**04-198 Прогресс-35 автобус вагонного типа для местных перевозок на шасси ГАЗ-53-12 4х2, дверей 1+1+1, мест сидячих 28, полный вес до 7.8 тн, ЗМЗ-53-11 120 лс, 90 км/час, второе поколение, АРЗ №53 "Прогресс" МО СССР ГДР 1983-90 г.**



После Второй мировой регулярные подразделения Советской Армии размещались во всех странах-участницах ОВД (Организации Варшавского договора). Условно они подразделялись на 4 группы войск: Северная (СГВ), Центральная (ЦГВ), Южная (ЮГВ) и Группа Советских войск в Германии (ГСВГ, после 1989 года - ЗГВ). Группы имели собственную материально-техническую базу, в том числе и военные ремонтно-производственные предприятия. В Польше, Чехословакии и Венгрии их было по одному, а в Германии (там был самый большой контингент войск - свыше 500 тыс. чел.) - четыре. Один из них, завод «Прогресс», был специализирован на капитальном ремонте грузовых автомобилей, эксплуатирующихся в ГСВГ, а также их агрегатов - двигателей, коробок передач, мостов и т. д. У завода была и другая специализация - выпуск автобусов. Это производство было продиктовано необходимостью: детей военнослужащих централизованно доставляли из отдаленных военных городков в школы и обратно. Командование ГСВГ поставило задачу перед автослужбой Группы организовать производство школьных автобусов на одном из подчиненных предприятий. Так появились автобусы марки «Прогресс», о которых на территории Союза практически никто не знал, как и о самом заводе.

Уже в 1945 году предприятие выпустило свой первый автобус под маркой «Прогресс-1» на шасси ЗИС-5 (по другим данным, на шасси Studebaker). Эти автобусы выпускались мелкосерийно и предназначались для перевозки детей в школы. В 1956 году их сменили более современные автобусы «Прогресс-3» на шасси ГАЗ-51. Они были практически полной копией прототипа ПАЗ-651 и отличались от него лишь отсутствием аншлага и характерной эмблемой «Прогресс» на боковине капота. В 1958 году завод изготовил 15 автобусов «Прогресс-3», а в 1959-м появился автобус «Прогресс-4», который впоследствии был модернизирован под названием «Прогресс-5». У него были сделаны новые окна с раздвижными форточками, немного изменилась форма кузова. Но, несмотря на все изменения, он так и оставался автобусом архаичной капотной компоновки с ограниченной пассажировместимостью. Поэтому было принято решение разработать современный автобус вагонного типа с использованием того же шасси ГАЗ-51А. Так, в 1964 году на свет появились «Прогресс-8» - первые автобусы марки «Прогресс», в которых было предусмотрено характерное пассажирское место рядом с водителем, предназначенное для старшего по автобусу.

В 1973 году на заводе начали выпускать модернизированный автобус модели «Прогресс-12», который отличался от «Прогресс-8» новым шасси ГАЗ-53А. На внешности автобуса эти изменения почти не отразились: уменьшился лишь задний свес (из-за более длинной базы шасси), рисунок решетки капота и появились габаритные огни на передних и задних скатах крыши. Кроме него нa заводе в это же время выпускали пассажирские кузова-фургоны двух типоразмеров для установки на ГАЗ-51А (короткие) и ЗИЛ-130 (длинные), которые конструктивно представляли собой заднюю часть автобуса «Прогресс-12».Между тем продолжались работы по внедрению технологии изготовления цельнометаллических автобусных кузовов. Первым в 1970 году стал опытный автобус «Прогресс-10» на шасси ГАЗ-66, имевший кузов фургонного типа. Он лег в основу серийного автобуса «Прогресс-30», разработанного к 30-летнему юбилею завода и освоенного в 1976 году. В последующие годы производство автобусов носило стабильный характер - в соответствии с заказами Автослужбы ГСВГ в год завод изготавливал 100-200 автобусов марки «Прогресс».

В 1980 году началось проектирование модернизированного автобуса «Прогресс-35». Его выпуск был освоен в 1983 году. Новинка базировалась на шасси ГАЗ-53-12 и отличалась от предшественника лишь оформлением передка, увеличенными по размеру форточками в боковых окнах и задними фонарями советского производства (на «Прогресс-30» светотехника стояла от грузовиков IFA). Однако и в таком виде они выпускались недолго - вскоре на смену пришли автобусы «Прогресс-35» второго поколения с новыми бамперами и выразительной овальной эмблемой, которая сменила лаконичный заводской логотип «ЗП» и стала в своем роде символом автомобильной службы ГСВГ.

С развалом Союза и нарастающей неразберихой в армии производственная программа по выпуску автобусов была свернута практически полностью. Вместо этого завод освоил капитальный ремонт тех, которые продолжали эксплуатировать в ЗГВ.

Еще в 1991 году были предприняты попытки создать на базе ремонтных заводов Группы совместные с немцами предприятия. Предполагалось разместить на заводах изготовление оборудования для производства строительных конструкций и материалов, комплектующих для строительства и т. д. Это вполне согласовывалось с предстоящей задачей размещения и обустройства войск, выводимых на территорию СССР. Такое решение меняло специализацию заводов, но в целом помогало сохранить производственную деятельность. Однако внутрисоюзные события августа 1991 года с путчем и Беловежскими соглашениями поставили крест на этом проекте. В итоге 53-й АРЗ, потерявший в связи с выводом название «Прогресс», было решено передислоцировать в течение мая-июня 1994 года в подмосковный Ногинск, однако впопыхах было вывезено только ценное оборудование и остатки ремфонда на 172-й ЦАРЗ (г. Воронеж), а в сентябре недвижимое имущество «Прогресса» передано правопреемнику рейхс-почты компании Deutsche Telecom AG.