

312083

Cas 27615+27686 (B+E)



ABR. 1965

P A T E N T E  
D E  
I N V E N C I O N

por "PERFECCIONAMIENTOS EN AUTOMOVILES" a favor de D. Pier  
Girolamo BARGAGLI BARDI BANDINI y D. Narciso CRISTIANI, ambos  
de nacionalidad italiana, residentes en Villa Poggio Adorno  
CASTELFRANCO DI SOTTO (Pisa)-Italia- y STAFFOLI (Pisa)-Italia-,  
respectivamente.

= . =

MEMORIA DESCRIPTIVA

La invención se refiere a un automóvil apto para permitir  
el fácil aparcamiento con expedito descenso y, por consiguiente,  
apto en especial para el tráfico en ciudades. Además, este  
vehículo es susceptible de cambios estéticos.

5. Substancialmente, en el vehículo en cuestión, la estruc-  
tura lateral y de cobertura que constituyen la cabina de la  
carrocería, es giratoria con respecto a la peana de la cabina  
de modo que se pueda orientar una puerta de la misma en la  
dirección más cómoda para el descenso y la salida; el bastidor
10. del vehículo es apto para permitir el descenso por lo menos



# 312083

en cuatro direcciones, entre laterales y longitudinales:

La estructura tiene desarrollo circular a la base y correspondientemente está moldurada la parte fija de la peana, para permitir las rotaciones.

5. La cabina puede ser sustituible, y en tal caso alrededor de la peana, que tiene forma circular, se desarrolla un anillo móvil angularmente con respecto a la peana y bloqueable con respecto a la misma; a dicho anillo es empuñable una u otra de varias estructuras de cabina, saliendo de la peana los mandos para la guía del vehículo.

10. El volante, la tabla porta-instrumentos y los mandos pueden ser llevados por un montante que nace en la peana y que puede ser inclinable de modo regulable, para adaptarlo a las varias exigencias de las carrocerías que puedan ser montadas sobre el vehículo.

15. La descripción que sigue y el dibujo anexo ilustran un ejemplo práctico de ejecución, no limitativo, de la invención.

En el dibujo:

la Figura 1 muestra una vista lateral del automóvil, en una forma muy esquematizada;

20. la Figura 2 muestra una vista en planta con la cabina seccionada;

la Figura 3 muestra una sección local según III-III de la Figura 2; y

la Figura 4 muestra una sección análoga a la de la Fig. 3, en correspondencia de un sistema de bloqueo de la cabina con



312083

respecto al bastidor del vehículo.

En el dibujo, de manera general se indica con 1 una estructura unida a las ruedas a través de suspensiones adecuadas, o unidas a las ruedas sin suspensión, y a su vez provista de una peana suspendida que forma parte de la cabina. Tal peana está desarrollada en forma de un relleno circular y se indica con 2. Ventajosamente la estructura 1-2 sirve para más de un tipo de cabina sustituible.

Con 3 se indica genéricamente una cabina (ventajosamente sustituible), la cual comprende un hordeado circular apto para combinarse substancialmente con la periferia de la peana 2. La cabina 3 presenta en particular un armazón anular 4 en su parte inferior, para acoplamiento a la estructura 1-2.

Alrededor de la peana 2 está previsto un anillo móvil 5, que según el dibujo está realizado con sección en T invertida, pero que puede tener cualquier otra sección adecuada según las necesidades funcionales que ulteriormente <sup>SC</sup> describen. El anillo 5 está montado en forma desplazable para girar entorno del centro de la peana 2, y a tal fin puede estar prevista la intervención de medios de giro, como la esfera 6 (ver en particular la Figura 3) u otros medios adecuados para el deslizamiento.

El anillo 5 puede ser bloqueado en la estructura 1-2 con medios adecuados; a modo completamente esquemático y ejem-



312083

- plificativo, en la Figura 4 estos medios comprenden un cerrojo 7 que se halla montado sobre la parte perimetral de la estructura de la peana 2 y puede ser maniobrado de cualquier forma apropiada, por ejemplo mediante un perfil excéntrico 8 para
5. insertarse en uno de varios orificios adecuados predispuestos sobre el anillo 5, de modo que éste pueda ser bloqueado en una o varias posiciones angulares deseadas. Los medios de bloqueo pueden estar mandados incluso directamente por la manilla de apertura de una puerta 9 prevista en la cabina 3.
10. La estructura perimetral 4 de la cabina 3 es susceptible de ser inserta sobre el anillo 5 y sobre de éste bloqueada de manera apropiada, ya sea establemente o bien en forma fácilmente renovible, cuando estén previstas más cabinas sustituibles sobre la misma estructura 1-2.
15. La cabina 3 puede presentar una puerta única 9 o eventualmente un par de puertas 9 opuestas; la estructura 1 está desarrollada con entrantes anteriores y posteriores entre los guardabarros y con una anchura tal para que se pueda efectuar una salida y un descenso respecto a la cabina, sea por los dos
20. lados, sea por la parte anterior o bien por la parte posterior con respecto al armazón 1. Desplazando el conjunto de los órganos 5-4-3 por efecto de la facultad de desplazamiento angular del anillo 5, puede llevarse la puerta 9, o cada una de las puertas previstas sobre la cabina 3, en una posición que sea
25. cómoda para el descenso en relación a los impedimentos que

312083



5. circundan al automóvil. La maniobra de giro al igual que la maniobra de bloqueo están predispuestas en el interior de la cabina, pero lo que la persona que se encuentra en el interior de la cabina puede orientar a ésta para el descenso en la posición más cómoda y posible.

10. Pueden preverse todavía dos puestos de guías diagonalmente opuestos, como los indicados con  $P_1$  y  $P_2$ , preveyendo un inversor de la dirección de marcha; en tal caso, la cabina puede ser bloqueada en dos posiciones diametralmente opuestas, para tener en cada caso una amplia visibilidad de la parte del panel transparente que debe resultar anterior con respecto al sentido de avance del vehículo.

15. Para provocar la rotación de la estructura 3 de la cabina, pueden estar previstas empuñaduras internas 10. Grupos apropiados de esferas 6 pueden estar predispuestos a lo largo de toda la periferia de la estructura 1-2 y anillo 5, para hacer expeditos estos movimientos angulares.

20. El vehículo está provisto ventajosamente de parachoques P sobre los flancos y sobre las partes salientes anteriores y posteriores; ello debido a que la posibilidad de aparcamiento en un mínimo espacio podría dar lugar a daños en la carrocería por maniobras defectuosas.



312083

H O T A

5. Descrito el objeto del presente invento, se declaren nuevas y de propia invención las siguientes reivindicaciones, con prioridad de las solicitudes de patentes italianadas 9368/64 del 22 de Abril de 1964 y 10960/64 del 15 de Mayo de 1964, existiendo en ellas unidad de invención.

10. 1. Perfeccionamientos en automóviles, aptos para permitir fácil aparcamiento y expedito descenso, caracterizados por el hecho de comprender una estructura lateral y de cubierta de la carrocería que es giratoria con respecto a la peana de la cabina, de modo que pueda orientarse una puerta de la misma en la dirección más cómoda para el descenso y la salida; siendo el bastidor del vehículo apto para permitir el descenso en, por lo menos, cuatro direcciones entre laterales y longitudinales.

15. 2. Perfeccionamientos conforme a lo definido en la precedente reivindicación, caracterizados por el hecho de que dicha estructura tiene desarrollo circular en la base y correspondientemente esté moldurada la peana.

20. 3. Perfeccionamientos conforme a lo definido en las reivindicaciones precedentes, con una peana circular, caracterizados por el hecho de que alrededor de la peana y bloqueable



312083

con respecto a la misma, y que dicho anillo es empuñable a una u otra de más estructuras de cabina.

4. Perfeccionamientos en automóviles.

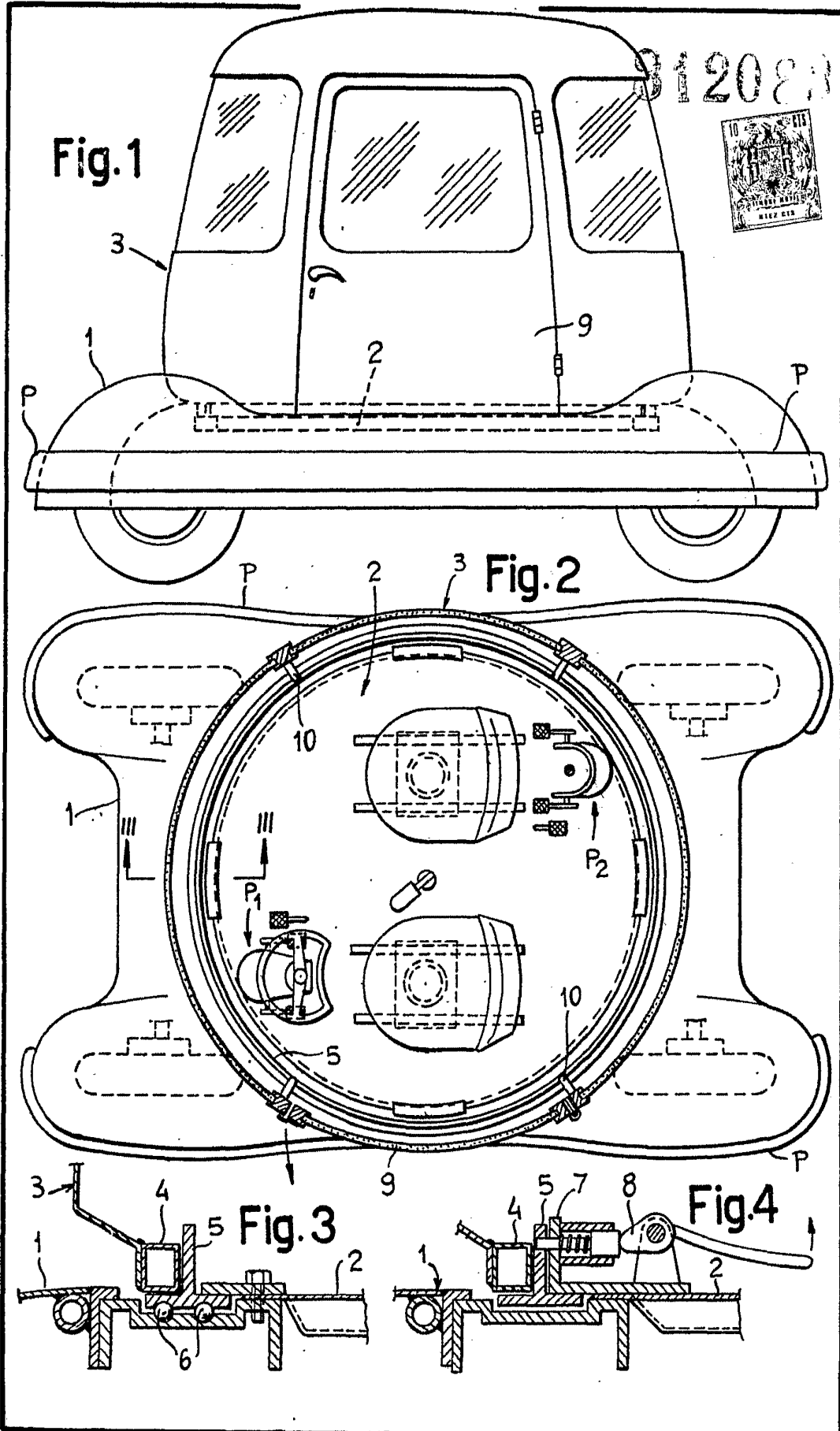
5. Según se describe y reivindica en la presente memoria descriptiva que consta de siete hojas foliadas y escritas a máquina por una sola de sus caras, acompañadas de una lámina de dibujos.

Madrid, a 21 de abril de 1.965.

P. P.

**JAIME ISERN**

P. P.



Madrid, 10 de Mayo 1955  
J. Jaime Isern