B

BAZ
BD
Beta

BAZ

Bratislavské automobilové závody, Bratislava-Devínska Nová Ves (1973–1991)

Na základě usnesení vlády ČSSR o rozvoji výroby osobních automobilů byl 1. července roku 1971 zřízen n.p. Bratislavské automobilové závody, který se stal součástí VHJ Československé automobilové závody. Investičním nákladem čtyř miliard korun se na ploše dvou čtverečních kilometrů začala rodit největší slovenská automobilka. Už první roky její existence však ovlivnily neujasněné a měnící se úvahy o výrobním programu, znemožňující hospodárné využití již instalovaného technologického zařízení a výrobní kapacity.

Prototyp mikrobusu BAZ pro 8 osob

Od roku 1973 byla zpracována studie a zhotoveno několik prototypů užitkového automobilu o nosnosti 1 250 kg, který by nahradil zastaralou Škodu 1203. Funkční vzorky zahrnovaly valník, odtahové vozidlo a mikrobus, s motorem Škoda, Fiat 125P a VAZ 2103. Až za dalších deset let nové vládní usnesení rozhodlo o výrobním programu BAZ. Vyrábět se měly střední a malé nákladní automobily, automobily Avia s karoserií furgon, zadní nápravy připravovaných nových automobilů Škoda 781 Favorit, a k tomu nářadí a jednoúčelové stroje. Ve stadiu prototypů zůstal dodávkový automobil Škoda Furgonet (rok 1982, na bázi Škody 120), ve spolupráci se sovětskou automobilkou AZLK Moskvič byly roku 1988 postaveny minibus a sanitní verze.

Ve spolupráci s Trnavskými automobilovými závody byly v letech 1982–1983 postaveny funkční vzory s označením TAZ I a TAZ II, jeden jako skříňový, druhý se zvýšenou střechou určený pro zdravotnictví. Do sériové výroby se však nedostaly. Roku 1984 bylo postaveno 15 prototypů středního nákladního automobilu – SNA, které měly nahradit Pragu V3S. Dostaly obchodní název Devín a měly se vyrábět ve vyhotovení 6×6, 6×4 a 4×2. Pro potřeby armády byly určeny střední terénní automobily (STA) 6×6. Po vynaložení 180 milionů Kčs na vývoj a výrobu prototypů byl náběh výroby odložen.

V letech 1985-1988 byly postaveny prototypy MNA 1000 (malý nákladní automobil o nosnosti 1 000 kg), který měl mít motor z Moskviče. Vývoj pokračoval do roku 1989, kdy byl projekt zastaven. Do roku 1991 byly postaveny ještě další 4 prototypy, které potom odevzdali automobilce AZLK Moskvič. Nejasnou budoucnost automo-

Odtahové vozidlo BAZ SO 16 z roku 1973

Střední nákladní automobily BAZ SNA z roku 1984 měly nahradit Pragu V3S

bilky, která v polovině roku 1989 vyráběla měsíčně 70 vozidel Praga V3S a 450 náprav na Škodu Favorit denně a zaměstnávala více než 4 000 pracovníků, ukončila až spolupráce s německým koncernem Volkswagen. Společnost „Volkswagen Bratislava, spol. s r.o." byla založena 30. května 1991. Začala využívat komplex BAZ na výrobu osobních automobilů.

Střední terénní automobil Devín 6×6

BD

Akciová společnost Strojírny dříve Breitfeld, Daněk a spol., Praha-Karlín; Slaný (1923–1927)

Specialitou firmy byla komunální vozidla: zametací a popelářské vozy, autocisterny apod. Od roku 1923 se vyráběl zametací vůz typu ITS s řadovým čtyřválcovým motorem objemu 4 252 cm^3 (vrtání × zdvih 95 × 150 mm) o výkonu 23,5 kW/32 k při 950 ot/min. Vyznačoval se zkráceným podvozkem (rozvor jen 2 100 mm) na kolech s pneumatikami (rozchod vpředu/vzadu 1 460/2 100 mm). Mechanické brzdy byly jen na zadních kolech. Automobil byl vybaven kropicím zařízením a nádrží na 600 l vody. Zametací válec umístěný mezi nápravami měl průměr 600 mm a za 8 hodin práce umožňoval zamést plochu přibližně 70 tisíc m^2 při pracovní rychlosti 3,5 km/h. Několik těchto vozidel se na údržbu pražských komunikací používalo ještě začátkem 50. let.

V roce 1926 se vyráběly dva základní typy nákladních automobilů: typ 3T poháněl čtyřválcový benzinový motor s rozvodem SV, objemu 4 252 cm^3 o výkonu 23,5 kW/32 k při 950-1 100 ot/min, s karburátorem Zenith, magnetovým zapalováním, startérem a osvětlením Bosch, se čtyřstupňovou převodovkou. Volant byl umístěn vlevo, kola měla pneumatiky rozměrů 925 × 150 nebo plné gumy 930 × 120 (vzadu byla dvojitá montáž). Valník s ložnou plochou 2 900 × 1 750 mm měl rozvor náprav 3 750 mm, rozchod kol vpředu/vzadu 1 560/1 520 mm, suchou hmotnost 2 360 kg, nosnost 3 000 kg, palivovou nádrž objemu 115 l a maximální rychlost 45 km/h. Odvozený model 303 byl třínápravový, s nosností 6 tun.

Typ 6T měl čtyřválcový benzinový motor s rozvodem SV objemu 8 099 cm^3 (125 × 165 mm) o výkonu 47 kW/64 k při 950-1 100 ot/min, karburátor Zenith, elektrickou instalaci Bosch a benzinovou nádrž objemu 200 l. Řízení bylo na pravé straně, montovaly se pneumatiky 980 × 140 anebo 1 150 × 250 resp. plné gumy 950 × 140

vpředu a 970 × 160 vzadu. Valník s ložnou plochou 4 100 × 1 800 mm měl rozvor 4 400 mm, rozchod 1 700 mm, suchou hmotnost 4 100 kg, nosnost 6 000 kg a dosahoval rychlosti 31 km/h. Odvozený model 306 byl třínápravový s nosností 10 t a se vzduchovými brzdami Knorr. Roku 1927 byla firma BD přičleněna k automobilce Praga v rámci podniku Českomoravské strojírny Kolben-Daněk a.s. a výroba užitkových vozidel zde byla po doběhnutí rozpracovaných sérií roku 1930 ukončena.

Zametací vůz BD s rotačním smetákem z roku 1923 měl pracovní rychlost 3 km/h

Beta

Škoda Engineering s.r.o., Ejpovice (rok 1994)

Od října roku 1991 tato firma vyráběla Škodu Favorit s elektrickým pohonem, která se používala na přepravu osob i lehčích nákladů (pošty apod.), převážně v zahraničí. Začátkem roku 1994 byl hotový užitkový elektromobil Beta (konstruktér Josef Kovář), který byl kromě olověných akumulátorů s trubkovou konstrukcí firmy Tudor a podtlakového čerpadla posilovače brzd zn. Thomas, výlučně českou konstrukcí. Dvoumístná laminátová karoserie (návrhář Milan Strejček) byla s nosnou ocelovou kostrou spojena lepením a šrouby a doplněna částmi karoserie, interiéru a přístroji z typů Škoda 120L a Favorit. Tak se mělo dosáhnout ceny do 300 000 Kč.

Při pohotovostní hmotnosti 1 200 kg (z toho akumulátory 400 kg) Beta uvezla 500 kg, dojezd na jedno nabití akumulátorů byl asi 80 km. Pohon zabezpečoval jednosměrný sériový elektromotor o výkonu 15,4 kW, s možností rekuperace při brždění. Celkové rozměry byly 3 810 × 1 640 × 1 680 mm. O rok později ejpovický závod Škoda Elcar postavil tento automobil pod názvem Škoda Beta CL 1,3 s využitím motoru a komponentů ze Škody Forman. V říjnu roku 1996 bylo toto vozidlo představeno pod značkou Tatra Beta jako výrobek společnosti Škoda Tatra v Příboru.