

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 563 738**

51 Int. Cl.:

B62K 3/00 (2006.01)

B62K 15/00 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **24.07.2012 E 12744104 (6)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **25.11.2015 EP 2736796**

54 Título: **Vehículo, por ejemplo de tipo patinete, con sistema de plegado**

30 Prioridad:

26.07.2011 FR 1156809

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:

16.03.2016

73 Titular/es:

**DECATHLON (100.0%)
4 Boulevard de Mons
59650 Villeneuve d'Ascq, FR**

72 Inventor/es:

FERRET, PATRICK

74 Agente/Representante:

VEIGA SERRANO, Mikel

ES 2 563 738 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín europeo de patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCIÓN

Vehículo, por ejemplo de tipo patinete, con sistema de plegado

5 **Sector de la técnica**

La invención tiene por objeto un vehículo con sistema de plegado, y encuentra aplicación en el campo de los vehículos de tipo patinete plegable.

10 El sistema de plegado para un vehículo de este tipo permite evidentemente reducir su volumen ocupado con el fin de guardarlo, pero también transportarlo fácilmente.

Estado de la técnica

15 Se conocen vehículos de tipo patinete tales como el vehículo descrito en el documento US 6 270 097, que comprende un chasis conectado a un conjunto de dirección con pivotado alrededor de un eje de pivotado, de manera que el vehículo puede presentarse en una primera configuración de uso, que permite el desplazamiento del vehículo y de su usuario, y en una segunda configuración plegada en la que el chasis se lleva contra el conjunto de dirección mediante pivotado.

20 También se conoce a partir del documento GB 174 175, que describe el estado de la técnica más próximo, un vehículo de tipo patinete que comprende un chasis que presenta una parte de soporte destinada a soportar al usuario y que se prolonga en dirección al conjunto de dirección en una parte delantera que se extiende más allá del eje de pivotado y de la columna de dirección.

25 El plegado es por tanto una función esencial que se obtiene permitiendo el pivotado del chasis con respecto al conjunto de dirección.

30 Evidentemente, este pivotado no debe permitirse en la configuración de uso, concretamente para evitar el plegado durante el desplazamiento.

35 En los dispositivos tales como el descrito en el documento US 6 270 097, el pivotado puede bloquearse o desbloquearse mecánicamente mediante un sistema relativamente complejo, tal como se describe por ejemplo en las figuras 2 a 6 de ese documento.

En el documento GB 174 175, el pivotado se bloquea en la configuración de uso mediante un sistema de palancas articuladas.

40 Más generalmente, se conocen soluciones dirigidas a bloquear el pivotado, que se basan en el uso de una palanca de bloqueo o desbloqueo con palanca de sujeción para reducir el juego, de un fiador sobre un resorte con perno fijador en posición, o incluso de una rueda de sujeción para bloquear el pivotado.

45 El problema planteado por todas estas soluciones es que no son intuitivas y fáciles de poner en práctica, concretamente debido al hecho de que imponen varias acciones por parte del usuario que hacen que intervengan generalmente varias partes del cuerpo: por ejemplo, el usuario debe agacharse, desbloquear el sistema manualmente, plegar el vehículo, bloquear el sistema, levantarse, etc.

50 Además, la mayoría de las veces estas soluciones requieren tener que encontrar la posición "neutra" del sistema de bloqueo con el fin de poder accionarlo. Esto requiere suprimir los esfuerzos que se ejercen sobre el sistema de bloqueo, tales como el peso del conjunto de dirección o el peso del chasis.

55 Por otro lado, con el uso, tales soluciones tienen tendencia a acumular juego. Para resolver este problema, pueden añadirse sistemas de sujeción. Pero tales sistemas complican aún más la puesta en práctica del plegado y del desplegado del vehículo.

Objeto de la invención

Por tanto, la invención tiene por objeto resolver los problemas mencionados anteriormente, entre otros problemas.

60 La invención se refiere por tanto a un vehículo, por ejemplo de tipo patinete, que comprende un chasis adecuado para soportar directa o indirectamente a un usuario y un conjunto de dirección que comprende al menos una columna de dirección. La columna de dirección se extiende según un eje longitudinal.

65 El vehículo puede presentarse en una configuración de uso en la que el chasis forma un primer ángulo no nulo con la columna de dirección y en una configuración plegada en la que el chasis forma un segundo ángulo inferior al primer ángulo con la columna de dirección.

El chasis está conectado al conjunto de dirección con pivotado alrededor de al menos un eje de pivotado.

5 Este chasis presenta una parte de soporte destinada a soportar directa o indirectamente al usuario, que se prolonga en dirección al conjunto de dirección en una parte delantera más allá del eje de pivotado y de la columna de dirección, de manera que una presión sobre la parte delantera permite pasar de la configuración de uso a la configuración plegada mediante pivotado alrededor del eje de pivotado.

10 En una primera variante de realización, la parte delantera forma un ángulo no nulo y no plano con la parte de soporte, preferiblemente un ángulo comprendido entre 110° y 140°.

Alternativamente, la parte delantera puede estar sensiblemente alineada con la parte de soporte.

15 En una segunda variante de realización, eventualmente en combinación con una u otra de las dos alternativas anteriores, el chasis está conectado al conjunto de dirección por medio de un elemento de unión que presenta un primer extremo conectado a la columna de dirección y un segundo extremo conectado con pivotado al chasis alrededor del eje de pivotado.

20 En esta segunda variante, en la configuración de uso, la parte delantera puede estar dispuesta sensiblemente en paralelo al elemento de unión.

También en esta segunda variante, en la configuración plegada, la parte delantera puede formar un ángulo no nulo con el elemento de unión, preferiblemente un ángulo comprendido entre 60° y 100°, incluso entre 85° y 95°.

25 Según la invención, el vehículo comprende un dispositivo de bloqueo adecuado para bloquear el pivotado del chasis con respecto al conjunto de dirección alrededor del eje de pivotado en la configuración de uso.

30 El dispositivo de bloqueo es adecuado para permitir automáticamente el bloqueo del pivotado, cuando se alcanza la configuración de uso y/o cuando se alcanza la configuración plegada.

El dispositivo de bloqueo comprende un medio de desbloqueo adecuado para actuar conjuntamente con el conjunto de dirección, eventualmente por medio del elemento de unión, para bloquear o desbloquear el pivotado. El medio de desbloqueo está dispuesto en la parte delantera de la parte de soporte del chasis.

35 Se trata ventajosamente de un pedal accionable con el pie del usuario.

Ventajosamente, este medio de desbloqueo comprende además al menos un accionador, tal como un botón de presión, dispuesto preferiblemente en la parte superior del conjunto de dirección, por ejemplo en un manillar o una empuñadura de dirección.

40 Según una variante, este medio de desbloqueo comprende un control remoto.

45 Un pedal de este tipo puede actuar conjuntamente, por ejemplo, por un lado con el chasis y por otro lado con el conjunto de dirección, eventualmente por medio del elemento de unión, de manera que una acción con el pie por parte del usuario conlleva en primer lugar el desbloqueo y después el pivotado del chasis.

Este pedal está dispuesto preferiblemente en la parte frontal de la parte delantera del chasis, o en la parte lateral con respecto a esta parte delantera del chasis.

50 En una cuarta variante, eventualmente en combinación con una o varias de las anteriores, la parte delantera del chasis constituye, en la configuración plegada, un elemento de apoyo sobre una superficie de apoyo para el vehículo.

55 En una quinta variante, eventualmente en combinación con una o varias de las anteriores, la columna de dirección soporta mediante uno de sus dos extremos al menos una pieza de desplazamiento, tal como una rueda o un patín de deslizamiento, adecuada para estar en contacto con una superficie de apoyo y para permitir el desplazamiento del vehículo sobre esta superficie de apoyo cuando se pone en movimiento este vehículo.

60 En una sexta variante, eventualmente en combinación con una o varias de las anteriores, el chasis soporta, preferiblemente mediante su extremo opuesto a la parte delantera, al menos una pieza de desplazamiento, tal como una rueda o un patín de deslizamiento, adecuada para estar en contacto con una superficie de apoyo y para permitir el desplazamiento del vehículo sobre esta superficie de apoyo cuando se pone en movimiento este vehículo.

65 **Descripción de las figuras**

Otras características y ventajas de la invención se desprenderán más claramente y de manera completa tras la lectura de la siguiente descripción de las variantes preferidas de realización, que se facilitan a modo de ejemplos no limitativos y con referencia a los siguientes dibujos adjuntos:

- 5 - figura 1: representa esquemáticamente un primer ejemplo de vehículo según la invención, en la configuración de uso,
- figura 2: representa esquemáticamente el detalle de la parte delantera del ejemplo de la figura 1,
10 - figura 3: representa esquemáticamente el ejemplo de la figura 1, en la configuración plegada,
- figura 4: representa esquemáticamente otro ejemplo de vehículo según la invención.

Descripción detallada de la invención

15 El ejemplo representado en la figura 1 corresponde a un vehículo de tipo patinete con un conjunto (2, 3, 4) de dirección conectado a un chasis (1) que puede soportar a un usuario.

20 El conjunto de dirección comprende una columna (2) de dirección que soporta una pieza (4) de desplazamiento, directamente o por medio de una horquilla (3) con dos ramas (3a, 3b) laterales (pudiendo verse sólo la rama (3b) en la figura 2), o incluso otra pieza de unión.

Tal como se representa en las diferentes figuras, la columna (2) de dirección se extiende según un eje longitudinal.

25 Evidentemente, esta pieza de desplazamiento puede ser de manera clásica una rueda (4), tal como se representa en la figura 1. También puede tratarse de un patín que le permite al vehículo deslizarse sobre una superficie de apoyo, o de cualquier otra pieza adecuada para ponerse en contacto con la superficie de apoyo, y que permite la puesta en movimiento del vehículo con respecto a, y sobre, esta superficie de apoyo.

30 La columna (2) de dirección puede comprender un tubo (2a) de base en el que se desliza un tubo (2b) superior coronado por un manillar (10), o por una empuñadura (10) de dirección, o por cualquier elemento que permita facilitar la acción del usuario sobre el conjunto (2, 3, 4) de dirección.

35 El ensamblaje de la columna (2) de dirección con un tubo (2a) de base en el que se desliza el tubo (2b) superior permite concretamente ajustar la altura de este conjunto (2, 3, 4) de dirección.

40 El chasis (1) también está dotado preferiblemente de una pieza (9) de desplazamiento, que adopta una vez más la forma de una rueda (9), tal como se representó anteriormente en la figura 1, pero que también puede ser un patín de deslizamiento.

Este chasis (1) se descompone en una parte (1a) de soporte, destinada a formar un soporte directo o indirecto para el usuario, y una parte (1b) delantera.

45 Precisamente, la parte (1a) de soporte se prolonga en dirección al conjunto (2, 3, 4) de dirección, en la parte (1b) delantera.

50 Tal como se representa en las diferentes figuras, la parte (1b) delantera comprende un extremo opuesto a la parte (1a) de soporte del chasis (1) que se extiende más allá de la columna (2) de dirección, y más precisamente más allá del eje longitudinal de la columna de dirección.

El chasis (1) está conectado con pivotado al conjunto (2, 3, 4) de dirección, alrededor de al menos un eje (6) de pivotado.

55 La prolongación de la parte (1a) de soporte del chasis (1) en la parte (1b) delantera se realiza más allá del eje de pivotado, y más allá de la columna de dirección.

60 Por tanto, una simple presión sobre la parte (1b) delantera del chasis permite pasar de la configuración de uso, tal como se representa en la figura 1, a la configuración plegada, tal como se representa en la figura 3 y que se describirá a continuación con referencia a esta figura 3.

Este paso de la configuración de uso a la configuración plegada se obtiene mediante pivotado del chasis (1) alrededor del eje (6) de pivotado con respecto al conjunto (2, 3, 4) de dirección.

65 Este paso se esquematiza en la figura 1 representando tres posiciones intermedias sucesivas en trazado discontinuo.

En este ejemplo representado en la figura 1, la parte (1b) delantera y la parte (1a) de soporte forman un ángulo preferiblemente comprendido entre 110° y 140°, incluso de 130°.

5 Por tanto, la parte (1b) delantera se extiende por encima del dispositivo (4) de desplazamiento, en este caso de la rueda (4) delantera.

10 Alternativamente, tal como se representa en la figura 4 de manera muy simplificada en comparación con la representación en la figura 1, el chasis (1) comprende una parte (1a) de soporte y una parte (1b) delantera que están sensiblemente alineadas.

Está previsto un dispositivo (7) de bloqueo, que permite bloquear el pivotado del chasis (1) con respecto al conjunto (2, 3, 4) de dirección, concretamente por motivos de seguridad en la configuración de uso, pero también para permitir el bloqueo en la configuración plegada sin desplegado accidental.

15 Preferiblemente, este dispositivo (7) de bloqueo permite el bloqueo automático del pivotado del chasis (1) con respecto al conjunto (2, 3, 4) de dirección cuando se alcanza la configuración de uso y/o cuando se alcanza la configuración plegada.

20 Este dispositivo (7) de bloqueo comprende concretamente un medio (7) de desbloqueo, que es adecuado para actuar conjuntamente con el conjunto (2, 3, 4) de dirección, directa o indirectamente, para bloquear o desbloquear el pivotado del chasis (1) con respecto al conjunto (2, 3, 4) de dirección.

25 Tal como se representa en las diferentes figuras, el medio (7) de desbloqueo está montado en el extremo de la parte (1b) delantera opuesto a la parte (1a) de soporte del chasis (1) y se extiende más allá del eje longitudinal definido por la columna (2) de dirección. En la configuración de uso del patinete, el medio (7) de desbloqueo se sitúa por encima de la pieza (4) de desplazamiento.

30 El medio de desbloqueo, en este ejemplo, se extiende hacia arriba más allá de la columna de dirección, de manera que puede accionarlo fácilmente el usuario, concretamente mediante un empuje dirigido hacia abajo con ayuda del pie.

35 Tal como se representa en el ejemplo de la figura 1, este medio (7) de desbloqueo puede adoptar la forma de un pedal (7) accionable con el pie por parte del usuario. Alternativamente, pueden disponerse uno o varios de otros accionadores distintos de un pedal, por ejemplo, en la parte superior del conjunto (2, 3, 4) de dirección.

Puede tratarse de un accionador de tipo botón de presión, por ejemplo dispuesto en o cerca del manillar (10) o de la empuñadura (10) de dirección.

40 El medio de desbloqueo también puede comprender un control remoto que permite accionar un accionador de este tipo o cualquier otro tipo de accionador. En el caso del pedal (7) representado en la figura 1, este actúa conjuntamente por un lado con el chasis (1) y, por otro lado, directa o indirectamente, con el conjunto (2, 3, 4) de dirección.

45 Este pedal está preferiblemente configurado para que una acción con el pie por parte del usuario sobre este pedal (7) conlleve, por medio de una única acción realizada por el usuario, en primer lugar el desbloqueo y después el pivotado del chasis (1) con respecto al conjunto (2, 3, 4) de dirección.

50 Este pedal está dispuesto en la parte delantera del chasis (1), precisamente en la parte frontal de la parte (1b) delantera del chasis (1), tal como se representa en la figura 1, o en la parte lateral de esta parte (1b) delantera del chasis (1).

55 Tal como puede verse en la vista de detalle de la parte delantera representada en la figura 2, todavía en la configuración de uso, el chasis (1) está conectado en este ejemplo indirectamente al conjunto (2, 3, 4) de dirección, por medio de un elemento (5) de unión. El elemento (5) de unión está por tanto fijado a la columna de dirección y montado de manera pivotante con respecto al chasis alrededor del eje (6) de pivotado.

60 Tal como se desprende en particular de la vista de la figura 2, el extremo de la parte (1b) delantera opuesto a la parte (1a) de soporte del chasis (1) presenta una forma de U abierta en el sentido del extremo de la parte (1b) delantera; el elemento (5) de unión está contenido en el extremo en forma de U.

Más precisamente, este elemento (5) de unión presenta un primer extremo (5a) conectado a la columna (2) de dirección, y un extremo (5b) opuesto conectado con pivotado al chasis (1) alrededor del eje (6) de pivotado.

65 En la configuración de uso, y tal como se representa en la figura 2, el primer extremo (5a) del elemento (5) de unión lleva un elemento de bloqueo, por ejemplo, pero no exclusivamente, un gancho, destinado a actuar conjuntamente

con el dispositivo (7) de bloqueo, estando este último montado en el extremo de la parte (1b) delantera del chasis (1).

5 En esta variante, el dispositivo (7) de bloqueo bloquea por tanto el pivotado del chasis (1) con respecto al conjunto (2, 3, 4) de dirección, de manera indirecta, es decir, por medio de un bloqueo del pivotado con respecto al elemento (5) de unión.

10 Por otro lado, el medio (7) de desbloqueo comprendido en el dispositivo (7) de bloqueo actúa conjuntamente, para bloquear o desbloquear el pivotado, con el conjunto (2, 3, 4) de dirección de manera indirecta, es decir por medio de una actuación conjunta con el elemento (5) de unión.

15 En esta variante con la presencia del elemento (5) de unión, la parte (1b) delantera del chasis (1) se encuentra, en la configuración de uso, dispuesta sensiblemente en paralelo a este elemento de unión, tal como se representa en la figura 2.

20 En esta variante, cuando el patinete se encuentra en la configuración de uso, el medio (7) de desbloqueo está situado más allá del eje (6) de pivotado, y más allá del eje longitudinal definido por la columna (2) de dirección, de tal manera que el accionamiento del medio (7) de desbloqueo, por ejemplo, y de manera no limitativa, mediante el pie del usuario, permite, sucesivamente y en una misma acción, desbloquear y después pivotar el chasis (7) con respecto al conjunto (2, 3, 4) de dirección para pasar, por medio de una única acción realizada por el usuario, de la configuración de uso hacia la configuración plegada.

25 En este ejemplo, la presión ejercida sobre el medio de desbloqueo está dirigida hacia la pieza de desplazamiento (la rueda) hacia el suelo.

30 Por otro lado, todavía en esta variante con la presencia del elemento (5) de unión, la parte (1b) delantera del chasis (1) se encuentra, en la configuración plegada, dispuesta de manera que forma un ángulo no nulo con este elemento (5) de unión, tal como se representa en la figura 3. Este ángulo está preferiblemente comprendido entre 60° y 100°, incluso entre 85° y 95°. Un valor igual o próximo a 90° proporciona resultados particularmente satisfactorios.

35 Tal como se desprende en particular de la vista de la figura 3, cuando el patinete se encuentra en la configuración plegada, el extremo de la parte (1b) delantera opuesto a la parte (1a) de soporte del chasis (1) y/o el dispositivo (7) de bloqueo constituyen un elemento de apoyo sobre una superficie de apoyo para el patinete.

40 La presencia de un elemento (5) de unión de este tipo permite concretamente alejar el eje (6) de pivotado de la parte (1b) delantera del chasis (1), y obtener así una palanca más importante para el paso de la configuración de uso a la configuración plegada.

45 Este elemento (5) de unión permite así alejar el eje (6) de pivotado del sistema de bloqueo y por tanto limitar los juegos a nivel del sistema de bloqueo. Esto permite evitar tener que añadir un sistema de recuperación de los juegos.

50 La figura 3 también pone en evidencia el hecho de que, en este ejemplo de realización, la parte (1b) delantera del chasis (1) constituye, en esta configuración plegada, un elemento de apoyo sobre la superficie de apoyo para el desplazamiento del vehículo.

55 Cuando el dispositivo (7) de bloqueo, y concretamente el medio (7) de desbloqueo, está dispuesto en la parte frontal de la parte (1a) delantera del chasis (1), este medio (7) de desbloqueo participa entonces en el apoyo descrito en el párrafo anterior.

Se recuerda que el conjunto de la descripción anterior se facilita a modo de ejemplo, y por tanto no es limitativo de la invención.

REIVINDICACIONES

- 5 1. Vehículo, por ejemplo de tipo patinete, que comprende un chasis (1) adecuado para soportar directa o indirectamente a un usuario y un conjunto (2, 3, 4) de dirección que comprende al menos una columna (2) de dirección, pudiendo dicho vehículo presentarse en una configuración de uso en la que el chasis (1) forma un primer ángulo no nulo con la columna (2) de dirección y en una configuración plegada en la que el chasis (1) forma un segundo ángulo inferior a dicho primer ángulo con la columna (2) de dirección, estando dicho chasis (1) conectado a dicho conjunto (2, 3, 4) de dirección con pivotado alrededor de al menos un eje (6) de pivotado, presentando el chasis (1) una parte (1a) de soporte destinada a soportar directa o indirectamente al usuario y que se prolonga en dirección al conjunto (2, 3, 4) de dirección en una parte (1b) delantera que se extiende más allá del eje de pivotado y de la columna de dirección, comprendiendo el vehículo además un dispositivo de bloqueo para bloquear el pivotado del chasis con respecto al conjunto de dirección alrededor del eje de pivotado en la configuración de uso, comprendiendo dicho dispositivo de bloqueo un medio (7) de desbloqueo adecuado para actuar conjuntamente con el conjunto (2, 3, 4) de dirección para bloquear o desbloquear el pivotado, estando dicho vehículo caracterizado porque el medio (7) de desbloqueo está dispuesto en la parte (1b) delantera de la parte (1a) de soporte, de manera que una presión sobre dicha parte (1b) delantera permite pasar de la configuración de uso a la configuración plegada mediante pivotado alrededor del eje (6) de pivotado.
- 20 2. Vehículo según la reivindicación 1, caracterizado porque la parte (1b) delantera forma un ángulo no nulo con la parte (1a) de soporte, preferiblemente un ángulo comprendido entre 110° y 140°.
- 25 3. Vehículo según la reivindicación 1, caracterizado porque la parte (1b) delantera está sensiblemente alineada con la parte (1a) de soporte.
4. Vehículo según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 3, caracterizado porque la parte (1b) delantera se extiende más allá del eje (6) de pivotado y de la columna (2) de dirección en al menos una posición intermedia entre la configuración de uso y la configuración plegada.
- 30 5. Vehículo según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 4, caracterizado porque el dispositivo de bloqueo también está configurado para bloquear el pivotado del chasis (1) con respecto al conjunto (2, 3, 4) de dirección alrededor del eje (6) de pivotado cuando el vehículo se encuentra en la configuración plegada.
- 35 6. Vehículo según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 5, caracterizado porque el chasis (1) está conectado al conjunto (2, 3, 4) de dirección por medio de un elemento (5) de unión que presenta un primer extremo (5a) conectado a la columna (2) de dirección y un segundo extremo (5b) conectado con pivotado al chasis (1) alrededor del eje (6) de pivotado.
- 40 7. Vehículo según la reivindicación 6, caracterizado porque en la configuración de uso, la parte (1b) delantera está dispuesta sensiblemente en paralelo al elemento (5) de unión.
- 45 8. Vehículo según una cualquiera de las reivindicaciones 6 y 7, caracterizado porque en la configuración plegada, la parte (1b) delantera forma un ángulo no nulo y no plano con el elemento (5) de unión, preferiblemente un ángulo comprendido entre 60° y 100°, incluso entre 85° y 95°.
9. Vehículo según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 8, caracterizado porque el dispositivo (7) de bloqueo está dispuesto para permitir automáticamente el bloqueo del pivotado, cuando se alcanza la configuración de uso y/o cuando se alcanza la configuración plegada.
- 50 10. Vehículo según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 9 y según la reivindicación 6, caracterizado porque el medio (7) de desbloqueo actúa conjuntamente con el conjunto (2, 3, 4) de dirección por medio del elemento (5) de unión.
- 55 11. Vehículo según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 10, caracterizado porque el medio de desbloqueo comprende al menos un accionador, tal como un botón de presión, dispuesto preferiblemente en la parte superior del conjunto (2, 3, 4) de dirección.
- 60 12. Vehículo según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 11, caracterizado porque el medio de desbloqueo comprende un control remoto.
- 65 13. Vehículo según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 12, caracterizado porque el medio de desbloqueo comprende un pedal (7) dispuesto en la parte (1b) delantera de la parte de soporte y accionable con el pie del usuario de manera que una acción con el pie del usuario sobre el pedal conlleva en primer lugar el desbloqueo y después el pivotado del chasis.

ES 2 563 738 T3

14. Vehículo según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 13, caracterizado porque la parte (1b) delantera del chasis (1) constituye, en la configuración plegada, un elemento de apoyo sobre una superficie de apoyo para el vehículo.
- 5 15. Vehículo según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 14, caracterizado porque la columna (2) de dirección soporta por uno de sus dos extremos al menos una pieza (4) de desplazamiento, tal como una rueda (4) o un patín de deslizamiento, adecuada para estar en contacto con una superficie de apoyo y para permitir el desplazamiento de dicho vehículo sobre esta superficie de apoyo cuando se pone en movimiento dicho vehículo.
- 10 16. Vehículo según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 15, caracterizado porque el chasis (1) soporta, preferiblemente por su extremo opuesto a la parte (1b) delantera, al menos una pieza (9) de desplazamiento, tal como una rueda (9) o un patín de deslizamiento, adecuada para estar en contacto con una superficie de apoyo y para permitir el desplazamiento de dicho vehículo sobre esta superficie de apoyo cuando se pone en movimiento dicho vehículo.
- 15

FIG.1

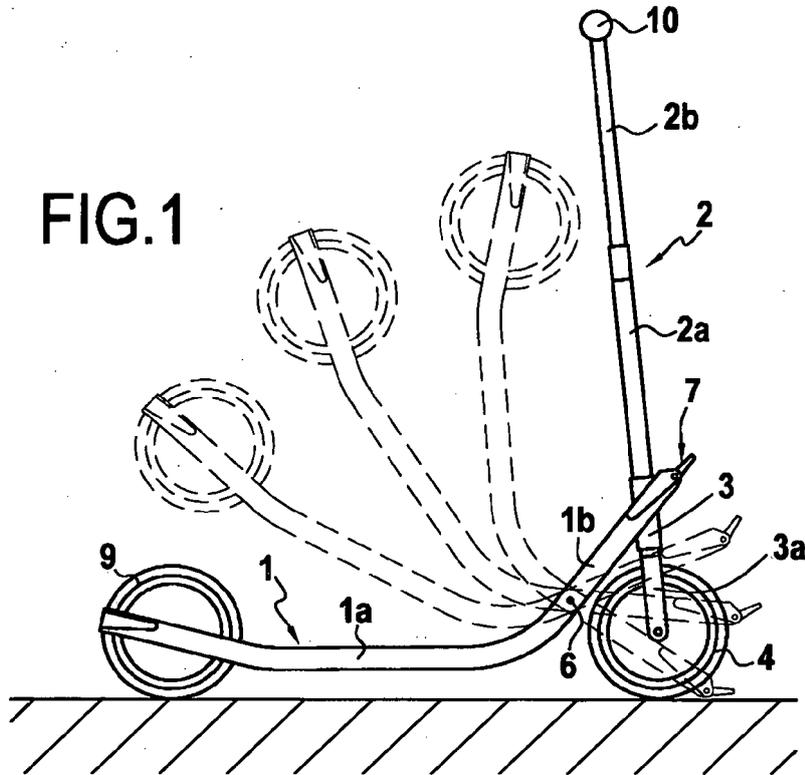
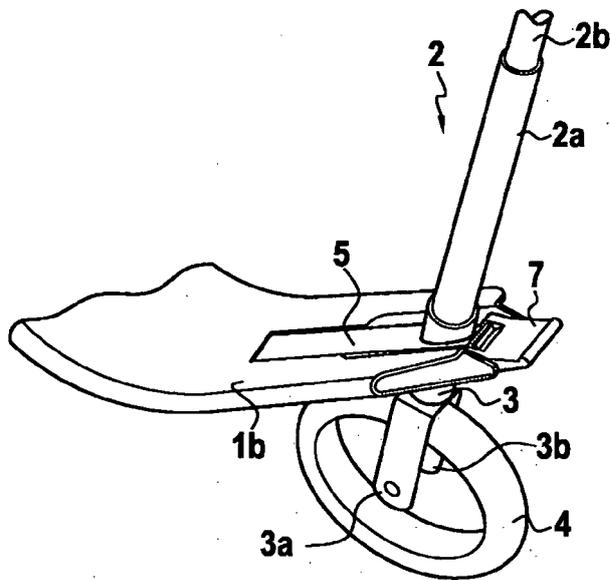


FIG.2



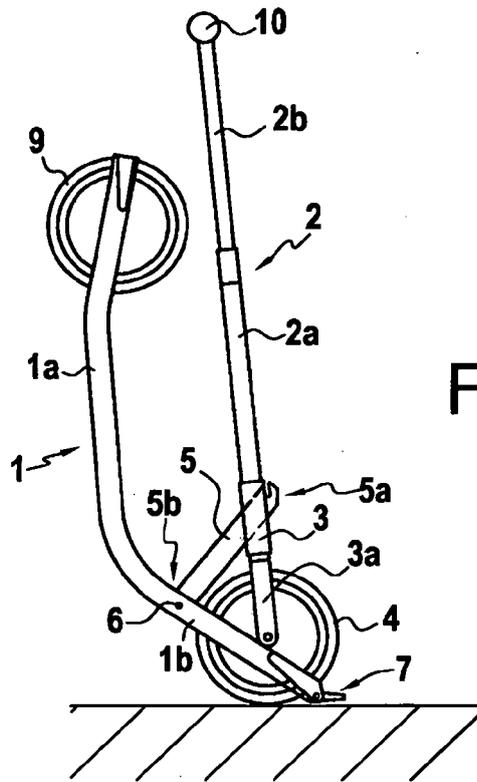


FIG. 3

FIG. 4

