extremo de la cubierta superior de manillar 13 y la cubierta inferior de manillar 14 solapadas con pernos 25, 25, y los terceros salientes de conexión izquierdo y derecho 23, 23 están fijados a la cubierta inferior de manillar 14 con pernos 26, 26.

Como se representa en la figura 10, la cubierta superior de manillar 13 y la cubierta inferior de manillar 14 se enganchan elásticamente entre sí por un agujero de bloqueo 36 y una uña de bloqueo 37 formada en posiciones opuestas adecuadas. De esta manera, la cubierta delantera de manillar 15 se soporta por la cubierta superior de manillar 13 y la cubierta inferior de manillar 14, soportándose ambas por el manillar de dirección 4.

Como se representa en la figura 2 y la figura 4, la cubierta delantera de manillar 15 también se forma de resina sintética, e incluye una mitad superior 15a inclinada de manera que la superficie frontal mire hacia arriba, y una mitad inferior 15b inclinada de manera

que la superficie frontal mire hacia abajo, conectadas entre sí de manera que entremedio se forme una línea de reborde lateral 15c. El borde superior de la mitad superior 15a está provisto de un elemento obturador 28 que llega a contacto íntimo con la superficie frontal del parabrisas 12. La mitad inferior 15b se forma con un par de agujeros de ventilación de aire izquierdo y derecho 30, 30 inmediatamente debajo del parabrisas 12.

Como se representa en la figura 4 o la figura 5, la cubierta superior de manillar 13 se forma de tal manera que su borde delantero apoye sobre, o esté colocado cerca de, la superficie interior del parabrisas 12, y está provista en su extremo delantero de varios agujeros de inyección de aire 31, 31 ... que se abren hacia arriba a lo largo de la superficie interior del parabrisas 12 y que se extienden en la dirección delantera-trasera en una forma de hendidura. La placa de guía de aire 16 para guiar el aire llevado por el agujero de ventilación de aire 30 durante la marcha a los agujeros de inyección de aire 31, 31 está fijada en su centro al cuarto soporte 10 con un perno 27, y la porción superior de la placa de guía de aire 16 está fijada a la pared interior de la cubierta superior de manillar 13 con un par de pernos izquierdo y derecho 38, 38 (véase las figuras 4 y 6).

En la figura 4, una unidad medidora 33 está montada en un agujero de montaje de medidor 32 que se abre en el centro de la cubierta superior de manillar 13, y un visor de medidor 34, que se alza delante del agujero de montaje de medidor 32 y evita que un haz de luz mareante entre sobre la superficie de visualización de la unidad medidora 33, se forma integralmente con la cubierta superior de manillar 13. El visor de medidor 34 es una estructura de pared doble incluyendo una pared delantera 34a que se alza vertical desde detrás del grupo de agujeros de inyección de aire 31, 31 ... y una pared trasera 34b que se alza vertical desde el borde delantero del agujero de montaje de medidor 32 y está conectada integralmente en su extremo superior a la pared delantera 34a.

El número de referencia 35 en la figura es un retrovisor montado en el manillar de dirección 4.

A continuación se describirá la operación de esta realización.

Cuando el aire que choca contra la motocicleta S durante la marcha entra en los agujeros de ventilación de aire izquierdo y derecho 30 en la cubierta delantera de manillar 15, se guía hacia arriba por la placa de guía de aire 16, y se inyecta desde varios agujeros de inyección de aire 31, 31 ... formados en la cubierta superior de manillar 13. Dado que los agujeros de inyección de aire 31, 31 ... se abren hacia arriba a lo largo de la superficie interior del parabrisas 12, el aire inyectado desde los agujeros de inyección de aire 31, 31 ... sube a lo largo de la superficie interior del parabrisas 12, por lo que se puede evitar la generación de presión negativa dentro del parabrisas 12. En consecuencia, se evita que la corriente de aire que sube a lo largo de la superficie frontal del parabrisas 12 gire al interior del parabrisas 12, de manera que se puede mejorar el efecto parabrisas del parabrisas 12.

El visor de medidor 34 que se alza vertical desde detrás del grupo de agujeros de inyección de aire 31, 31 ... mira a la superficie interior del parabrisas 12 dentro de una distancia relativamente corta, y sirve así para definir un paso para permitir que el aire inyectado desde los agujeros de inyección de aire 31, 31 ...

suba con respecto al parabrisas, de manera que se evite la dispersión de aire inyectado impidiendo efectivamente la generación de presión negativa dentro del parabrisas 12.

Dado que los agujeros de ventilación de aire 30, 30 de la cubierta delantera de manillar 15 se forman en la mitad inferior 15b, que mira hacia abajo, de la cubierta delantera de manillar 15 debajo de la línea de reborde 15c, cuando los adultos en general ven la motocicleta S desde la parte delantera, las líneas de visión son obstruidas por la línea de reborde 15c, y así los agujeros de ventilación de aire 30, 30 apenas pueden verse. Por lo tanto, se evita que el aspecto de la motocicleta S quede afectado por los agujeros de ventilación de aire 30, 30. Además, dado que la superficie frontal de la cubierta delantera de manillar 15, en la que se abren los agujeros de ventilación de aire 30, 30, mira hacia abajo, se puede evitar que entre agua de lluvia al agujero de ventilación de aire 30, 30.

Por otra parte, dentro del parabrisas 12, la provisión de varios agujeros de inyección de aire 31, 31 ... en la porción de extremo delantero de la cubierta superior de manillar 13 permite eliminar la generación de un intervalo grande entre el parabrisas 12 y la cubierta superior de manillar 13 a la vez que se garantiza un flujo de aire para controlar la presión negativa, de manera que se logra un buen aspecto.

La presente invención no se limita a la realización antes descrita, y se puede modificar sin apartarse del alcance de la invención.

Ventaja de la invención

Como se ha descrito hasta ahora, en un aparato de parabrisas para una motocicleta incluyendo: la cubierta delantera de manillar unida al manillar de dirección en forma de barra para cubrir su superficie delantera; y el agujero de ventilación de aire que se abre hacia la parte delantera está formado en la cubierta delantera de manillar para permitir que el aire que choca contra la motocicleta durante la marcha sea llevado dentro del parabrisas que sobresale hacia arriba de la cubierta delantera de manillar, una primera característica de la invención se caracteriza porque la cubierta delantera de manillar incluye la mitad superior que está inclinada de manera que la superficie frontal mire hacia arriba y la mitad inferior que está inclinada de manera que la superficie frontal mire hacia abajo, conectadas una con respecto a otra de manera que entremedio se forme la línea de reborde lateral, y el agujero de ventilación de aire se forma en la mitad inferior. Por lo tanto, dado que el agujero de ventilación de aire en la cubierta delantera de manillar se ha dispuesto en la mitad inferior, que mira hacia abajo, debajo de la línea de reborde, las líneas de visión de adultos en general desde la parte delantera quedan obstruidas por la línea de reborde, y así el agujero de ventilación de aire apenas puede verse. Por lo tanto, se evita que el aspecto de la motocicleta quede afectado por el agujero de ventilación de aire. Además, dado que la superficie frontal de la cubierta delantera de manillar que tiene el agujero de ventilación de aire mira hacia abajo, se puede evitar la entrada de agua de lluvia al agujero de ventilación de aire durante la marcha con lluvia.

Además de la primera característica, la segunda característica de la invención es que la cubierta superior de manillar para cubrir la superficie superior del manillar de dirección con el borde delantero apoyado sobre, o colocado cerca de, la superficie interior del parabrisas está unida al manillar de dirección, los va-

rios agujeros de agujero de inyección de aire a lo largo de la superficie interior del parabrisas se forman en la porción delantera de la cubierta superior de manillar, y la placa de guía de aire para guiar el aire que choca contra la motocicleta durante la marcha y llevado por el agujero de ventilación de aire a los agujeros de inyección de aire está dispuesta entre la cubierta delantera de manillar y la cubierta superior de manillar. Por lo tanto, el aire que choca contra la motocicleta durante la marcha y pasa por el agujero de ventilación de aire se guía a los agujeros de inyección de aire en la cubierta superior de manillar por la placa de guía de aire y es inyectado por varios agujeros de inyección de aire, por lo que se evita la generación de presión negativa dentro del parabrisas, y se puede mejorar el efecto de parabrisas. Además, se puede eliminar el intervalo grande entre el parabrisas y la cubierta superior de manillar, y así se logra un buen

aspecto.

Además de la segunda característica, la tercera característica de la invención es que la unidad medidora está montada en la cubierta superior de manillar, y el visor de medidor que se alza desde entre la unidad medidora y el grupo de agujeros de inyección de aire para evitar que un haz de luz mareante entre sobre la superficie de visualización de la unidad medidora se forma integralmente con la cubierta superior de manillar. Por lo tanto, el visor de medidor que se alza desde detrás del grupo de agujeros de inyección de aire mira a la superficie interior del parabrisas dentro de una distancia relativamente corta, y sirve para definir el paso para permitir que el aire inyectado de los agujeros de inyección de aire suba con respecto al parabrisas, de manera que se evite la dispersión de aire inyectado impidiendo efectivamente la generación de presión negativa dentro del parabrisas.

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

REIVINDICACIONES

1. Un aparato de parabrisas para una motocicleta incluyendo: una cubierta delantera de manillar (15) unida a un manillar de dirección en forma de barra (4) para cubrir su superficie delantera; y un agujero de ventilación de aire (30) que se abre hacia la parte delantera se ha formado en la cubierta delantera de manillar (15) para permitir que el aire que choca contra la motocicleta durante la marcha sea llevado dentro del parabrisas (12) que sobresale hacia arriba de la cubierta delantera de manillar (15),

caracterizado porque la cubierta delantera de manillar (15) incluye una mitad superior (15a) que está inclinada de manera que la superficie frontal mire hacia arriba y una mitad inferior (15b) que está inclinada de manera que la superficie frontal mire hacia abajo, conectadas una con respecto a otra de manera que entremedio se forme una línea de reborde lateral (15c), y el agujero de ventilación de aire (30) se forma en la mitad inferior (15b).

2. Un aparato de parabrisas para una motocicleta según la reivindicación 1, **caracterizado** porque una cubierta superior de manillar (13) para cubrir la su-

perficie superior del manillar de dirección (4) con el borde delantero apoyado sobre, o colocado cerca de, la superficie interior del parabrisas (12') está unida al manillar de dirección (4), varios agujeros de inyección de aire (31) que se abren a lo largo de la superficie interior del parabrisas (12) se han formado en la porción delantera de la cubierta superior de manillar (13), y una placa de guía de aire (16) para guiar el aire que choca contra la motocicleta durante la marcha y es llevado a través del agujero de ventilación de aire (30) a los agujeros de inyección de aire (31) está dispuesta entre la cubierta delantera de manillar (15) y la cubierta superior de manillar (13).

3. Un aparato de parabrisas para una motocicleta según la reivindicación 2, **caracterizado** porque una unidad medidora (33) está montada en la cubierta superior de manillar (13), y un visor de medidor (34) que se alza entre la unidad medidora (33) y un grupo de agujeros de inyección de aire (31) para evitar que un haz de luz mareante entre sobre la superficie de visualización de la unidad medidora (33) está formado integralmente con la cubierta superior de manillar (13).

25

30

35

40

45

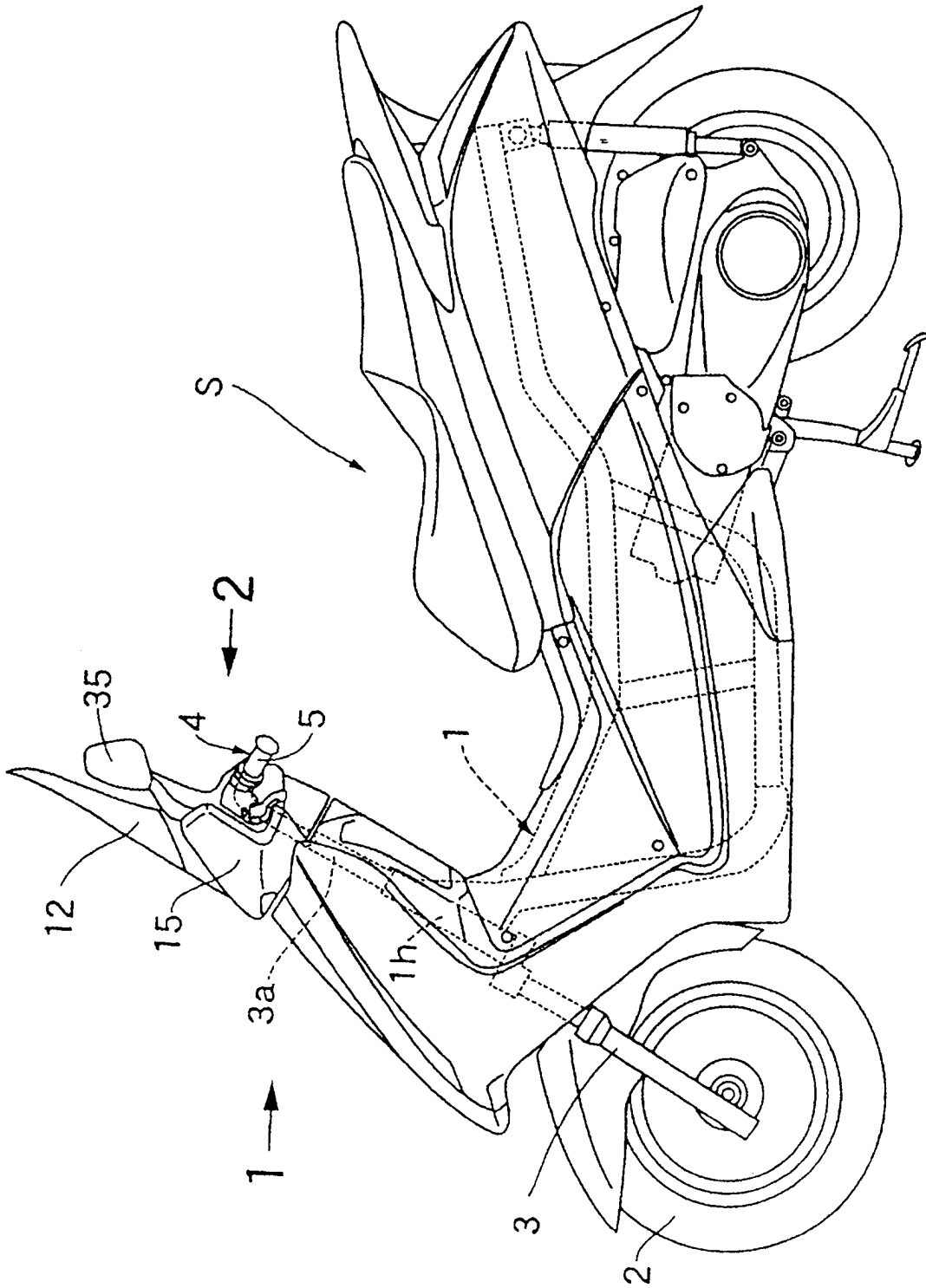
50

55

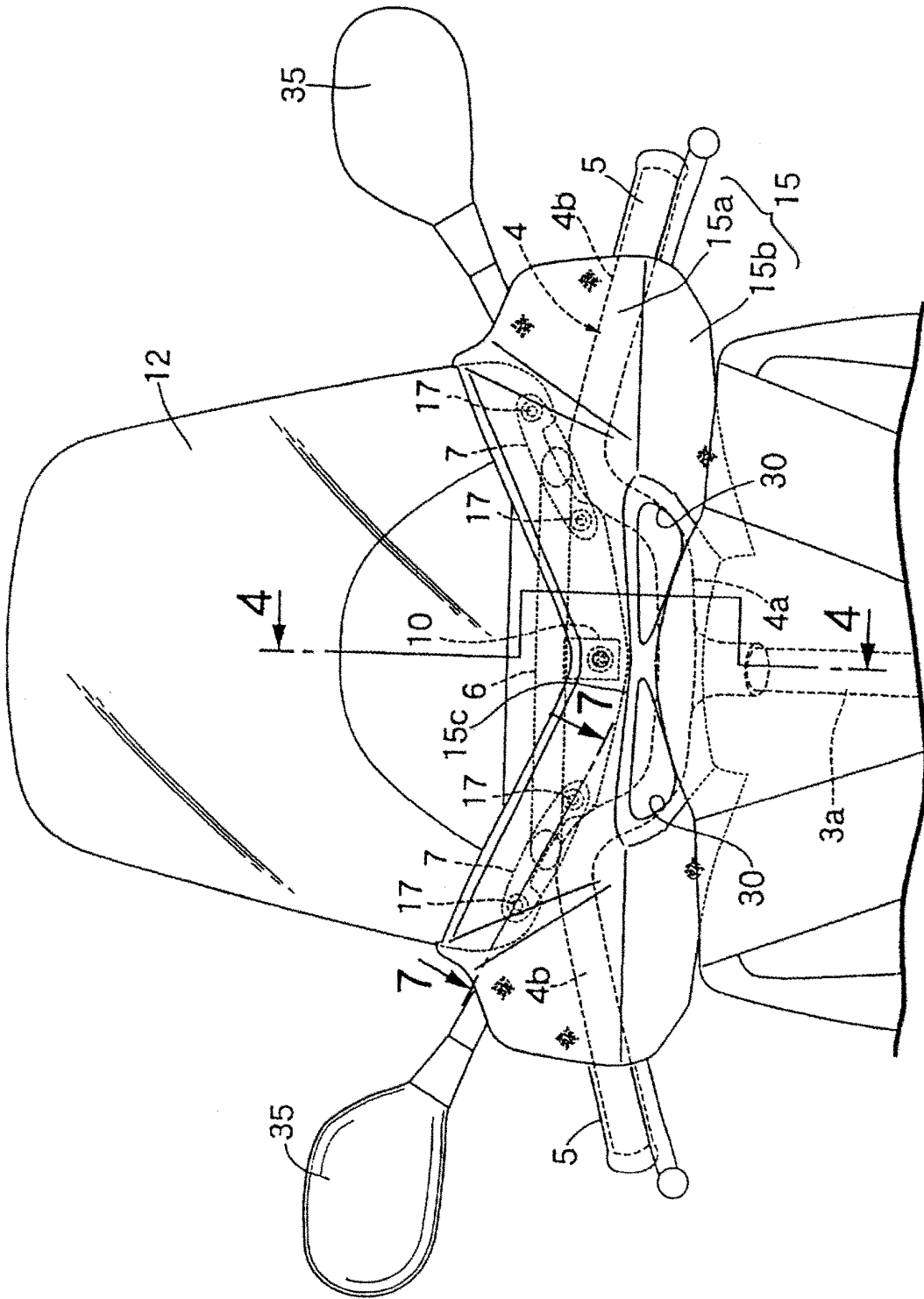
60

65

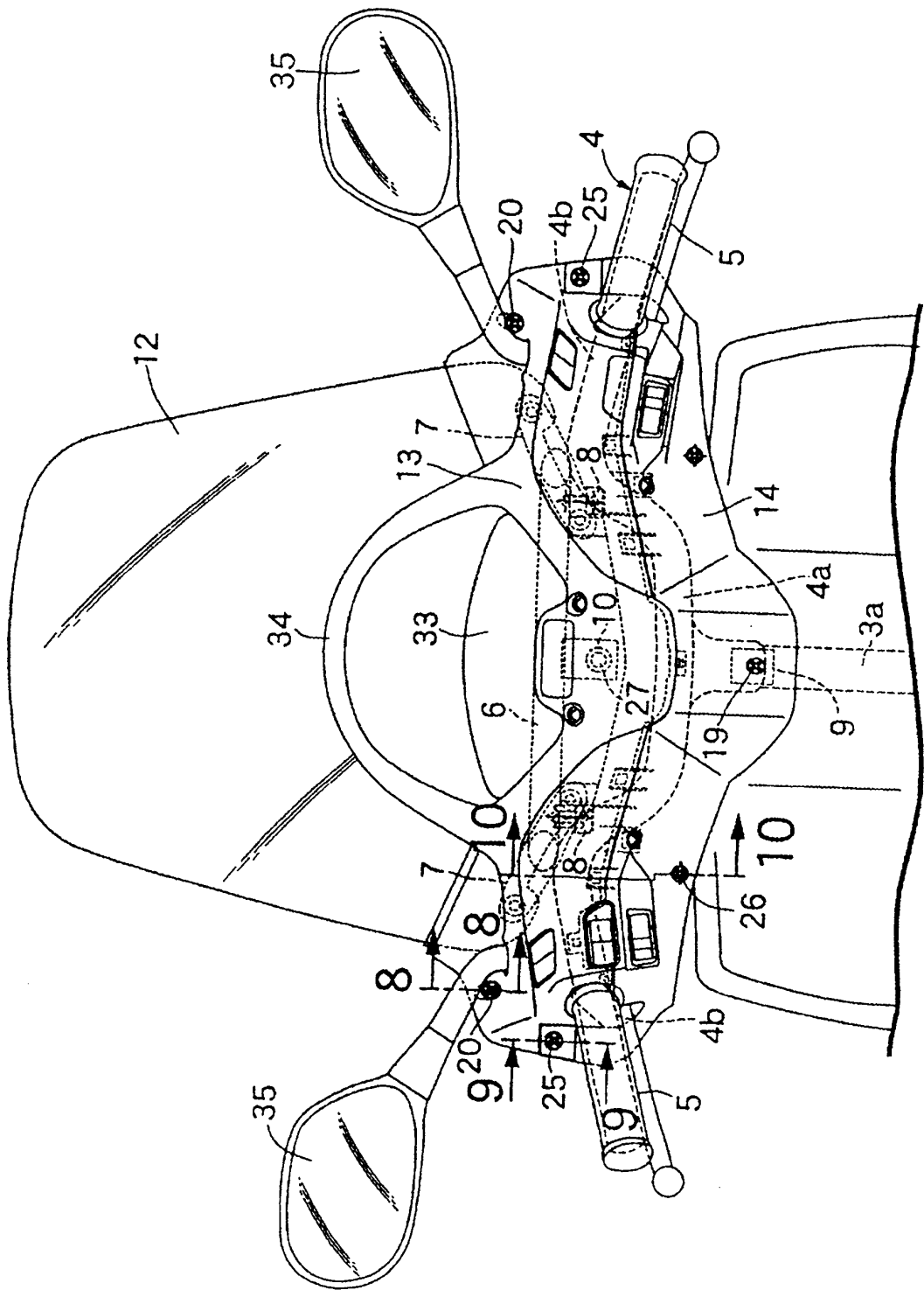
[Fig. 1]



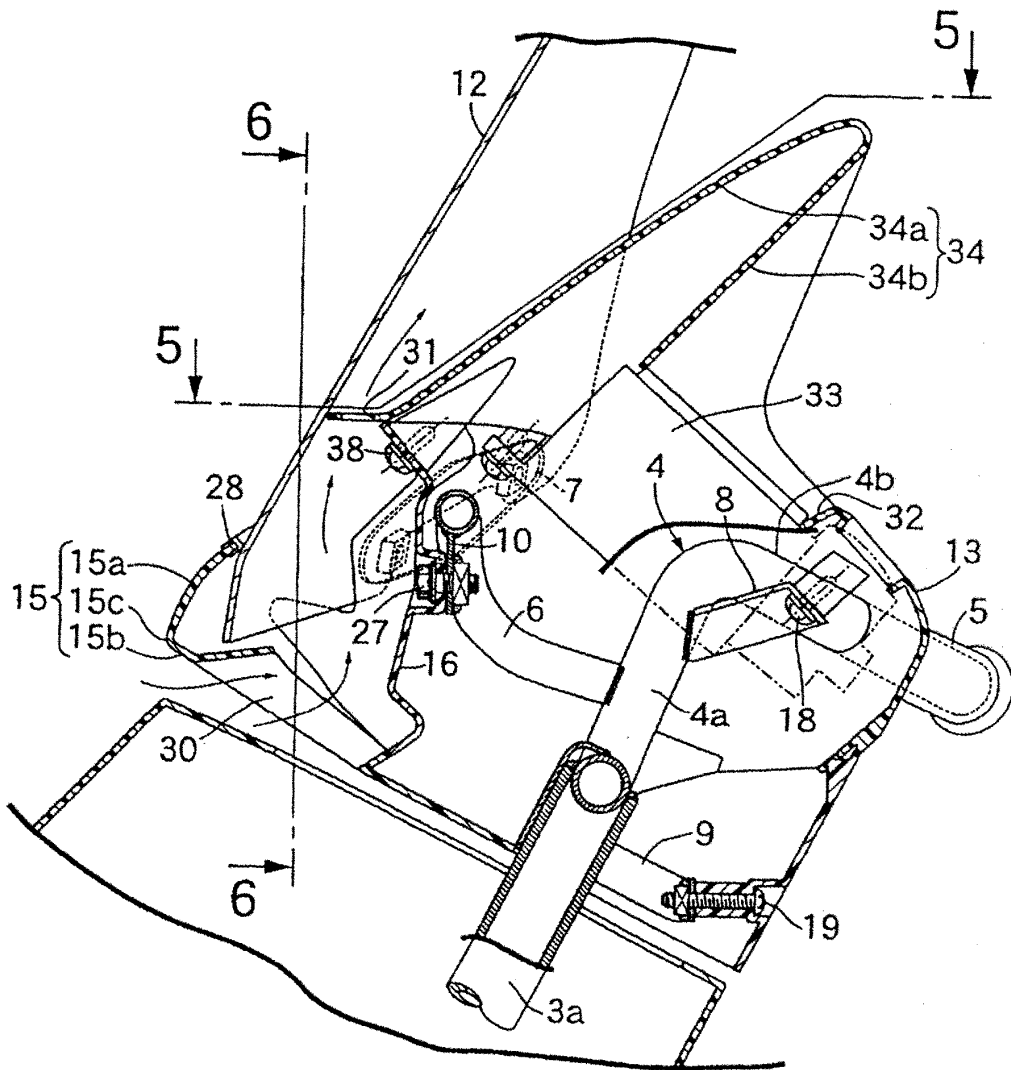
[Fig. 2]



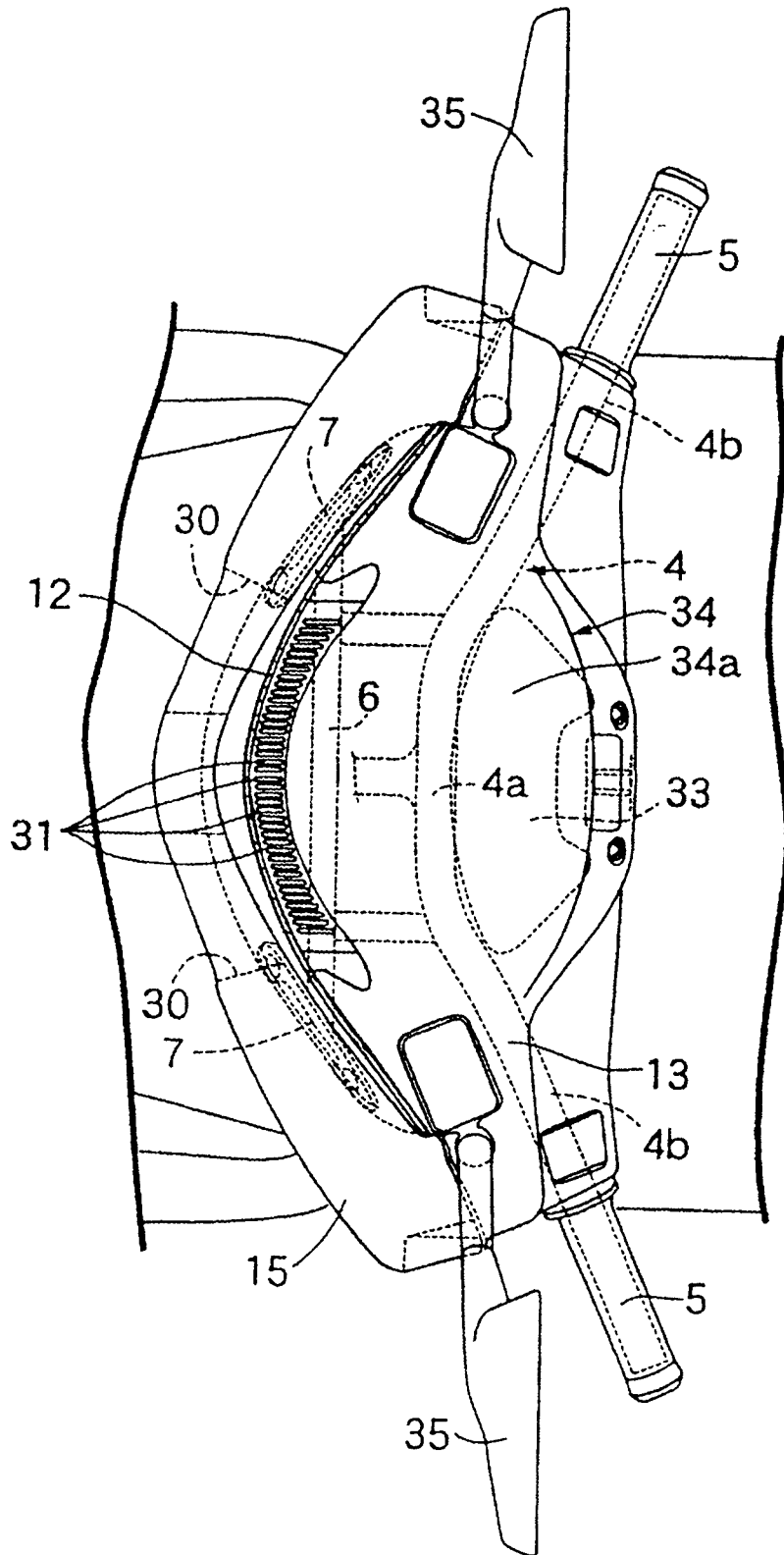
[Fig. 3]



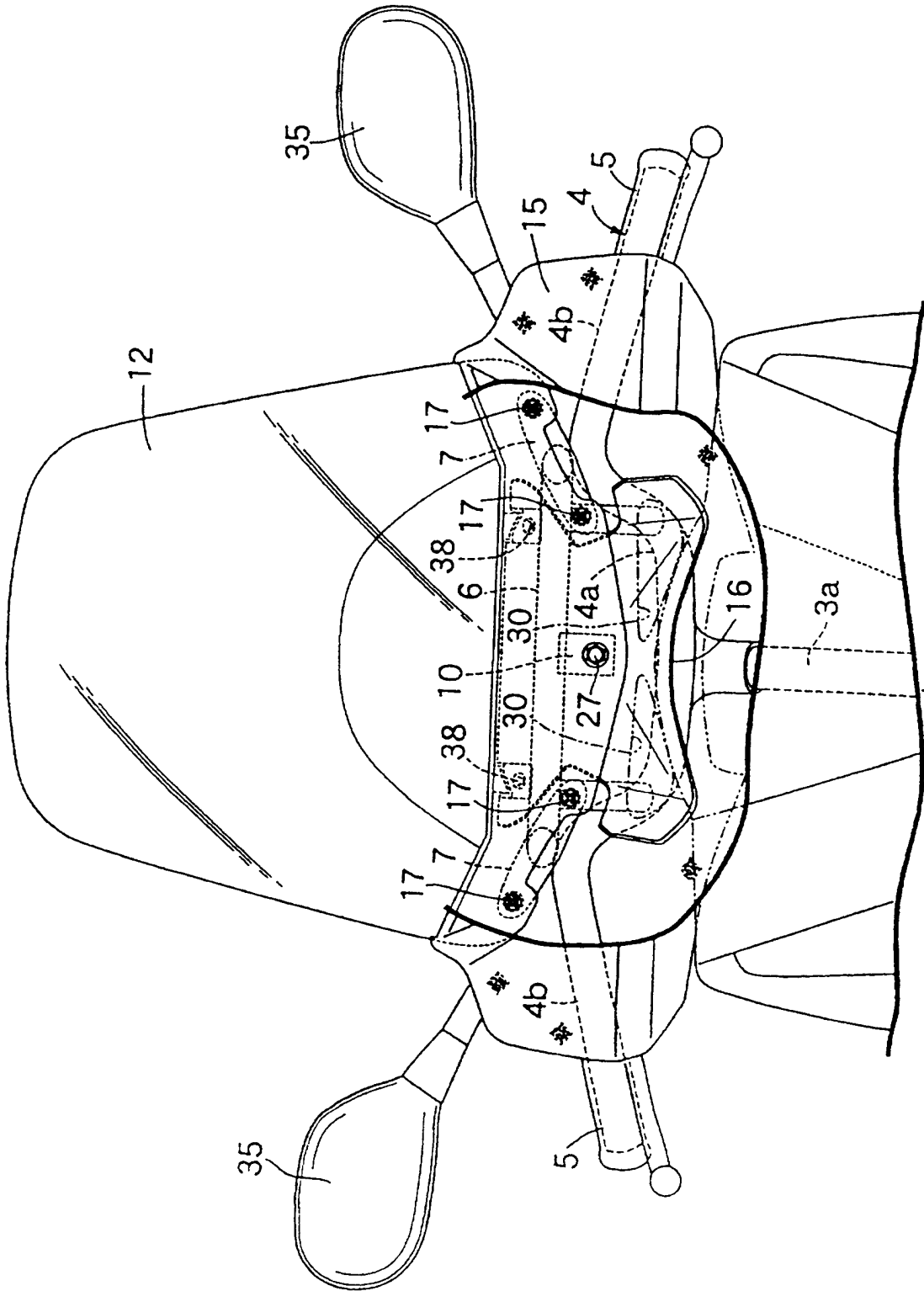
[Fig. 4]



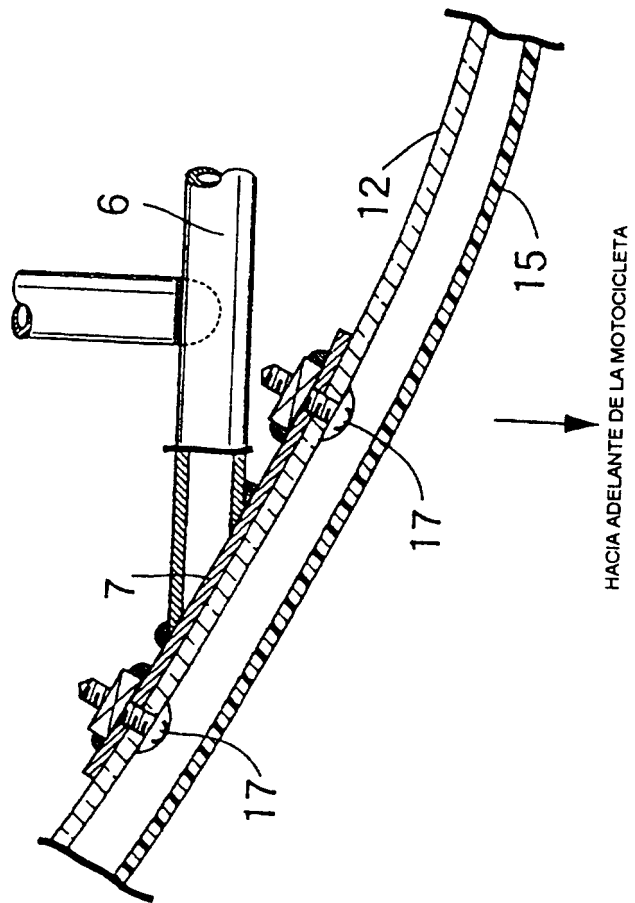
[Fig. 5]



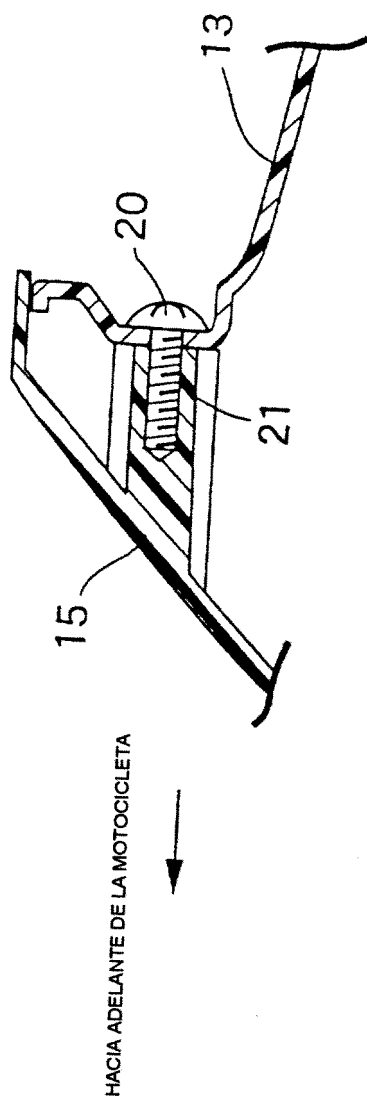
[Fig. 6]



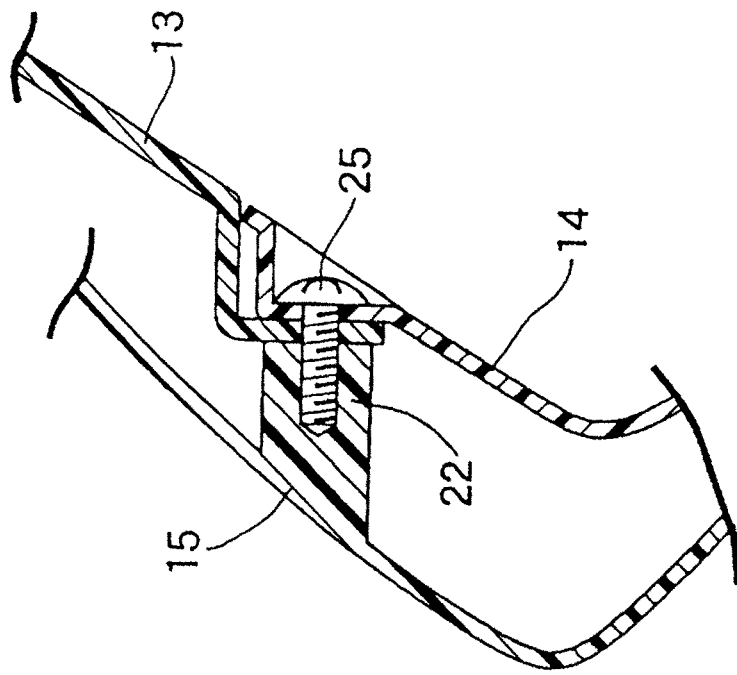
[Fig. 7]



[Fig. 8]

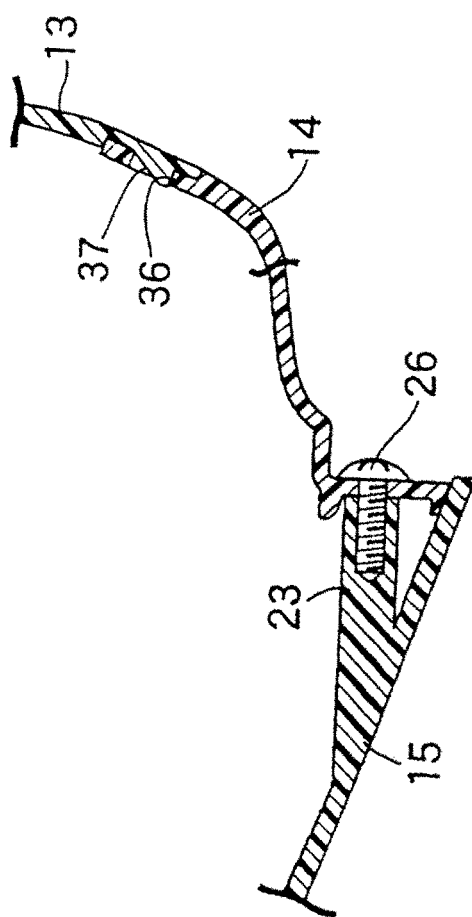


[Fig. 9]



HACIA ADELANTE DE LA MOTOCICLETA
↓

[Fig. 10]



HACIA ADELANTE DE LA MOTOCICLETA





OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

① ES 2 265 204

②1 N° de solicitud: 200302047

②2 Fecha de presentación de la solicitud: **29.08.2003**

③2 Fecha de prioridad: **10.09.2002**

INFORME SOBRE EL ESTADO DE LA TÉCNICA

⑤1 Int. Cl.: **B62J 17/04** (2006.01)

DOCUMENTOS RELEVANTES

Categoría	Documentos citados	Reivindicaciones afectadas
X	US 6238017 B1 (EITEL et al.) 29.05.2001, columna 10, líneas 55-67; columna 11, líneas 46-55; figuras 9,13.	1
X	DE 19520515 A1 (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG) 05.12.1996, todo el documento.	1
X	FR 2616734 A1 (HONDA MOTOR CO LTD) 23.12.1988, página 9, líneas 1-26; figuras 9-12.	1

Categoría de los documentos citados

X: de particular relevancia

Y: de particular relevancia combinado con otro/s de la misma categoría

A: refleja el estado de la técnica

O: referido a divulgación no escrita

P: publicado entre la fecha de prioridad y la de presentación de la solicitud

E: documento anterior, pero publicado después de la fecha de presentación de la solicitud

El presente informe ha sido realizado

para todas las reivindicaciones

para las reivindicaciones nº:

Fecha de realización del informe

22.12.2006

Examinador

V. Población Bolaño

Página

1/1