

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 656 316**

51 Int. Cl.:

B62K 13/04 (2006.01)

B62K 13/08 (2006.01)

B62K 9/02 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

86 Fecha de presentación y número de la solicitud internacional: **13.12.2011 PCT/IB2011/055649**

87 Fecha y número de publicación internacional: **28.06.2012 WO12085760**

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **13.12.2011 E 11811146 (7)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **29.11.2017 EP 2655178**

54 Título: **Bicicleta de balance**

30 Prioridad:
22.12.2010 BE 201000751

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:
26.02.2018

73 Titular/es:
**THE CHILLAFISH COMPANY NV (100.0%)
Straatsburgdok Noordkaai 21 b 19
2030 Antwerpen, BE**

72 Inventor/es:
DE ROECK, SEBASTIAN

74 Agente/Representante:
ISERN JARA, Jorge

ES 2 656 316 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

Bicicleta de balance

5 La presente invención se refiere a una bicicleta de balance, en particular para niños.

Las bicicletas de balance son bien conocidas. Son bicicletas sin pedales. Es posible moverse empujando con los pies. Habitualmente, una bicicleta de balance está provista de un sillín que soportará el peso corporal.

10 Además, una bicicleta de balance comprende una estructura de soporte denominada cuadro, un manillar, una o dos ruedas delanteras y una o más ruedas traseras.

Las ruedas delanteras o traseras dobles están dispuestas a distancia una de otra y ofrecen una base de soporte más amplia.

15 Esta base de soporte más amplia es útil para niños pequeños, es decir, bebés y preescolares que todavía carecen del sentido necesario del balance o equilibrio.

20 La bicicleta de balance con ruedas traseras dobles y/o ruedas delanteras dobles tiene menos probabilidades de inclinarse hacia los lados siempre que el centro de gravedad de la bicicleta de balance y el niño estén situados por encima del triángulo o rectángulo formado por los puntos de contacto de la bicicleta de balance con el suelo, suponiendo al menos que las curvas no se tomen demasiado rápido.

25 Sin embargo, el problema es que una base más amplia como esta es principalmente útil para los más pequeños, pero después de un poco de práctica y a medida que los niños crecen, es útil que el niño haga uso de una bicicleta de balance que no tenga una base más amplia, o solo en menor medida.

30 De esta manera, la sensación de balance y equilibrio se refuerza como una preparación ideal para el uso de una bicicleta convencional, es decir, con pedales y una transmisión tal como una cadena o similar.

En otras palabras, tendrán que comprarse varias bicicletas de balance con este fin.

35 Existen bicicletas de balance convertibles que pueden ofrecer tanto una base amplia como una base estrecha, pero la conversión de las bicicletas de balance convertibles conocidas es a menudo laboriosa.

La presente invención tiene como objetivo remediar una o varias de las desventajas mencionadas anteriormente y/u otras desventajas.

40 Con este fin, la invención se refiere a una bicicleta de balance de acuerdo con la reivindicación 1. Las partes de cuadro tienen principalmente forma de L. En otras palabras, comprenden una barra principal o parte de puente principal y una barra trasera o parte de puente trasera.

45 La barra trasera puede hacerse más corta que la barra principal y, preferentemente, está dispuesta un tanto inclinada en relación con la barra principal.

La barra trasera se forma de tal manera que sobresale del plano formado por la barra principal, de modo que la barra trasera no solo se inclina en relación con la barra principal sino que también sobresale del plano formado por las barras principales.

50 Con el fin de explicar mejor las características de la invención, las siguientes realizaciones preferidas de una bicicleta de balance de acuerdo con la invención se describen solo a modo de ejemplo, con referencia a los dibujos adjuntos, en los que:

55 la figura 1 muestra una bicicleta de balance de acuerdo con la invención;
la figura 2 es una vista despiezada con mayor detalle de la parte indicada por F2 en la figura 1;
la figura 3 muestra la bicicleta de balance que se representa en la figura 1 en otra posición de uso;
las figuras 4 y 5 son vistas desde arriba de otra realización de una bicicleta de balance (no reivindicada), en dos posiciones de uso alternativas;
las figuras 6 y 7 son secciones con mayor detalle de una rueda trasera en la posición de uso correspondiente de la figura 4 y la figura 5 respectivamente.

60 La figura 1 muestra una bicicleta de balance 1 de acuerdo con la invención.

65 La bicicleta de balance 1 comprende un cuadro 2 con un manillar 3 en un extremo alejado y una horquilla de rueda delantera 4 con una rueda delantera 5, en este caso, conectada a esta última.

ES 2 656 316 T3

En el otro extremo, el cuadro 2 está provisto de dos ruedas traseras 6A y 6B.

En una posición intermedia, el cuadro 2 está provisto de un sillín 7.

5 La combinación del manillar 3 y la horquilla de rueda delantera 4 se proporciona en rotación libre en y sujeta por lo que se denomina buje de dirección 8, que en este caso es un paso dispuesto en un cabezal de cuadro específico 9.

Dicho cabezal de cuadro 9 comprende dos bisagras 10A y 10B, una a cada lado del buje de dirección 8.

10 Estas bisagras 10A y 10B están diseñadas para la conexión abisagrada de dos partes de cuadro 2A y 2B, que forman el cuadro 2, con el cabezal de cuadro 9.

Además, los ejes de las bisagras 10A y 10B discurren paralelos al eje del buje de dirección 8.

15 Cada parte de cuadro 2A y 2B tiene en este caso una forma de L fina y alargada.

En particular, cada parte de cuadro 2A y 2B tiene en este caso una parte de puente principal recta y esencialmente plana 11A, 11B, respectivamente, y una parte de puente trasera 12A, 12B, respectivamente, dirigida de manera inclinada en relación con esta última.

20 Obsérvese que las partes de puente traseras 12A y 12B no solo se inclinan en relación con la parte de puente principal 11A, 11B, respectivamente, sino que también sobresalen del plano formado por la parte de puente principal 11A, 11B, respectivamente.

25 De este modo, ambas partes de cuadro 2A y 2B difieren tanto que las partes de puente traseras respectivas 12A y 12B sobresalen del plano complementario en direcciones opuestas.

Las partes de puente principales 11A y 11B también se inclinan de manera oblicua en relación con la superficie inferior supuestamente horizontal.

30 Dicha disposición oblicua se obtiene mediante la combinación adecuada de diferentes parámetros tales como la longitud de la horquilla de rueda delantera 4, el diámetro de la rueda delantera 4, la colocación de las bisagras 10A y 10B, el diseño del cuadro 2 y el diámetro de las ruedas traseras 6A y 6B.

35 Todo esto da como resultado lo que se denomina trayectoria, mejorando la estabilidad y el comportamiento del manillar.

La trayectoria es la distancia entre la intersección del eje del buje de dirección 8 con el suelo, por un lado, y el punto de contacto de la rueda delantera 5 con el suelo, por otro lado.

40 Hablamos de trayectoria cuando el último punto de contacto mencionado de la rueda delantera 5 con el suelo está situado más hacia atrás que la primera intersección mencionada del eje del buje de dirección 8 con el suelo.

45 Cada una de las ruedas traseras 6A y 6B está dispuesta en el extremo libre de la parte de puente trasera complementaria 12A, 12B, respectivamente.

50 Las ruedas traseras 6A y 6B tienen una estructura especial y están provistas, en particular, de un borde de apoyo 13A y 13B, es decir, el borde circular de la rueda 6A y 6B que hace contacto con el suelo, bordes de apoyo 13A y 13B que sobresalen lateralmente junto a la parte de puente trasera 12A, 12B correspondiente, respectivamente, en particular en la misma dirección en la que la parte de puente trasera 12A, 12B correspondiente sobresale del plano formado por la parte de puente principal complementaria 11A, 11B, respectivamente.

55 Las partes localizadas más lateralmente de las ruedas traseras 6A y 6B están situadas a distancia junto al plano formado por la parte de puente principal 11A, 11B correspondiente, respectivamente, que es como máximo la mitad, y preferentemente la mitad exacta, de la distancia D entre las partes de puente principales 11A y 11B, medida al menos desde las líneas centrales de las partes de puente principales 11A y 11B.

60 Los extremos libres de las partes de puente traseras 12A y 12B están provistos de unas tapas esencialmente semiesféricas 14A y 14B que se fijan a las partes de puente traseras 12A, 12B, respectivamente.

En la realización dada, dichas tapas se han integrado, es decir, se han fijado a las partes de cuadro respectivas 2A y 2B.

65 Como se muestra en la figura 2, el sillín 7 tiene unos salientes 15 en la parte inferior que pueden funcionar conjuntamente con los rebajes 16 dispuestos en ambas partes de cuadro 2A y 2B.

Estos rebajes 16 están dispuestos en este caso en la transición de las partes de puente principales 12A y 12B a las partes de puente traseras correspondientes 12A y 12B.

5 El funcionamiento y uso de dicha bicicleta de balance 1 de acuerdo con la invención es simple y de la siguiente manera.

La bicicleta de balance 1 en la posición de uso, como se muestra en la figura 1, puede usarse por niños que todavía no tienen suficiente sentido del balance y equilibrio.

10 De hecho, gracias a las partes de puente traseras divergentes 12A y 12B, y adicionalmente a los bordes de apoyo más exteriores 13A y 13B de las ruedas traseras 6A y 6B, se ofrece una base de soporte amplia.

15 En esta realización, las tapas 14A y 14B garantizan la distancia recíproca de las ruedas traseras 6A y 6B y ofrecen una protección adicional.

Una bicicleta de balance 1 con una base de soporte amplia como esta es menos probable que se incline lateralmente. Además, esta posición de uso se denomina posición estable.

20 Gracias a la trayectoria que se crea como se ha descrito, se obtiene una bicicleta de balance que puede controlarse de manera estable.

La bicicleta de balance 1 de acuerdo con la invención puede cambiar fácilmente a una posición de uso alternativa como se muestra en la figura 3.

25 La conversión se realiza levantando el sillín 7, como resultado de lo cual los salientes 15 se retiran de los rebajes 16.

Los salientes 15, en cooperación con los rebajes 16, sirven en este caso como medios para la conexión recíproca de las partes de cuadro 2A y 2B.

30 Por lo tanto, se obtienen unas partes de cuadro de rotación libre 2A y 2B, cada una de las cuales puede hacerse rotar a lo largo del lado opuesto, en otras palabras, principalmente a 180° alrededor de las bisagras 10A y 10B.

En esta posición, es posible proporcionar de nuevo el sillín 7.

35 Esta segunda posición de uso de la bicicleta de balance 1 de acuerdo con la invención, como se muestra en la figura 3, es apta para niños que ya tienen algún sentido del balance y equilibrio o están listos para adquirirlo.

Además, esta segunda posición de uso se denomina posición de balance.

40 Gracias a las partes de puente traseras convergentes 12A y 12B, y adicionalmente a los bordes de apoyo situados aún más hacia dentro 13A y 13B de las ruedas traseras 6A y 6B, se ofrece una base de soporte estrecha o casi única.

45 En esta posición, los bordes de apoyo 13A y 13B de las ruedas traseras 6A y 6B son casi adyacentes entre sí.

Las tapas 14A y 14B se dirigen lateralmente hacia fuera.

50 Obsérvese que la trayectoria mencionada anteriormente se mantiene en esta segunda posición de uso de la bicicleta de balance 1 de acuerdo con la invención.

Es evidente que el sillín 7 no debe asumir necesariamente una función de conexión para las partes de cuadro 2A y 2B.

55 Dichas partes de cuadro 2A y 2B también pueden conectarse entre sí y mantenerse a una distancia fija de maneras alternativas.

Ni el diseño específico de las ruedas traseras 6A y 6B ni la trayectoria obtenida mediante una diversidad de parámetros son necesarios para una conversión simple de la bicicleta de balance 1 entre ambas posiciones de uso mencionadas anteriormente.

60 Por lo tanto, las ruedas traseras 6A y 6B pueden ser ruedas comunes, por lo que los bordes de apoyo 13A y 13B se proporcionan centralmente en las ruedas.

Estas son solo características preferidas.

65

También es posible fabricar las partes de cuadro 2A y 2B de manera alternativa y, sin embargo, obtener el efecto deseado de una conversión simple.

5 De hecho, como se muestra en las figuras 4 y 5, que representan una bicicleta de balance alternativa 1 (no reivindicada) en dos posiciones de uso equivalentes, es posible hacer las partes de cuadro 2A y 2B esencialmente planas o no divergentes, es decir, no convergentes si la bicicleta de balance 1 está situada en la segunda posición de uso o la posición de balance.

10 De hecho, dichas partes de cuadro planas 2A y 2B pueden estar provistas de unas ruedas traseras ajustables 6A y 6B para funcionar conjuntamente.

Dichas ruedas traseras ajustables 6A y 6B se representan como un ejemplo en las figuras 6 y 7, en diferentes posiciones de uso, respectivamente.

15 Cada rueda trasera 6A y 6B comprende un borde de apoyo 13A, 13B, respectivamente.

Cada rueda trasera 6A y 6B está provista de un árbol 17A, 17B, respectivamente, que se monta de manera deslizante en una tapa 14A, 14B, respectivamente, fijada a las partes de puente traseras 12A y 12B cerca de sus extremos libres.

20 Las tapas 14A y 14B tienen unos agujeros pasantes 18A, 18B, respectivamente, que están provistos internamente de un tope 19A, 19B, respectivamente, que es oblicuo en este caso.

25 Los árboles 17A y 17B son específicos ya que comprenden un perno 20A, 20B, respectivamente, por ejemplo un M5 o M6, con una cabeza de perno 21A, 21B, respectivamente, una superficie de rueda inalámbrica 22A, 22B, respectivamente, y además, hasta sus extremos libres, una parte de montaje 23A, 23B, respectivamente, provista de rosca externa.

30 Dichas partes de montaje 23A y 23B están dispuestas en un buje 24A, 24B, respectivamente, que comprende una primera parte 25A, 25B, respectivamente, provista de rosca interna y caracterizada por un primer diámetro, y una segunda parte 26A, 26B, respectivamente, que tiene un diámetro mayor.

35 La transición entre la primera parte 25A, 25B, respectivamente, por un lado, y la segunda parte, 26A, 26B, respectivamente, por otro lado, es gradual en este caso y, por lo tanto, está provista de una parte de transición oblicua 27A, 27B, respectivamente.

40 Entre la superficie de rueda inalámbrica 22A, 22B, respectivamente, y la parte rotatoria de las ruedas 6A y 6B se proporciona en este caso un cojinete deslizante adecuado 28A, 28B, respectivamente, fabricado en este caso de poliamida o politetrafluoroetileno (PTFE), también denominado Teflón.

Sin embargo, es evidente que dicho cojinete deslizante puede fabricarse de otros materiales adecuados o puede sustituirse por un cojinete de rodillos u otro tipo de cojinete.

45 En la parte interior de la rueda 6A, 6B, respectivamente, el cojinete deslizante 28A, 28B está provisto de un resalte 29A, 29B, respectivamente.

50 El funcionamiento y uso de dicha bicicleta de balance 1 que se muestra en las figuras 4 y 5 es simple y se corresponde principalmente con el funcionamiento descrito para la bicicleta de balance 1 que se muestra en las figuras 1 a 3.

La diferencia principal se refiere al ajuste de las ruedas traseras 6A y 6B cuando se cambia la posición de uso de las partes de cuadro 2A y 2B.

55 La posición de uso que se muestra en la figura 4 es lo que se denomina la posición estable, por lo que la bicicleta de balance 1 está provista de una base de soporte amplia.

Los bordes de apoyo 13A y 13B de las ruedas traseras 6A y 6B están en este caso situados a distancia junto al plano formado por la parte de cuadro 2A, 2B, respectivamente, que es mayor que la mitad de la distancia D entre las partes de cuadro 2A y 2B, medida al menos cada vez a partir de las líneas centrales.

60 La conversión se realiza levantando el sillín 7, como resultado de lo cual las partes de cuadro 2A y 2B pueden rotar libremente alrededor de las bisagras 10A y 10B.

65 En esta posición convertida, los bordes de apoyo 13A y 13B de las ruedas traseras 6A y 6B pueden aproximarse entre sí, lo que se hace parcialmente posible gracias a la construcción deslizante de las ruedas traseras 6A y 6B.

De hecho, al convertir las ruedas traseras 6A y 6B de la posición de uso que se muestra en la figura 6, correspondiente a la posición de bicicleta de balance que se muestra en la figura 4, a la posición de uso que se muestra en la figura 7, correspondiente a la posición de bicicleta de balance que se muestra en la figura 5, se hace posible la conversión a la que se denomina posición de balance.

5 Las ruedas traseras 6A y 6B pueden ajustarse gracias al buje deslizante 24A, 24B, respectivamente, en el agujero pasante 18A, 18B, respectivamente.

10 En esta realización, el resalte 29A, 29B, respectivamente, puede moverse como máximo hasta, entre otros, el buje 24A, 24B, respectivamente, como resultado de lo cual la libertad de movimiento se restringe a una distancia predeterminada.

15 En el sentido opuesto, la parte de transición oblicua 27A, 27B, respectivamente, del buje 24A, 24B, respectivamente, formará el límite cuando se mueva hasta el tope 19A, 19B, respectivamente, en el agujero pasante 18A, 18B, respectivamente.

20 Ajustando las ruedas traseras 6A y 6B de acuerdo con la invención, como se ha descrito anteriormente, y doblando también las partes de cuadro 2A y 2B, los bordes de apoyo 13A y 13B de las ruedas traseras 6A y 6B se vuelven prácticamente adyacentes, de tal manera que se ofrece una base de soporte estrecha o casi única. En esta posición, es posible proporcionar de nuevo el sillín 7.

Esta segunda posición de uso de la bicicleta de balance 1, como se muestra en la figura 5, es apta para niños que ya tienen algún sentido del balance o equilibrio o están listos para adquirirlo.

25 Además, esta segunda posición de uso se denomina posición de balance.

30 Es evidente que dichas ruedas traseras ajustables 6A y 6B también pueden usarse en combinación con la bicicleta de balance 1, como se muestra en las figuras 1 a 3, es decir, con las partes de cuadro divergentes 2A y 2B cuando la bicicleta de balance 1 está en la posición estable de uso, lo que da como resultado una superficie de soporte más amplia y una estabilidad mejorada.

35 Las ruedas traseras deslizantes 6A y 6B hacen posible ofrecer una base de rueda amplia a la vez que se mantiene la anchura del cuadro 2 entre el sillín 7 y el manillar 3 restringida, lo que redundará en beneficio de la ergonomía de la bicicleta de balance.

De hecho, cuando se usan unas ruedas no deslizantes 6A y 6B, la base de rueda puede ser como máximo el doble de la anchura del cuadro.

40 También es evidente, sin embargo, que se prefieren muchas características menores. La esencia de la invención se refiere a la estructura doble del cuadro de la bicicleta de balance, y la conexión abisagrada de estas partes de cuadro 2A y 2B a un elemento en el que el manillar se monta de manera rotatoria.

45 Debe observarse que el manillar 3 puede hacerse simétrico, lo que da como resultado unas distancias correspondientes al sillín 7 en ambas posiciones de uso.

Como alternativa, el manillar 3 puede hacerse un tanto asimétrico, lo que da como resultado unas longitudes adaptadas entre el manillar 3 y el sillín 7 en la posición de balance, en correspondencia con la mayor estatura de los niños que usarán la bicicleta de balance 1 en esta posición.

50 Doblando las partes de cuadro 2A y 2B, las ruedas traseras 6A y 6B pueden adoptar otra posición recíproca, permitiendo una transición desde una posición estable con una base de rueda amplia a una posición de balance, por lo que la base de rueda es considerablemente más estrecha que en la posición estable.

55 Además, las ruedas 6A y 6B pueden montarse de manera deslizante en relación con una parte de cuadro 2A o 2B.

Como se ha indicado anteriormente y como se muestra en las figuras, los ejes de las bisagras 10A y 10B discurren paralelos al eje del buje de dirección 8.

60 También se ha hecho evidente que el cabezal de cuadro 9 comprende dos bisagras 10A y 10B, una a cada lado del buje de dirección 8, es decir, una a la izquierda y otra a la derecha del buje de dirección 8 y todas situadas esencialmente en el mismo plano perpendicular al plano de simetría de la bicicleta de balance 1.

65 En las variantes dadas de la realización, los ejes de las bisagras 10A y 10B, junto con el eje del buje de dirección 8, forman esencialmente un plano que es perpendicular a los planos formados por las partes de puente principales 11A y 11B, al menos cuando la bicicleta de balance 1 se coloca en una de las posiciones de uso.

5 Sin embargo, es evidente que son posibles pequeñas diferencias y pueden tener un efecto asociado deseado, pero las pequeñas diferencias se regirán por las frases de la primera reivindicación, en particular porque los ejes de las respectivas bisagras 10A y 10B discurren esencialmente en paralelo al eje del buje o sujeción de dirección o similar 8, incluso si se desvían unos pocos grados, y se considera que están situados a cada lado del mismo, incluso si las bisagras 10A y 10B están unos pocos centímetros más cerca o más lejos de la posición de uso, en comparación con la posición del buje o sujeción de dirección o similar 8.

10 Por lo que respecta a la orientación esencialmente paralela de los ejes de las bisagras 10A y 10B hacia el eje del buje de dirección 8, es evidente que los ejes de las bisagras 10A y 10B pueden inclinarse ligeramente hacia delante o hacia atrás en relación con el eje del buje de dirección 8, es decir, de tal manera que el plano formado por los ejes de las bisagras 10A y 10B forma un ángulo pequeño, por ejemplo de 5°, 10° o 15°, con el eje del buje de dirección 8.

15 Dicho ángulo puede aplicarse para obtener un ángulo diferente entre el eje del buje de dirección 8, por un lado, y las partes de puente principales 11A y 11B, por otro lado, dependiendo de la posición de uso de la bicicleta de balance 1, es decir, la posición estable o la posición de balance.

20 Por lo que respecta a la posición de los ejes de las bisagras 10A y 10B en cualquier lado del eje del buje de dirección 8, cuyos ejes forman esencialmente un plano, es evidente que los ejes de las bisagras 10A y 10B pueden proporcionarse más cerca del usuario que el eje del buje de dirección 8 a lo largo de una distancia restringida, por ejemplo de 1 cm, 2 cm o 3 cm, al menos en una primera posición de uso, y en consecuencia pueden retirarse más lejos del usuario a lo largo de una distancia correspondiente en la otra posición de uso.

25 Dicha estructura puede aplicarse en vista de una distancia algo desviada entre el usuario y el manillar 3 dependiendo de la posición de uso de la bicicleta de balance 1, es decir, la posición estable o la posición de balance si el objetivo es mantener la simetría del manillar 3.

Por supuesto, pueden combinarse las dos desviaciones restringidas mencionadas anteriormente.

30 Es evidente que, para todas las variantes de la realización, las bisagras 10A y 10B y el cabezal de cuadro 9 y todas las partes complementarias permiten una rotación de al menos 180° de las partes de cuadro 2A y 2B.

35 La presente invención no está restringida de ninguna manera a las realizaciones descritas a modo de ejemplo y representadas en los dibujos adjuntos; por el contrario, una bicicleta de balance de este tipo de acuerdo con la invención puede fabricarse en todo tipo de formas y dimensiones sin dejar de estar dentro del alcance de las reivindicaciones.

REIVINDICACIONES

1. Bicicleta de balance que comprende un cuadro (2) provisto de un buje o sujeción de dirección o similar (8) para sujetar de manera rotatoria el manillar con una horquilla de rueda delantera (3, 4), por lo que una o varias ruedas delanteras (5) se conectan a dicha horquilla de rueda delantera (4), y por lo que la bicicleta de balance (1) comprende dos ruedas traseras (6A, 6B), por lo que el cuadro (2) de la bicicleta de balance (1) comprende dos partes de cuadro (2A, 2B) que se montan directa o indirectamente de manera abisagrada a una distancia entre sí en el buje o sujeción de dirección o similar (8) por medio de unas bisagras (10A, 10B), desde donde las partes de cuadro (2A, 2B) se extienden hasta una distancia del mismo y cada una está provista de una rueda trasera (6A, 6B), por lo que cada parte de cuadro (2A, 2B) comprende una parte de puente principal esencialmente plana (11A, 11B) y una parte de puente trasera (12A, 12B) dirigida de manera inclinada sobre esta última, y por lo que los ejes de las bisagras respectivas (10A, 10B) discurren principalmente en paralelo al eje del buje o sujeción de dirección o similar (8) y se sitúan a cada lado del mismo, y por lo que dichas bisagras (10A, 10B) hacen posible que las partes de cuadro (2A, 2B) roten principalmente 180° entre una primera posición y una segunda posición, caracterizada por que una rueda trasera (6A, 6B) está provista de un borde de apoyo (13A, 13B) que se proporciona a una distancia junto al plano formado por la parte de puente principal complementaria (11A, 11B) y por que la parte de puente trasera (12A, 12B) no solo se dirige de manera inclinada sobre la parte de puente principal (11A, 11B), sino que también sobresale del plano formado por la parte de puente principal (11A, 11B), de tal manera que las dos partes de cuadro (2A, 2B), cuando se proporcionan en el buje o sujeción de dirección o similar (8), divergen en sus partes de puente traseras (12A, 12B) correspondientes a la primera posición de uso, de tal manera que las partes localizadas más lateralmente de las ruedas traseras (6A, 6B) se sitúan a una distancia junto al plano formado por la parte de puente principal correspondiente (11A), (11B), respectivamente, lo que equivale como máximo a la mitad de la distancia (D) entre las partes de puente principales (11A) y (11B), medida al menos a partir de las líneas centrales de las partes de puente principales (11A) y (11B), y por lo que las dos partes de cuadro (2A, 2B) convergen en sus partes de puente traseras (12A, 12B) correspondientes a la segunda posición de uso, de tal manera que las ruedas traseras (6A, 6B) ofrecen una base de soporte estrecha o casi única en esa posición.
2. Bicicleta de balance de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizada por que las partes localizadas más lateralmente de las ruedas traseras (6A, 6B) están situadas a una distancia junto al plano formado por la parte de puente principal (11A, 11B) correspondiente, respectivamente, que es como máximo la mitad y preferentemente la mitad exacta de la distancia (D) entre las partes de puente principales (11A, 11B), medida al menos desde las líneas centrales de las partes de puente principales (11A, 11B).
3. Bicicleta de balance de acuerdo con una o varias de las reivindicaciones anteriores, caracterizada por que las ruedas traseras (6A, 6B) se montan de manera deslizante en relación con su eje en la parte de cuadro complementaria (2A, 2B).
4. Bicicleta de balance de acuerdo con una o varias de las reivindicaciones anteriores, caracterizada por que la bicicleta de balance está provista de un sillín (7) que está provisto de medios para la conexión recíproca de las partes de cuadro (2A, 2B).
5. Bicicleta de balance de acuerdo con una o varias de las reivindicaciones 1 a 4, caracterizada por que las partes de puente principales (11A, 11B) se orientan inclinadas oblicuamente en relación con la superficie inferior supuestamente horizontal, mientras que el eje del buje o sujeción de dirección o similar (8) se dirige principalmente en perpendicular a las partes de puente principales (11A, 11B) en esta posición, de tal manera que se obtiene una trayectoria adecuada.

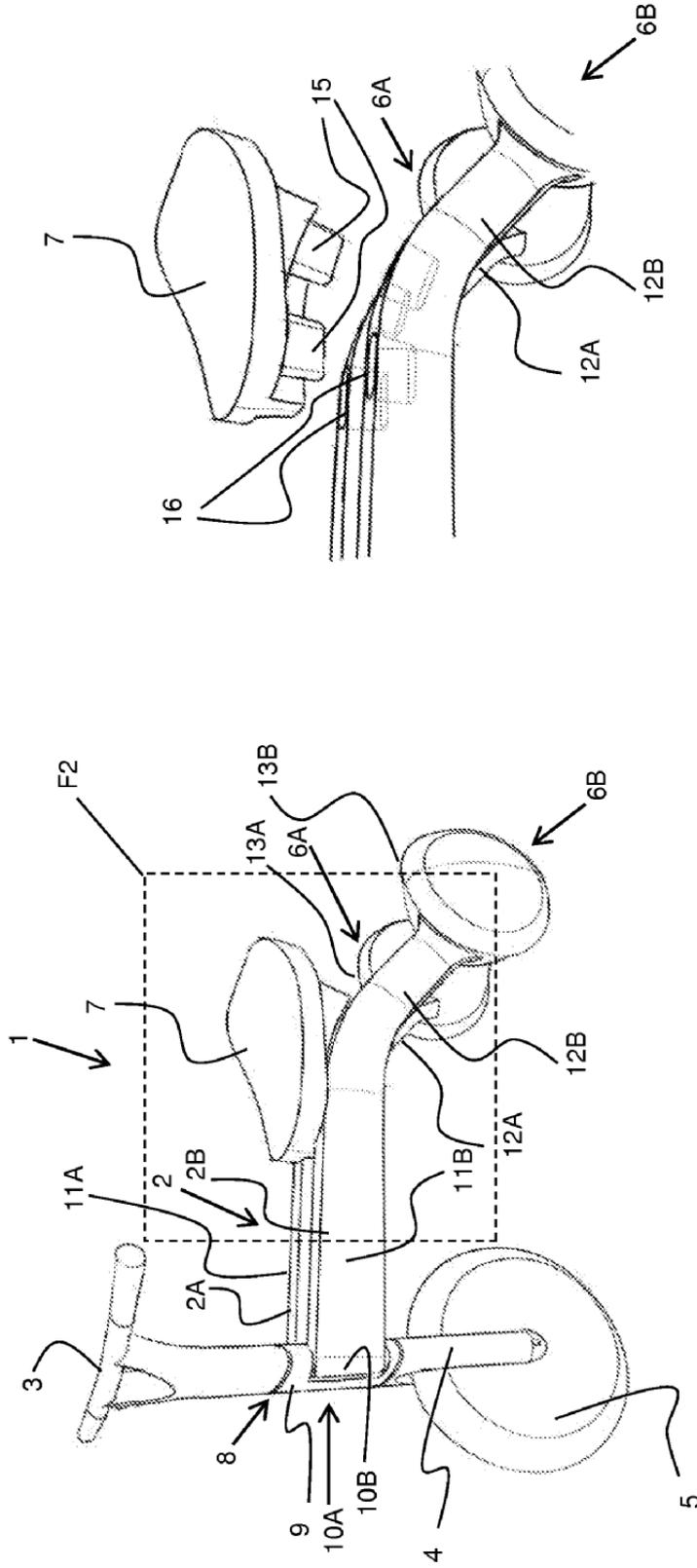


Fig 2

Fig 1

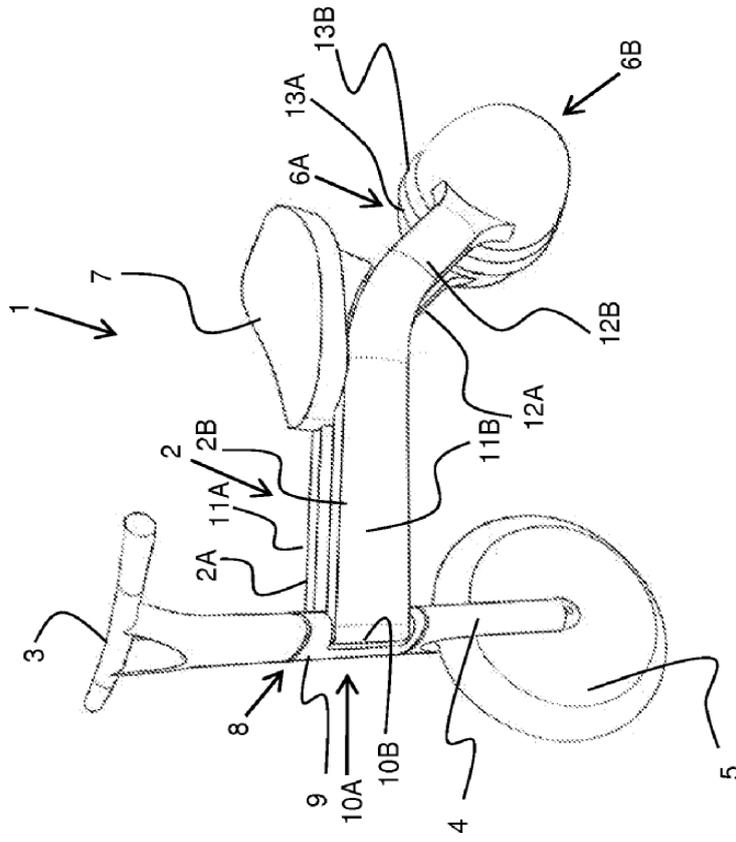


Fig 3

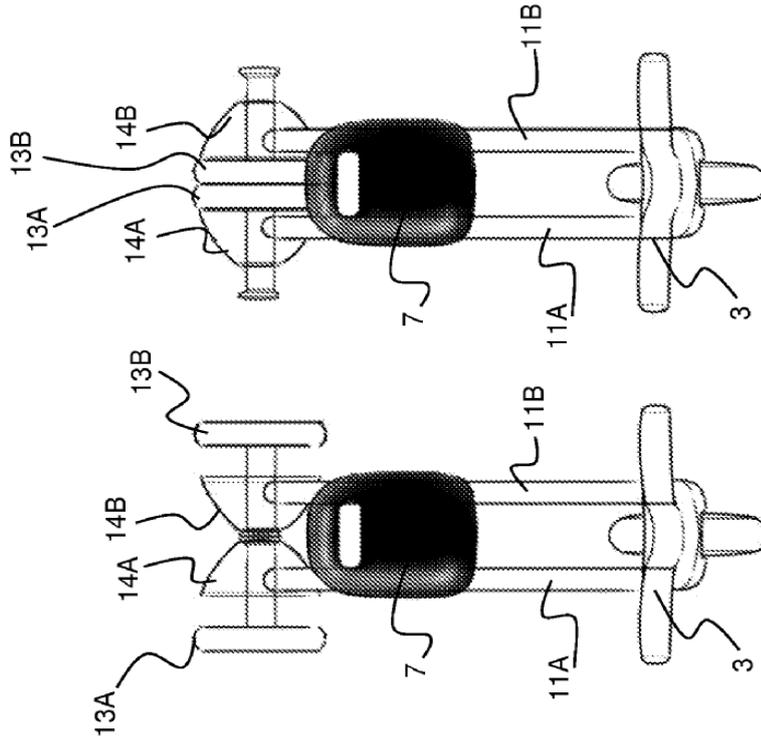


Fig 4

Fig 5

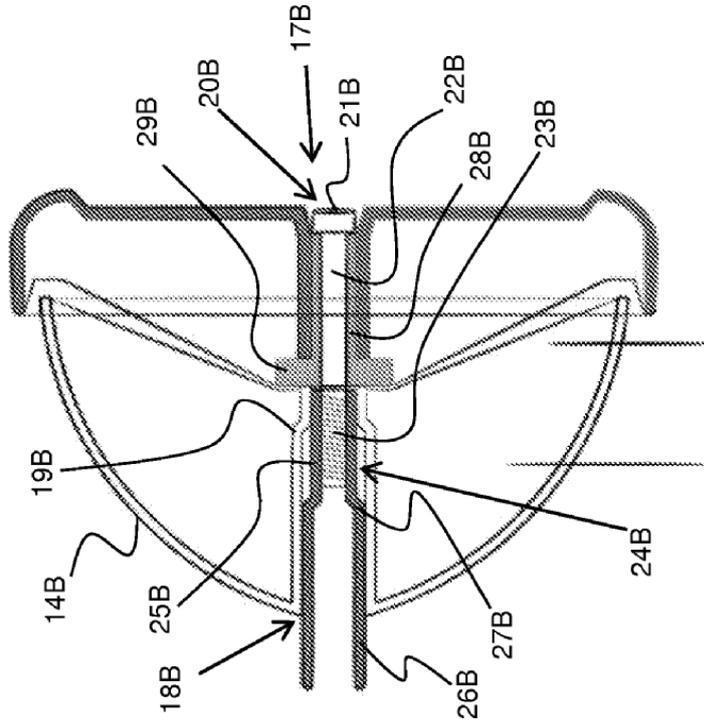


Fig 7

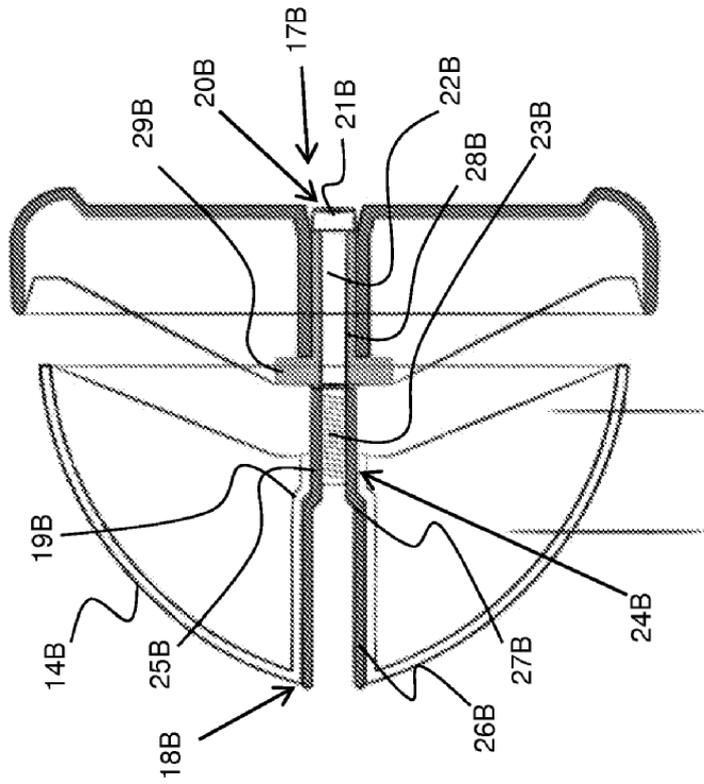


Fig 6