**04-147 Прогресс-7/-9 армейскй штабной бескапотный автобус на шасси ЗиЛ-157/-157К 6х6, полный вес 10 тн, 104/110 лс, 65 км/час, штучный выпуск, АРЗ №53 "Прогресс" ГСВГ ГДР 1960-е-70-е г.**

**Денис Дементьев, Олег Тарарухин**

 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.

 Предыстория завода относится еще к первым месяцам Великой Отечественной войны, когда в августе 1941 года был создан 11-й Отдельный ремонтно-восстановительный батальон в составе Северо-Западного фронта. Впоследствии он неоднократно переформировывался и до Берлина дошел уже как 263-й ОРВБ 1-го Белорусского фронта. Именно на его базе в соответствии с директивой Генерального штаба Красной Армии №0РГ/1/137 и Приказом начальника АВТУ ГСОВГ № 091 от 25 июля 1945 года был образован 53-й Автомобильный ремонтный завод, названный «Завод «Прогресс». Предприятие начало свою производственную деятельность на месте, где после окончания войны был расквартирован 263-й батальон в деревне Цезен (Zeesen), что на окраине Кёнигс-Вустерхаузена (Königs Wusterhausen). Однако для организации массового ремонта предприятию требовались более подходящие корпуса, поэтому уже с января 1947 года основное производство было переведено в цеха бывшей фирмы Büssing в Шёневайде (Schöneweide), пригороде немецкой столицы. При этом территория в Цезене осталась закрепленной за заводом – здесь был организован цех по ремонту автомобилей.

 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. К началу 1960-х предприятие освоило выпуск передвижных мастерских ПАРМ и МТО-АТ, штабных автобусов АШ-63, «Прогресс-6» на шасси ГАЗ-63 и **«Прогресс-7»,** а позже «Прогресс-9» на шасси ЗиЛ-157 и прицепов ПШ-1 на шасси МАЗ-7204. По отдельным заказам изготавливались и кузова-фургоны под радиостанции и другое оборудование для армии. Кузовным производством ведали исключительно немцы: они разрабатывали техническую документацию, они же и собирали автобусы в цехе. В составе заводского техотдела была немецкая группа, которая занималась автобусами. Документация на все автобусы «Прогресс» была полностью на немецком языке с грифом Werk Progress («Завод Прогресс»).

 Массовое производство новых автобусов с эмблемой «ЗП» было организовано на новом месте, так как пришла директива о передислокации завода снова в Цезен. К маю 1965 года предприятие полностью перебазировалось в Цезен. Здесь развернулось полномасштабное строительство: было построено несколько цехов, в том числе новый главный корпус, в котором располагались моторный, агрегатный и монтажный цеха. Полная реконструкция предприятия позволила к началу 1970-х годов довести мощности по ремонту примерно до 1500–2000 автомобилей в год.

 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. 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. Однако 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».

 Так завод спокойно существовал до конца 1980-х, пока не начались демократические процессы в Германии. В преддверии объединения ФРГ и ГДР пошли слухи о расформировании Группы, а в верхах началась подготовка к выводу войск. 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. Спустя 15 лет на бывшей территории завода «Прогресс» царит запустение. Основные корпуса бывшего советского предприятия снесены, а на их месте заросший бурьяном пустырь. Если же говорить об автобусах марки «Прогресс», то подавляющее их большинство было вывезено вместе с другой техникой в Россию. Надолго их не хватило, и последние «Прогрессы» доживают свои годы в основном на задворках автошкол.

 Комплект Прогресс-7 был создан и выпускался 53-м авторемонтным заводом Группы советских войск в Германии МО СССР, Кенигс-Вустерхаузен ГДР (ВЧ 18702 ГСВГ) в 60-х годах для обеспечения подразделений управления войск группы. В состав комплекта входили автобус на шасси ЗиЛ-157 и прицеп штабной ПШ-1 на шасси прицепа МАЗ-7204. Впоследствии, с поступлением шасси ЗиЛ-157К, в серийное производство была запущена модернизированная версия автобуса - Прогресс-9. Спорно, так как ЗиЛ-157К выпускался с 1961 г. Отличие заключалось в наличии прицепа, что влияло не только на конструкцию тягача, но и на компоновку самого штабного автобуса.

**ПЕРВАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ ЗиЛ-157 1961 г.**

В октябре 1961 года Московский автозавод перешёл на производство модернизированного вездехода **ЗиЛ-157К**, в конструкции которого, как и на грузовике ЗиЛ-164А, применялись узлы от готовившегося к выпуску нового автомобиля ЗиЛ-130. В их перечень входили однодисковое сцепление, синхронизированная коробка передач, барабанный ручной тормоз и комбинированный тормозной кран.
На машину устанавливался 6-цилиндровый карбюраторный четырёхтактный рядный нижнеклапанный двигатель, получивший наименование ЗиЛ-157К, мощностью 104 л.с. при 2600 об/мин (с ограничителем) со степенью сжатия 6,2 и объёмом 5555 см3.

Грузоподъёмность машины осталась прежней – 2500 кг по грунтовым дорогам и бездорожью и 4500 кг по дорогам с улучшенным твёрдым покрытием.
Автомобиль ЗиЛ-157К выпускался Московским автозаводом до 1978 года. Параллельно его производство с 27 октября 1977 -го осуществлялось на Уральском автомоторном заводе (УАМЗ), где оно также продолжалось до 1978 года. С указанного времени эту модель сменил модернизированный грузовик ЗиЛ-157КД.

**Основные ТТХ серийного ЗиЛ-157К 1961 – 1978 г.**

|  |  |
| --- | --- |
| грузоподъемность по шоссе, кг  | 4500  |
| грузоподъемность по грунту, кг  | 2500  |
| масса буксируемого прицепа, кг  | 3600  |
| полная масса, кг  | 10230  |
| снаряженная масса, кг  | 5540  |
| габаритные размеры (ДхШхВ), мм  | 6684 х 2315 х 2360  |
| размеры платформы (ДхШхВ), мм  | 3570 х 2090 х 355+570  |
| погрузочная высота, мм  | 1388  |
| колесная база, мм  | 4225  |
| база задней тележки, мм  | 1120  |
| дорожный просвет, мм  | 310  |
| колея передних/ задних колес, мм  | 1755/ 1750  |
| наружный радиус поворота, м  | 12  |
| максимальная скорость, км/ч  | 65  |
| расход топлива, л/100 км  | 42  |
| объем топливного бака, л  | 150 + 65  |
| запас хода, км  | 510  |

**двигатель: ЗиЛ-157К**

|  |
| --- |
| карбюраторный, четырехтактный, 6-цилиндровый, рядный, нижнеклапанный, жидкостного охлаждения |
| диаметр цилиндра, мм  | 101,6  |
| ход поршня, мм  | 114,3  |
| рабочий объем, л  | 5,55  |
| степень сжатия | 6,5  |
| порядок работы цилиндров | 1-5-3-6-2-4  |
| мощность двигателя, л.с. (кВт) с ограничителем число оборотов | 104/110 (76,5) при 2600 об/мин  |
| крутящий момент, кГс\*м (Нм) | 34,5 (345) при 1100-1400 об/мин  |

**трансмиссия**

|  |  |
| --- | --- |
| сцепление  | ЗиЛ-130, однодисковое, сухое  |
| коробка передач | ЗиЛ-130, механическая, 5-ступенчатая (синхронизаторы II-V)I- 7,44; II- 4,10; III- 2,29; IV- 1,47, V- 1,00 задний ход - 7,09 |
| раздаточная коробка | 2-ступенчатая (1,16:1 и 2,27:1) с муфтой включения переднего моста |
| главная передача | одинарная, пара конических шестерен со спиральными зубьями (6,67:1) |
| привод задних мостов | раздельный, параллельный  |
| размер шин/ модель | 12,00-18"/ К-12А, позже К-70 |

 **проходимость**

|  |  |
| --- | --- |
| преодолеваемый брод, м | 0,8  |
| преодолеваемый подъем, град.  | 28  |