

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 916 700**

51 Int. Cl.:

B60N 2/28 (2006.01)

B60N 2/42 (2006.01)

B60N 2/888 (2008.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **16.07.2020 E 20186276 (0)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **09.03.2022 EP 3766732**

54 Título: **Asiento de seguridad para niños**

30 Prioridad:

18.07.2019 CN 201910650374

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

05.07.2022

73 Titular/es:

WONDERLAND SWITZERLAND AG (100.0%)

Beim Bahnhof 5

6312 Steinhausen, CH

72 Inventor/es:

GUO, ZHENG-WEN

74 Agente/Representante:

ELZABURU, S.L.P

ES 2 916 700 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

Asiento de seguridad para niños

Referencia cruzada a solicitud(es) relacionada(s)

5 Esta solicitud reclama la prioridad de la solicitud de patente china N.º 201910650374.0 presentada el 18 de julio de 2019.

Antecedentes

1. Campo de la invención

La presente invención se refiere a asientos de seguridad para niños.

2. Descripción de la técnica relacionada

10 Un asiento de seguridad para niños se usa típicamente en un vehículo automóvil para sujetar a un niño en caso de colisión accidental. En particular, el asiento de seguridad para niños puede brindar protección impidiendo que el niño se mueva hacia adelante o hacia atrás cuando el vehículo sufre una colisión frontal o trasera.

15 Además de proporcionar protección durante la colisión frontal y trasera, algunos asientos de seguridad para niños pueden incluir una estructura de protección contra impactos laterales adaptada para disipar la energía del choque inducida por la colisión lateral del vehículo. La estructura de protección contra impactos laterales se proporciona generalmente en una pared lateral del asiento de seguridad para niños e incluye un elemento de protección giratorio que se retrae para su almacenamiento o que se despliega para su uso. Cuando el elemento de protección está en la posición retraída, se puede proporcionar un mecanismo de bloqueo para bloquear en su posición el elemento de protección. Para utilizar el elemento de protección, se debe operar un botón para desbloquear el elemento de protección, que luego se puede desplegar gracias a la fuerza de sollicitación de un resorte. Desafortunadamente, esta construcción convencional es relativamente compleja y puede no resultar conveniente en la práctica su operación.

20 El documento DE202016008675U da a conocer un asiento para niños que comprende un elemento plegable de protección contra impactos.

25 Por lo tanto, existe la necesidad de un asiento de seguridad para niños mejorado que tenga un mecanismo de protección contra impactos laterales que sea de construcción sencilla, fácil de operar y que aborde al menos los problemas anteriores.

Compendio

30 La presente solicitud describe un asiento de seguridad para niños que tiene un mecanismo de protección contra impactos laterales que está adaptado para brindar protección durante la colisión lateral del vehículo y puede guardarse para su almacenamiento compacto y desplegarse de manera conveniente.

35 De acuerdo con la invención, el asiento de seguridad para niños incluye una carcasa de asiento que tiene dos paredes laterales dispuestas respectivamente en los lados izquierdo y derecho de la carcasa de asiento para restringir el movimiento lateral de un niño sentado en la carcasa de asiento, las dos paredes laterales incluyen unas paredes laterales primera y segunda, una parte amortiguadora conectada de forma móvil con la carcasa de asiento, siendo la parte amortiguadora móvil entre una posición replegada hacia la primera pared lateral y una posición desplegada que sobresale lateralmente de la primera pared lateral, un resorte para empujar la parte amortiguadora hacia la posición replegada, y un mecanismo de enganche que incluye un pestillo incorporado en la parte amortiguadora, siendo el pestillo móvil entre un estado de bloqueo para bloquear la parte amortiguadora en la posición desplegada y un estado de desbloqueo para desbloquear la parte amortiguadora de modo que la parte amortiguadora pueda girar con respecto a la carcasa de asiento.

Breve descripción de los dibujos

La FIG. 1 es una vista en perspectiva que ilustra una realización de un asiento de seguridad para niños que tiene un mecanismo de protección contra impactos laterales en una posición replegada;

45 La FIG. 2 es una vista en perspectiva que ilustra el asiento de seguridad para niños con el mecanismo de protección contra impactos laterales en una posición desplegada;

La FIG. 3 es una vista en sección transversal parcial del asiento de seguridad para niños con mecanismo de protección contra impactos laterales en la posición replegada;

La FIG. 4 es una vista ampliada de la parte A mostrada en la FIG. 3;

50 La FIG. 5 es una vista en sección transversal parcial del asiento de seguridad para niños con el mecanismo de protección contra impactos laterales en la posición desplegada;

La FIG. 6 es una vista ampliada de la parte B mostrada en la FIG. 5;

La FIG. 7 es una vista en perspectiva que ilustra el mecanismo de protección contra impactos laterales solo en la posición desplegada;

5 La FIG. 8 es una vista en perspectiva que ilustra el mecanismo de protección contra impactos laterales solo en la posición replegada;

La FIG. 9 es una vista en perspectiva que ilustra una base de montaje utilizada para ensamblar el mecanismo de protección contra impactos laterales con una carcasa de asiento del asiento de seguridad para niños;

La FIG. 10 es una vista en perspectiva que ilustra algunos detalles de construcción del mecanismo de protección contra impactos laterales;

10 La FIG. 11 es una vista en sección transversal del mecanismo de protección contra impactos laterales;

La FIG. 12 es una vista en perspectiva que ilustra una variante de construcción del mecanismo de protección contra impactos laterales que incluye un actuador de liberación;

La FIG. 13 es una vista en sección transversal del mecanismo de protección contra impactos laterales mostrado en la FIG. 12; y

15 La FIG. 14 es otra vista en sección transversal del mecanismo de protección contra impactos laterales mostrado en la FIG. 12.

Descripción detallada de las realizaciones

Las FIGS. 1 y 2 son dos vistas en perspectiva que ilustran una realización de un asiento de seguridad para niños 100. Haciendo referencia a las FIGS. 1 y 2, el asiento de seguridad para niños 100 puede incluir una carcasa de asiento 20 102, una base de soporte 104 dispuesta en la parte inferior de la carcasa de asiento 102 para soportar la carcasa de asiento 102, y dos mecanismos de protección contra impactos laterales 50 acoplados respectivamente con la carcasa de asiento 102 en sus lados izquierdo y derecho. La carcasa de asiento 102 puede tener una parte de asiento 10 y una parte de respaldo 30 conectadas de forma fija entre ellas. Por ejemplo, la carcasa de asiento 102 puede estar formado integralmente para incluir la parte de asiento 10 y la parte de respaldo 30. La carcasa de asiento 102 puede 25 incluir además dos paredes laterales 31 provistas respectivamente en los lados izquierdo y derecho de la carcasa de asiento 102. Las dos paredes laterales 31 se pueden conectar de forma fija con la parte de respaldo 30, proyectarse respectivamente hacia adelante desde la parte de respaldo 30 en los lados izquierdo y derecho de la carcasa de asiento 102, y extenderse desde la parte superior de la parte de respaldo 30 hacia la parte del asiento 10. Los dos las paredes laterales 31 pueden restringir los movimientos laterales de un niño sentado en la carcasa de asiento 102 entre 30 las dos paredes laterales 31.

Haciendo referencia a las FIGS. 1 y 2, los dos mecanismos de protección contra impactos laterales 50 en los lados izquierdo y derecho de la carcasa de asiento 102 pueden tener la misma construcción y pueden estar dispuestos respectivamente en posiciones simétricas en las dos paredes laterales 31 de la parte de respaldo 30. Más específicamente, cada pared lateral 31 puede tener una abertura 33 dispuesta en un lado exterior de la misma para 35 recibir el conjunto del mecanismo de protección contra impactos laterales correspondiente 50. En conjunción con las FIGS. 1 y 2, las FIGS. 3-6 son vistas en sección transversal que ilustran un mecanismo de protección contra impactos laterales 50 ensamblado con la carcasa de asiento 102, y las FIGS. 7-14 son diversas vistas que ilustran diversos detalles de construcción para el mecanismo de protección contra impactos laterales 50. Con referencia a las FIGS. 3-14, el mecanismo de protección contra impactos laterales 50 puede incluir una parte amortiguadora 53 y un resorte 40 57.

La parte amortiguadora 53 está conectada de forma móvil con la carcasa de asiento 102 y puede tener cualquier construcción adecuada adaptada para proporcionar efectos amortiguadores. De acuerdo con un ejemplo de construcción, la parte amortiguadora 53 puede incluir múltiples partes de la carcasa que están fijamente unidas entre 45 ellas. Los ejemplos de materiales adecuados para fabricar la parte amortiguadora 53 pueden incluir, sin limitación, plásticos. La parte amortiguadora 53 se puede mover con respecto a la carcasa de asiento 102 en el lado exterior de la pared lateral 31. Por ejemplo, la parte amortiguadora 53 puede moverse entre una posición replegada que se muestra en la FIG. 1 y una posición desplegada mostrada en la FIG. 2. En la posición replegada, la parte amortiguadora 53 puede retraerse hacia la pared lateral 31 y recibirse sustancialmente dentro de la abertura 33 para almacenamiento compacto. En la posición desplegada, la parte amortiguadora 53 puede sobresalir hacia afuera y lateralmente desde 50 la pared lateral 31, por ejemplo, sustancialmente perpendicular a la pared lateral 31. Durante una colisión lateral, la parte amortiguadora 53 en la posición desplegada puede presionarse contra la carrocería de un vehículo (por ejemplo, un panel de puerta de un vehículo) y, en consecuencia, deformar, aplastar y/o hacer que una parte de la carcasa de asiento 102 alrededor de la parte amortiguadora 53 se deforme para disipar una parte de la energía del impacto.

De acuerdo con un ejemplo de construcción, la parte amortiguadora 53 se puede conectar de forma pivotante con la 55 carcasa de asiento 102. Por ejemplo, una base de montaje 51 se puede conectar de manera fija con la pared lateral

31 de la carcasa de asiento 102, y la parte amortiguadora 53 se puede conectar de manera pivotante con la base de montaje 51. La parte amortiguadora 53 puede así girar con respecto a la carcasa de asiento 102 entre la posición replegada y la posición desplegada. El eje de pivote X alrededor del cual gira la parte amortiguadora 53 con respecto a la carcasa de asiento 102 puede extenderse generalmente a lo largo de una dirección longitudinal de la parte de respaldo 30.

Haciendo referencia a las FIGS. 7-14, la base de montaje 51 puede incluir una o más bridas 513 para facilitar la fijación de la base de montaje 51 a la carcasa de asiento 102. Por ejemplo, la base de montaje 51 se puede colocar en la abertura 33 de la pared lateral 31, y se puede acoplar un sujetador a través del reborde 513 con la carcasa de asiento 102 para sujetar de forma fija la base de montaje 51 a la carcasa de asiento 102. Además, la base de montaje 51 puede incluir una parte de soporte de pivote 511 que tiene un orificio 5113 (que se muestra mejor en la FIG. 9). La base de montaje 51 que incluye el reborde 513 y la parte de soporte de pivote 511 se puede formar integralmente como una sola pieza. La parte de soporte de pivote 511 puede tener, a modo de ejemplo, una forma generalmente cilíndrica. Se puede ensamblar un eje de pivote 52 a través del orificio 5113 de la parte de soporte de pivote 511 y un orificio 537 proporcionado en la parte amortiguadora 53 para conectar de manera pivotante la parte amortiguadora 53 con la parte de soporte de pivote 511 de la base de montaje 51. Por ejemplo, el orificio 537 se puede formar a modo de ejemplo a través de dos paredes laterales 532 de la parte amortiguadora 53 que se enfrentan entre ellas a través de una cavidad 535, la parte amortiguadora 53 se puede montar en la base de montaje 51 con la parte de soporte de pivote 511 al menos parcialmente recibida en la cavidad 535 de la parte amortiguadora 53, y el eje de pivote 52 se pueden ensamblar a través de las paredes laterales 532 y la parte de soporte de pivote 511 dentro de la cavidad 535.

Haciendo referencia a las FIGS. 10, 11 y 14, el resorte 57 puede aplicar una fuerza de sollicitación sobre la parte amortiguadora 53 para facilitar el movimiento de la parte amortiguadora 53 hacia la posición replegada. De acuerdo con un ejemplo de construcción, el resorte 57 puede ser un resorte de torsión dispuesto alrededor del eje de pivote 52, y puede estar conectado respectivamente con la base de montaje 51 y la parte amortiguadora 53. El resorte 57 puede solicitar así la parte amortiguadora 53 hacia la posición replegada.

Haciendo referencia a las FIGS. 4 y 6-11, el mecanismo de protección contra impactos laterales 50 puede incluir además un mecanismo de enganche para bloquear la parte amortiguadora 53 en la posición desplegada. Este mecanismo de enganche puede incluir un pestillo 55 y uno o más resortes 59.

El pestillo 55 puede transportarse con la parte amortiguadora 53 y puede moverse entre un estado de bloqueo en el que el pestillo 55 se engancha con la base de montaje 51 (que se muestra mejor en la FIG. 6) para bloquear la parte amortiguadora 53 en la posición desplegada, y un estado de desbloqueo en el que el pestillo 55 se desacopla de la base de montaje 51 (que se muestra mejor en la FIG. 4) para desbloquear la parte amortiguadora 53 de modo que la parte amortiguadora 53 pueda girar con respecto a la carcasa de asiento 102. Según un ejemplo de construcción, el pestillo 55 se puede conectar de forma deslizante con la parte amortiguadora 53, y puede deslizarse para acoplarse con o desacoplarse de una ranura de bloqueo 5111 dispuesta en la parte de soporte de pivote 511, donde el pestillo 55 se acopla con la ranura de bloqueo 5111 en el estado de bloqueo y se desacopla de la ranura de bloqueo 5111 en el estado de desbloqueo. Por ejemplo, el pestillo 55 puede recibirse al menos parcialmente en un interior hueco 531 de la parte amortiguadora 53, y puede deslizarse con respecto a la parte amortiguadora 53 para sobresalir fuera del interior hueco 531 para acoplarse con la ranura de bloqueo 5111 o para retraerse hacia el interior hueco 531 con el fin de desacoplarse de la ranura de bloqueo 5111. El pestillo 55 puede deslizarse a lo largo de un eje que es sustancialmente ortogonal al eje definido por el eje de pivote 52.

El resorte 59 puede solicitar el pestillo 55 hacia el estado de bloqueo. De acuerdo con un ejemplo de construcción, el resorte 59 puede estar dispuesto en el interior hueco 531 y tener dos extremos opuestos conectados respectivamente con el pestillo 55 y una pared lateral interna del interior hueco 531 en la parte amortiguadora 53. Para facilitar la conexión del resorte 59 con el pestillo 55, el pestillo 55 puede tener una protuberancia 553 a la que está anclado el resorte 59. En la realización ilustrada, se proporcionan dos resortes 59 para solicitar el pestillo 55 hacia el estado de bloqueo. Sin embargo, se apreciará que el resorte 59 se puede proporcionar en cualquier número adecuado.

El mecanismo de enganche proporcionado en la parte amortiguadora 53 puede incluir una estructura que permita un fácil desbloqueo de la parte amortiguadora 53 operando directamente la parte amortiguadora 53. Haciendo referencia a las FIGS. 4 y 6, cuando la parte amortiguadora 53 está bloqueada en la posición desplegada con el pestillo 55 acoplado con la ranura de bloqueo 5111, el extremo acoplado del pestillo 55 puede tener un bisel 551 que se encuentra junto a un bisel 533 dispuesto en la ranura de bloqueo 5111. Para replegar la parte amortiguadora 53, un cuidador puede girar directamente la parte amortiguadora 53 desde la posición desplegada hacia la posición replegada, lo que provoca un contacto deslizante entre los biseles 551 y 533 que obliga al pestillo 55 a soltarse de la ranura de bloqueo 5111 y, por lo tanto, desbloquea la parte amortiguadora 53. La fuerza de sollicitación del resorte 57 puede empujar entonces a la parte amortiguadora desbloqueada 53 para que gire a la posición replegada.

Además de, o como alternativa a, la estructura antes mencionada para desbloquear la parte amortiguadora 53, el mecanismo de enganche proporcionado en la parte amortiguadora 53 puede incluir un actuador de liberación 58. Haciendo referencia a las FIGS. 12-14, el actuador de liberación 58 está conectado con el pestillo 55, y es operable para empujar al pestillo 55 a pasar del estado de bloqueo al estado de desbloqueo. De acuerdo con un ejemplo de construcción, el actuador de liberación 58 puede bloquearse de forma deslizante con el pestillo 55. Por ejemplo, el

actuador de liberación 58 puede tener uno o más espárragos 581, que están dispuestos respectivamente a través de una o más ranuras de guía dispuestas en la parte amortiguadora 53, y está acoplado respectivamente con una o más aberturas restrictivas 555 dispuestas en el pestillo 55, por lo que el actuador de liberación 58 y el pestillo 55 pueden deslizarse al unísono con respecto a la parte amortiguadora 53 entre el estado de bloqueo y el estado de desbloqueo.

5 Para facilitar la colocación del actuador de liberación 58, la parte amortiguadora 53 puede tener una abertura 539, y el actuador de liberación 58 puede recibirse al menos parcialmente en la abertura 539. Por ejemplo, el actuador de liberación 58 puede incluir una forma oblonga recibida en la abertura 539. De acuerdo con un ejemplo de construcción, el actuador de liberación 58 puede estar expuesto y ser accesible para operar en un lado interior de la parte amortiguadora 53 cuando la parte amortiguadora 53 está en la posición desplegada, y puede ocultarse en la abertura 10 33 de la pared lateral 31 cuando la parte amortiguadora 53 está en la posición replegada.

El ejemplo de funcionamiento del mecanismo de protección contra impactos laterales 50 se describe a continuación con referencia a las FIGS. 1-14. Cuando el asiento de seguridad para niños 100 no se usa y no tiene ningún niño colocado sobre él, la parte amortiguadora 53 en cada uno de los lados izquierdo y derecho del a carcasa de asiento 102 se puede colocar en la posición replegada en la abertura 33 para un repliegue conveniente. La parte amortiguadora 15 53 se puede mantener en la posición replegada por la fuerza de sollicitación del resorte 57.

Cuando se va a usar la parte amortiguadora 53, un cuidador puede agarrar y girar la parte amortiguadora 53 contra la fuerza de sollicitación del resorte 57 desde la posición replegada hacia la posición desplegada. A medida que la parte amortiguadora 53 gira con respecto a la carcasa de asiento 102 y la base de montaje 51, el pestillo 55 se mueve junto con la parte amortiguadora 53 y está en contacto deslizante con una superficie exterior de la parte de soporte de pivote 20 511 debido a la fuerza de sollicitación del resorte 59. Cuando la parte amortiguadora 53 alcanza la posición desplegada, el pestillo 55 puede acoplarse con la ranura de bloqueo 5111 bajo la fuerza de sollicitación del resorte 59 y bloquear en su posición, por lo tanto, la parte amortiguadora 53.

Para replegar la parte amortiguadora 53, el cuidador puede girar directamente la parte amortiguadora 53 un ángulo desde la posición desplegada hacia la posición de repliegue, lo que puede provocar que el pestillo 55 se desenganche 25 de la parte de soporte de pivote 511 de la base de montaje 51 debido al contacto deslizante entre los biseles 551 y 533. Alternativamente, el cuidador puede operar el actuador de liberación 58 para desenganchar el pestillo 55 y desbloquear la parte amortiguadora 53. Bajo la fuerza de sollicitación del resorte 57, la parte amortiguadora desbloqueada 53 puede girar hacia la posición replegada posición para almacenamiento compacto.

Las ventajas del asiento de seguridad para niños descrito en la presente memoria incluyen un mecanismo de 30 protección contra impactos laterales que es de construcción sencilla y puede replegarse y desplegarse de manera conveniente.

La realización del asiento de seguridad para niños se ha descrito en el contexto de realizaciones particulares. Estas realizaciones pretenden ser ilustrativas y no limitativas. Son posibles muchas variaciones, modificaciones, adiciones y mejoras. Estas y otras variaciones, modificaciones, adiciones y mejoras deben caer dentro del alcance de las 35 invenciones según se definen en las reivindicaciones que siguen.

REIVINDICACIONES

1. Un asiento de seguridad para niños (100) que comprende:
 - 5 una carcasa de asiento (102) que tiene dos paredes laterales (31) dispuestas respectivamente en un lado izquierdo y un lado derecho de la carcasa de asiento (102) para restringir el movimiento lateral de un niño sentado en la carcasa de asiento (102), incluyendo las dos paredes laterales unas paredes laterales primera y segunda (31);
 - una parte amortiguadora (53) conectada de forma móvil con la carcasa de asiento (102), siendo móvil la parte amortiguadora (53) entre una posición replegada donde la parte amortiguadora (53) está retraída hacia la primera pared lateral (31), y una posición desplegada donde la parte amortiguadora (53) sobresale lateralmente de la primera pared lateral (31);
 - 10 un resorte (57) conectado con la parte amortiguadora (53), solicitando el resorte (57) a la parte amortiguadora (53) hacia la posición replegada; y
 - un mecanismo de enganche que incluye un pestillo (55) incorporado en la parte amortiguadora (53), pudiendo moverse el pestillo (55) entre un estado de bloqueo para bloquear la parte amortiguadora (53) en la posición desplegada y un estado de desbloqueo para desbloquear la parte amortiguadora (53) de modo que la parte de amortiguación (53)
 - 15 pueda girar con respecto a la carcasa de asiento (102).
2. El asiento de seguridad para niños (100) según la reivindicación 1, en el que la parte amortiguadora (53) está conectada de forma pivotante con la carcasa de asiento (102).
3. El asiento de seguridad para niños (100) según la reivindicación 1 o 2, en el que la carcasa de asiento (102) tiene una parte de respaldo (30), y la parte amortiguadora (53) puede girar con respecto a la carcasa de asiento (102)
 - 20 alrededor de un eje de pivote (X) que se extiende generalmente a lo largo de una dirección longitudinal de la parte de respaldo (30).
4. El asiento de seguridad para niños (100) según la reivindicación 1, 2 o 3, en el que el mecanismo de enganche incluye además un segundo resorte (59) conectado con el pestillo (55) y la parte amortiguadora (53), siendo el segundo resorte (59) operable para solicitar el pestillo (55) hacia el estado de bloqueo.
5. El asiento de seguridad para niños (100) según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 4, en el que el pestillo (55) está conectado de forma deslizante con la parte amortiguadora (53).
6. El asiento de seguridad para niños (100) según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 5, en el que el mecanismo de enganche incluye además un actuador de liberación (58) conectado con el pestillo (55), siendo operable el actuador de liberación (58) para empujar el pestillo (55) con el fin de pasar del estado de bloqueo al estado de desbloqueo.
7. El asiento de seguridad para niños (100) según la reivindicación 6, en el que el actuador de liberación (58) está oculto en una abertura (33) de la primera pared lateral (31) cuando la parte amortiguadora (53) está en la posición replegada, y expuesto para funcionamiento cuando la pieza amortiguadora (53) está en posición desplegada.
8. El asiento de seguridad para niños (100) según la reivindicación 6 o 7, en el que el actuador de liberación (58) está bloqueado de forma deslizante con el pestillo (55).
9. El asiento de seguridad para niños (100) según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 8, en el que la primera pared lateral (31) de la carcasa de asiento (102) está conectada de forma fija con una base de montaje (51) que tiene una parte de soporte de pivote (511), y la parte amortiguadora (53) está conectada de forma pivotante con la parte de soporte de pivote (511), estando enganchado el pestillo (55) con una ranura de bloqueo (5111) dispuesta en la parte de soporte de pivote (511) para bloquear la parte amortiguadora (53) en la posición desplegada.
10. El asiento de seguridad para niños (100) según la reivindicación 9, en el que cuando la parte amortiguadora (53) está bloqueada en la posición desplegada con el pestillo (55) acoplado con la ranura de bloqueo (5111), un extremo enganchado del pestillo (55) tiene un primer bisel (551) que se encuentra junto a un segundo bisel (533) dispuesto en la ranura de bloqueo (5111), y una rotación de la parte amortiguadora (53) desde la posición desplegada hacia la posición replegada provoca un contacto deslizante entre los bisel primero y segundo (551, 533) que empujan al pestillo (55) a desengancharse de la ranura de bloqueo (5111).
11. El asiento de seguridad para niños (100) según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 8, en el que la primera pared lateral (31) de la carcasa de asiento (102) está conectada de forma fija con una base de montaje (51) que tiene una parte de soporte de pivote (511), y la parte amortiguadora (53) está conectada de manera pivotante con la parte de soporte de pivote (511) mediante un eje de pivote (52), siendo el resorte (57) un resorte de torsión dispuesto
 - 50 alrededor del eje de pivote (52).
12. El asiento de seguridad para niños (100) según la reivindicación 11, en el que la parte amortiguadora (53) tiene dos paredes laterales (532) que se enfrentan entre ellas a través de una cavidad (535), estando montada la parte

ES 2 916 700 T3

amortiguadora (53) en la base de montaje (51) con la parte de soporte de pivote (511) recibida al menos parcialmente en la cavidad (535) de la parte amortiguadora (53).

100

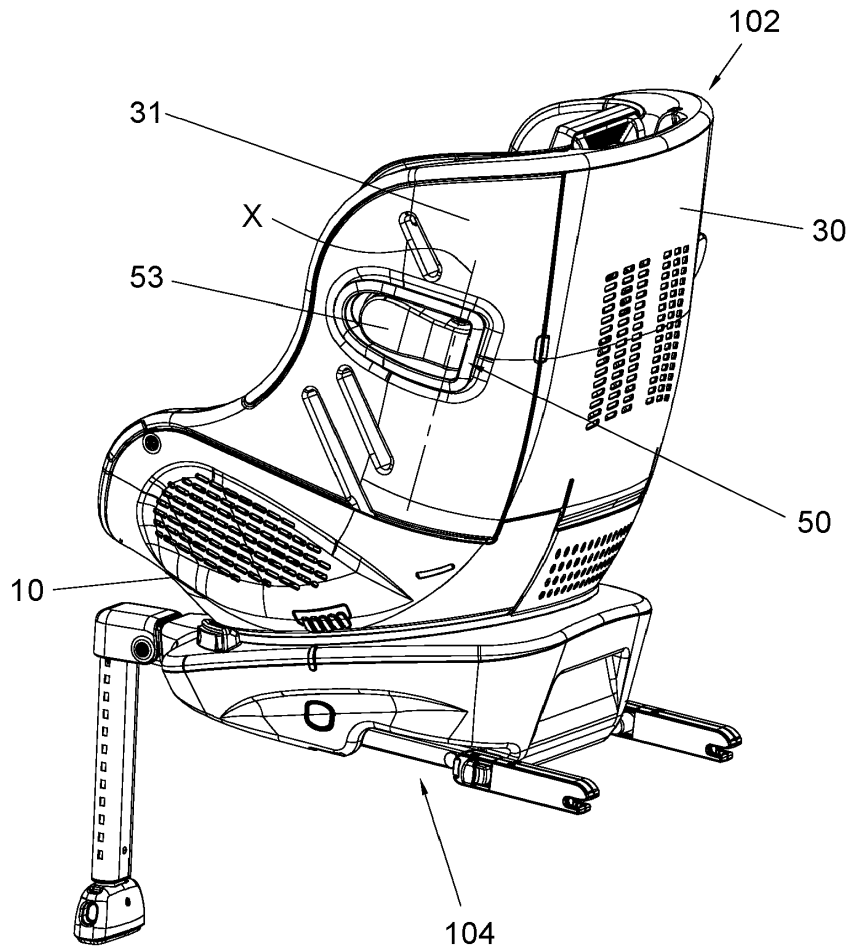


FIG. 1

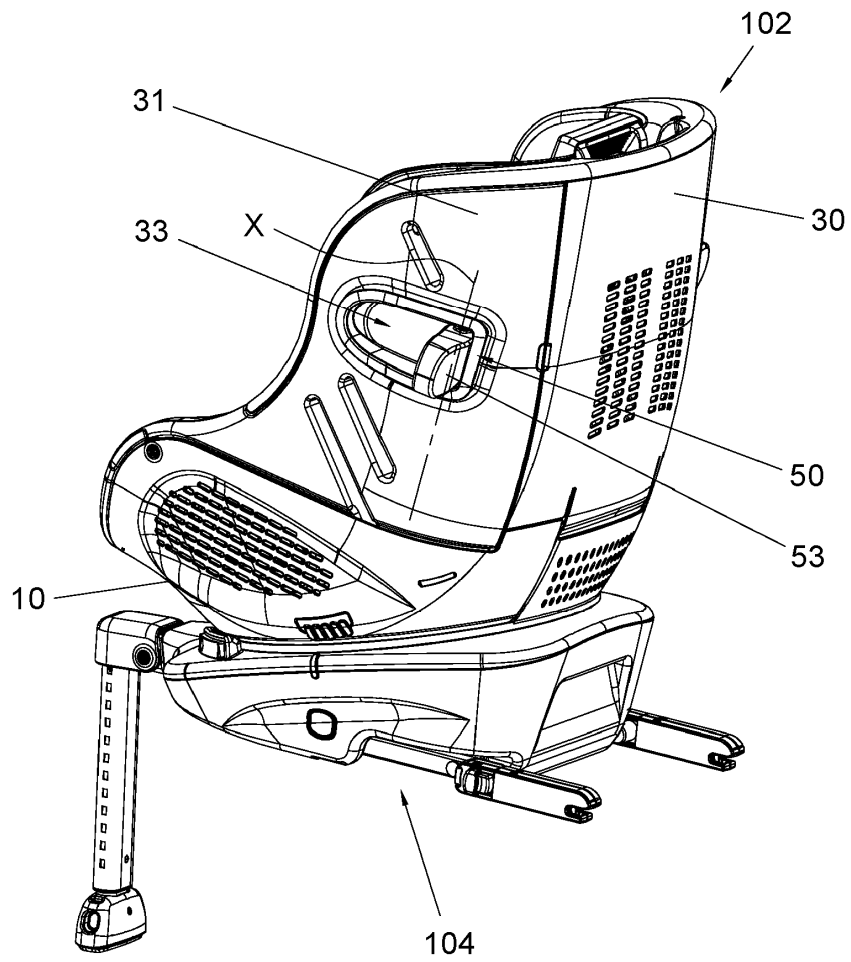


FIG. 2

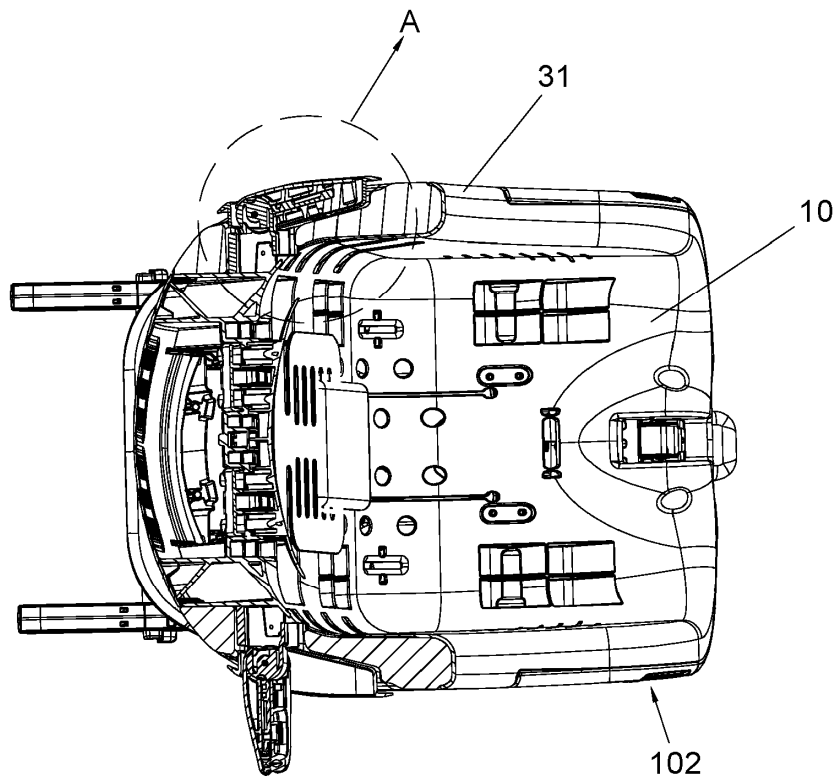


FIG. 3

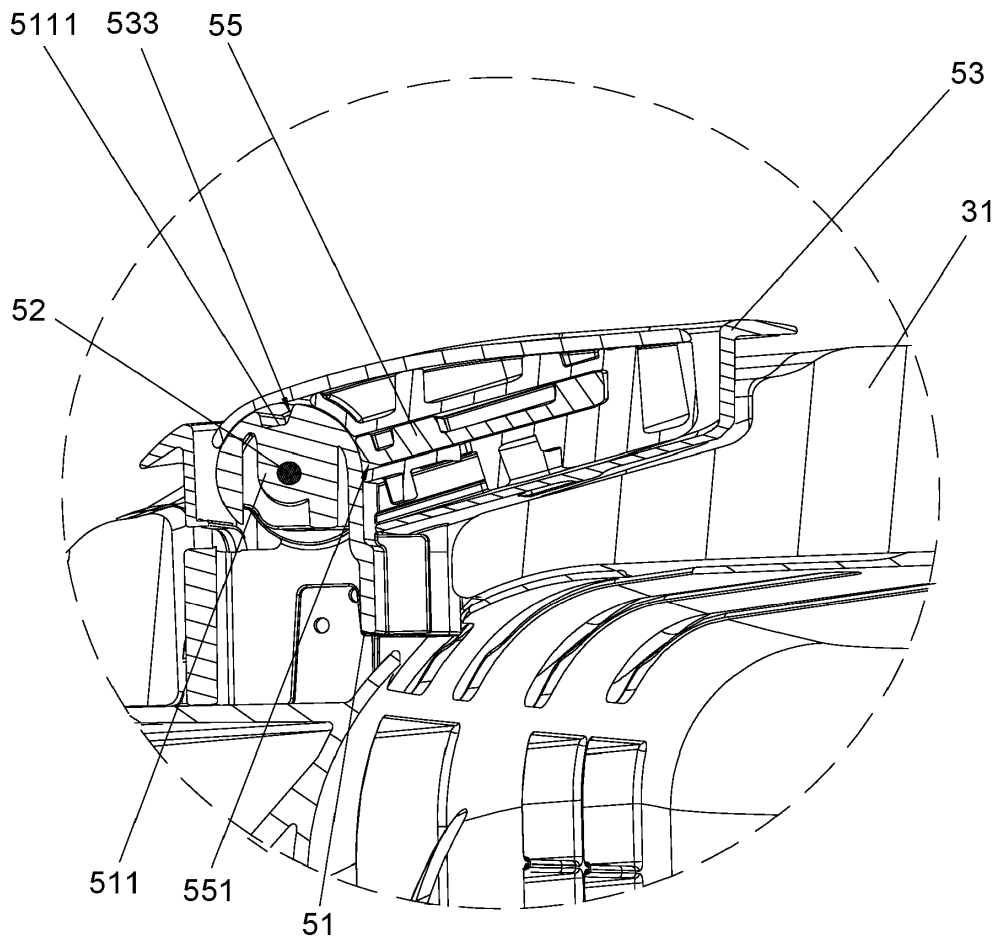


FIG. 4

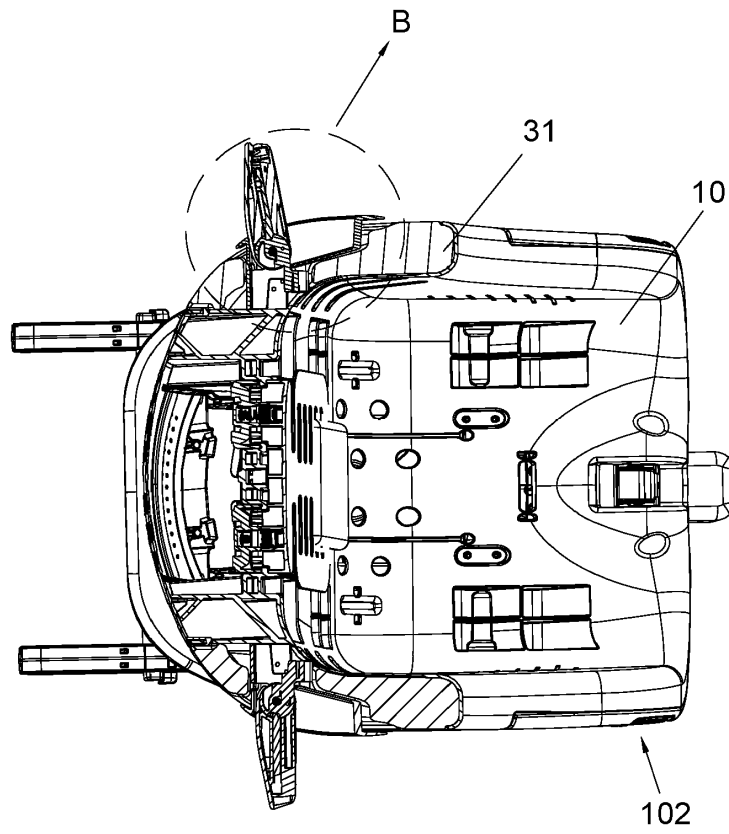


FIG. 5

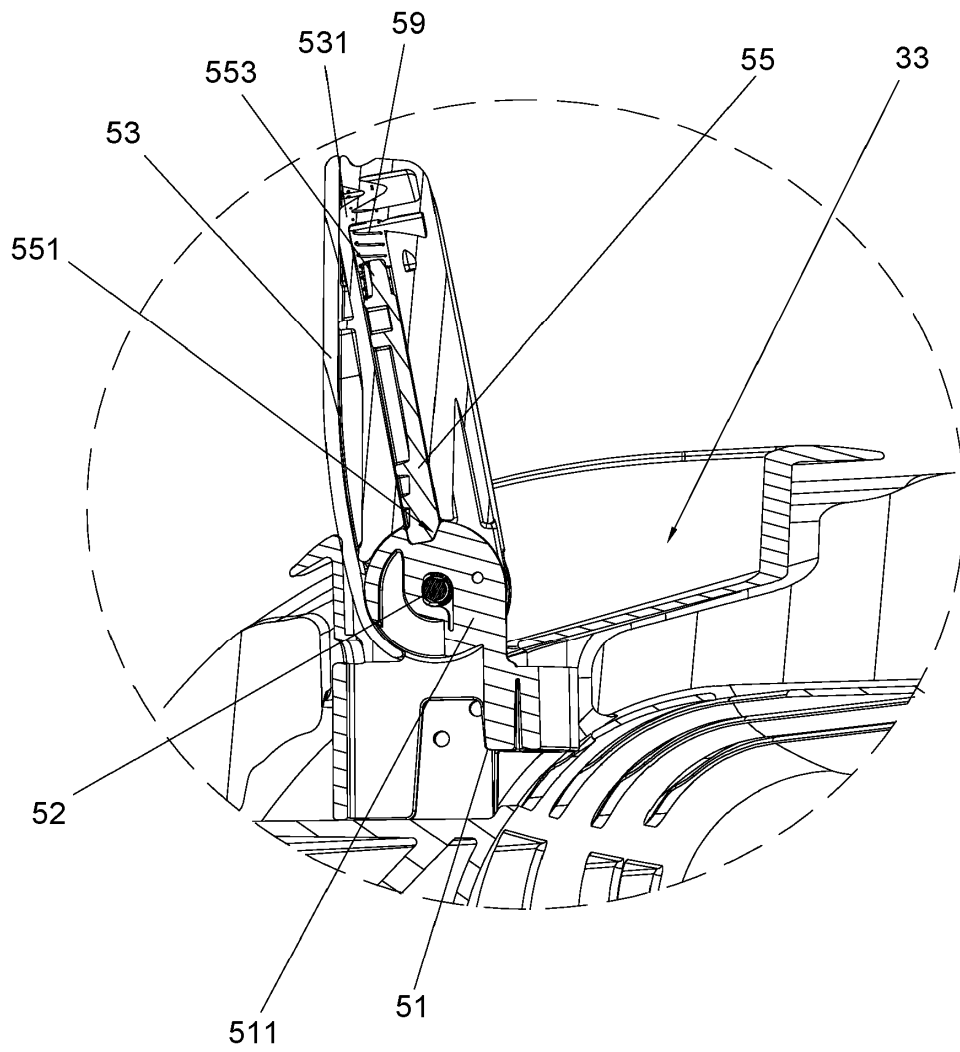


FIG. 6

50

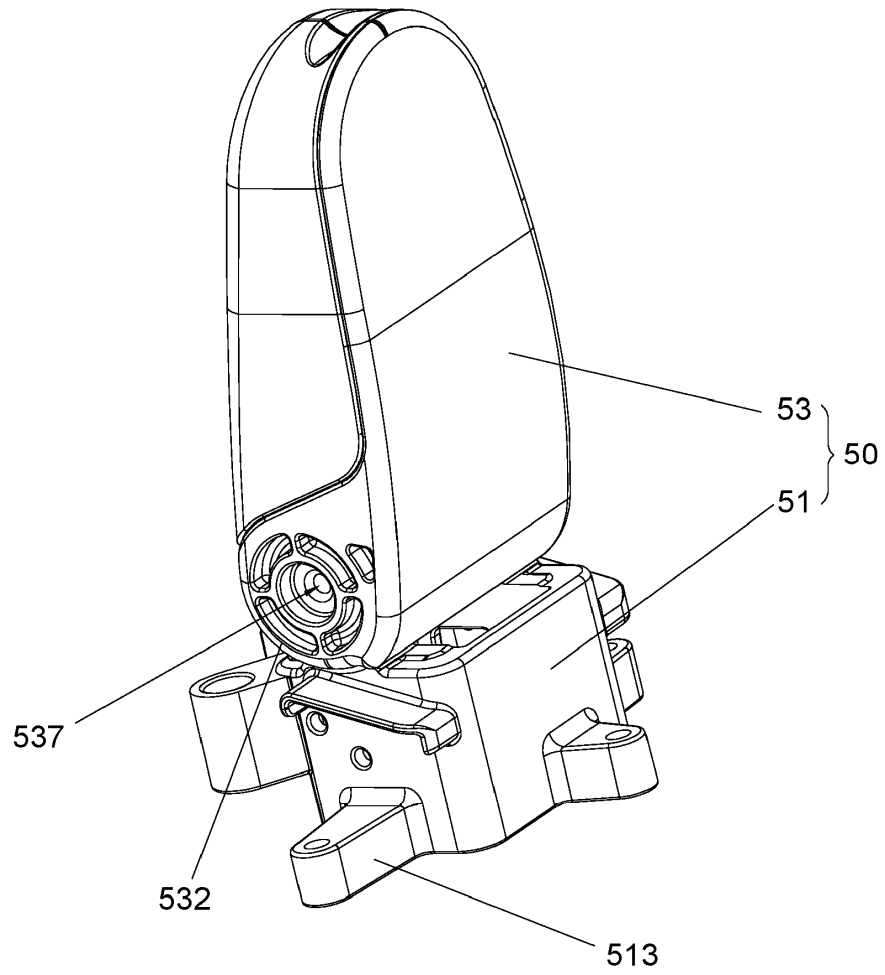


FIG. 7

50

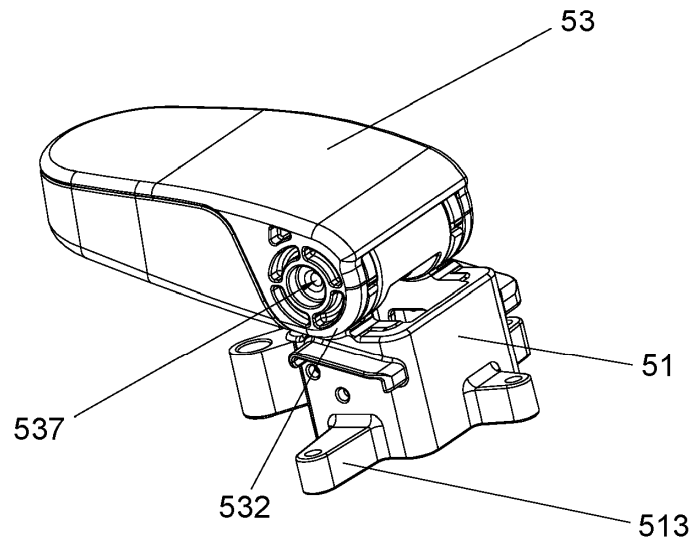


FIG. 8

51

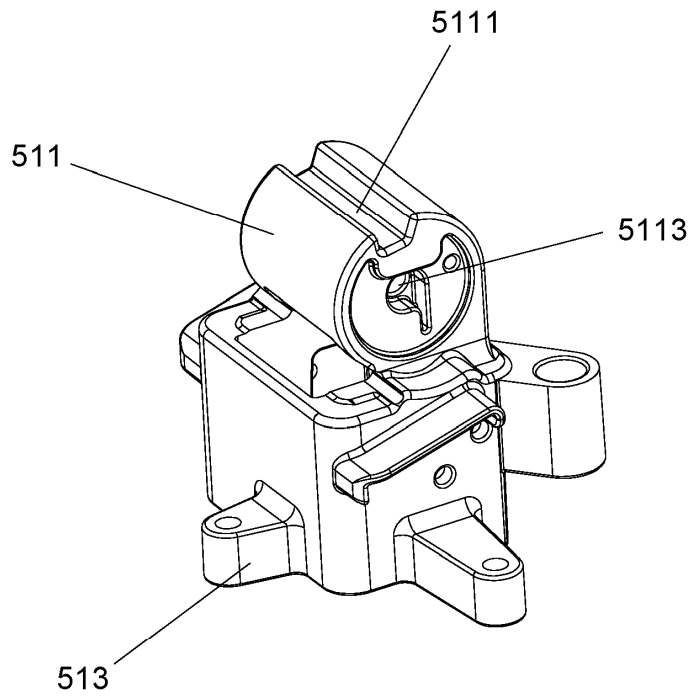


FIG. 9

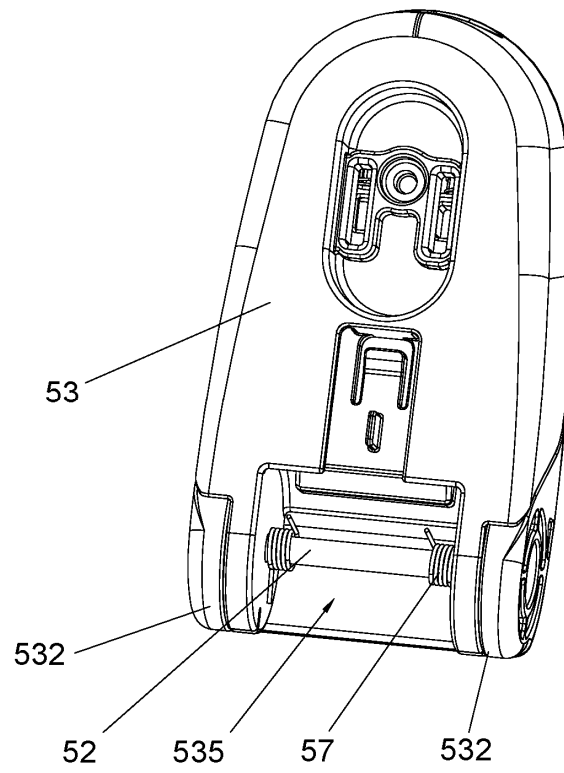


FIG. 10

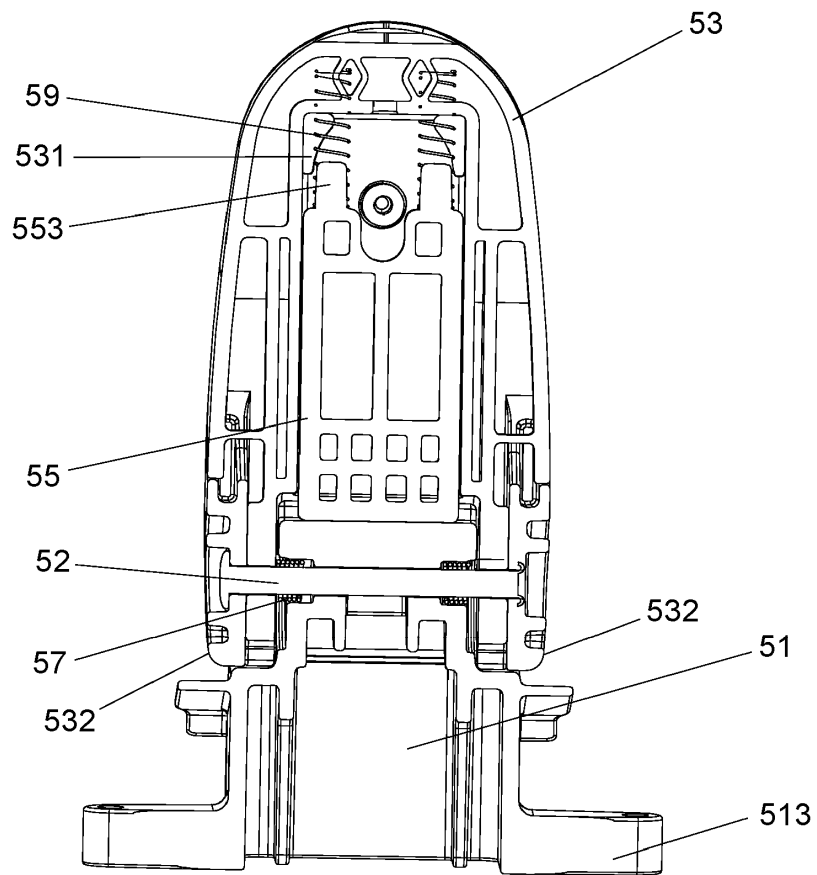


FIG. 11

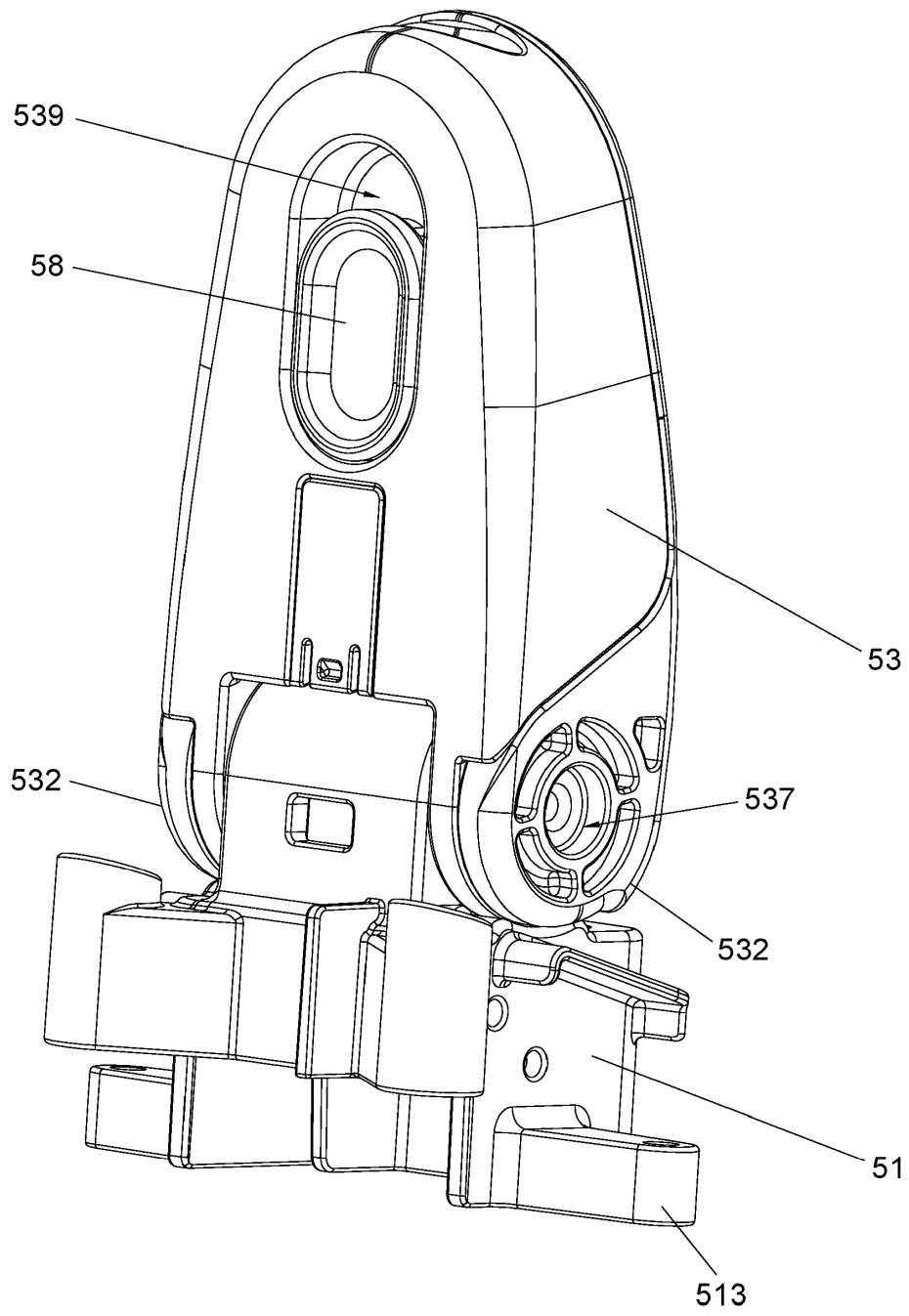


FIG. 12

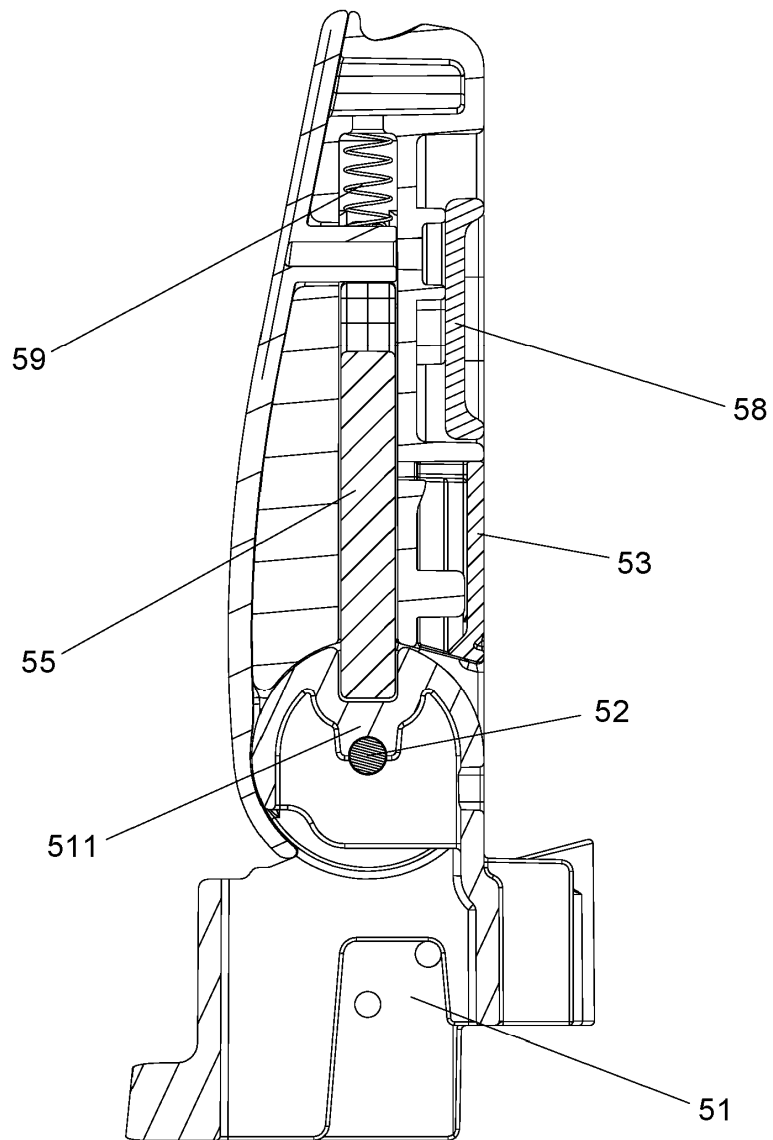


FIG. 13

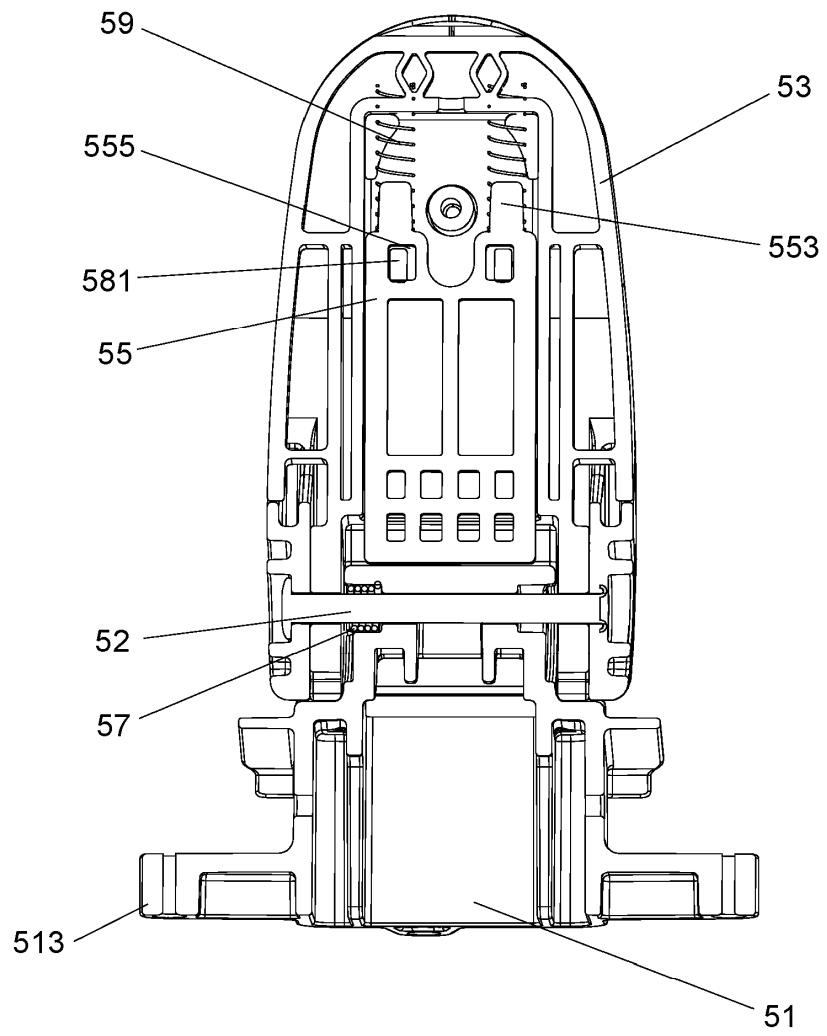


FIG. 14