**04-178 АТАРЗ-63, он же Тосно-ГАРО-63, вседорожный пассажирский автобус для сельской местности на шасси ЗиЛ-157К 6х6** **и деталей кузов автобусов ЛАЗ-695 и ЗиЛ-158, мест: сидячих 28, общее 47, дверей 1+1, вес: снаряжённый 6.5 т, полный до 10 т, ЗиЛ-157К 109 лс, 65 км/час, 1 экз., ТАРЗ треста ГАРО Тосненский р-н Ленинградской обл., 1963 г.**



Переименования ТАРЗ, деревня Новолисино, Тосненский р-н Ленинградской обл.

25 VII 1945 - 1948, Тосненский АвтоРемонтный Завод,

1948 - 1952, Тосненский АвтоРемонтный Кузовной Завод,

1952 - 1965, Тосненский АвтоРемонтный Завод,

1965 - 2002, Тосненский Автобусо-Ремонтный Завод,

В 1963 году на Тосненском авторемзаводе треста по производству гаражного оборудования «ГАРО» Минавтошосдора РСФСР был построен экспериментальный автобус, известный под именами "Тосно-Гаро" и "АТАРЗ-63". В основу легло шасси трехосного полноприводного грузовика ЗиЛ-157К и деталей кузов автобусов ЛАЗ-695 и ЗиЛ-158. Внедорожная геометрия автобуса-внедорожника была довольно неплохой: передний свес короткий, задний скошен и, соответственно, угол съезда можно считать достаточным. А колесная база ввиду трех осей получилась отнюдь не гигантской. В автобусе с колесной формулой 6×6 было 28 посадочных мест, общая вместимость составляла 47 пассажиров, мощность мотора достигала 110 л.с. Машина развивала на шоссе скорость до 65 км/час. Кроме того, автобус без проблем был способен передвигаться по бездорожью, демонстрируя при этом высокие качества вездехода.

 Сначала автобус "Тосно-Гаро" недолго демонстрировался на ВДНХ СССР, а затем по приказу ГКАСМ с февраля по май 1964 года проходил эксплуатационные испытания в Вологодской области вместе с автобусами ПАЗ-672А и КАвЗ-685, оборудованными арочными шинами. По всем показателям проходимости "Тосно-Гаро" показал лучшие результаты. В дальнейшем комитет пытался «выбить» в Госплане 50 шасси для опытной партии, однако работы были прекращены. В итоге Минавтошосдор РСФСР согласился с тем, чтобы работы по созданию полноприводного автобуса поручили ПАЗу – так впоследствии появилась модель ПАЗ-3201. А единственный бело-голубой образец "Тосно-Гаро" после испытаний и небольших доработок на заводе так и остался работать на дорогах Вологодчины.

*Источник: Тосненский историко-краеведческий музей, "История предприятий Тосненского района", ОАО «Тосненский автобусоремонтный завод» (АРЗ), vk.com.*

В первые послевоенные дни на территории деревни Новолисино в бывших четырех корпусах немецких танковых мастерских разместили завод, где приступили к ремонту автотранспорта. Датой рождения предприятия является 25 июля 1945 года. В первые послевоенные годы коллектив насчитывал 50 чел., первым директором был Гликман И.Г. В тяжелейших условиях послевоенного времени коллектив завода начал ремонтировать изуродованную войной технику и отправлять их на восстановление народного хозяйства.

Уже в 1946 году было решено организовать изготовление автобусных кузовов и платформ для грузовых автомобилей, в которых очень нуждалась наша страна. В конце 1947 года, под руководством директора завода Щельцина И. Л., меньше чем через два года после окончания войны, заводом уже был изготовлен первый автобус ЛО -1 (Ленинградский Областной– 1), а затем улучшенный вариант – двухдверный ЛО -2, который выпускался заводом до 1955 года.

 В 1948 году автобусо-ремонтный завод был переименован в Тосненский авторемонтный кузовной, который являлся одним из самых крупных на территории Северо-западного региона и всего СССР. Здесь в течение многих лет создавалась база не только для ремонта автобусов самых разных марок, но и для создания новых. В середине 50 годов коллектив завода создал свою конструкцию автобуса на базе ГАЗ и начал их выпуск. Уже в 1953 году автобусы марки Тосненского завода начали выпускать на 4-х авторемонтных заводах СССР – Киевском, Симферопольском, Ташкентском и Тбилисском! На предприятии были собраны уникальные специалисты, мастера своего дела. За свою более чем 50летнюю историю рабочие завода освоили ремонт ЗИЛ-5, ГАЗ, ЗИС-155, ПАЗ-651, ЗИС-127, Зиз-15. ЗИЛ-158, ЛАЗ-6956, ЗИС -155 ЛИАЗ-677 и др. Всего за всю историю завода было отремонтировано и реконструировано более 300 тыс. автобусов и выпущено более 5 тыс. новых. Кроме этого постоянно обновлялось производство, строились новые цеха и рабочие линии, котельные, административно-бытовой корпус, инженерные сети, линия электропередачи, проводилась газификация поселка. В разы увеличилось площадь завода, его мощности, а количество реконструированных автобусов в 20 раз! В 1965 г. завод был переведен в трест ЛЕНАВТОРЕМОНТ, и получил официальное название –автобусоремонтный завод.

 Кроме этого на заводе выпускались целыми партиями различные специальные машины: передвижные библиотеки, спецмашины аэродромного обслуживания (КУГов), автофургоны, санитарные машины, грузовые платформы и другая техника.

 В октябре 1992 г. Тосненский автобусный завод стал Открытым акционерным обществом. Его акционерами в разной степени являлись более 600 рабочих и служащих. В конце 90-х годов завод пережил не лучшие времена, резко сократилось производство и реализация автобусов, а ставка на импортный транспорт не оправдалась. Автопарки в регионе и в целом в стране продолжали ветшать. Требовались большие капиталовложения в модернизацию производства, но государство не смогло оказать нужную поддержку для сохранения завода и в 2002 г. предприятие прекратило свою производственную деятельность.

*autogallery.org.ru.*

 Автобусы ЛО-1 и ЛО-2 изготавливались на шасси ЗиС-5, отсюда и выштамповка. С автобусами на шасси ЗиС-8, только внешнее сходство. ЛО-1 (Ленинградский Областной), 1948-1950 (опытный - XII 1947), 1-дверный 25-местный автобус на базе ЗиС-5, сделано 406 штук ЛО-1 + ЛО-2 (1947-1, 1948-63, 1949-113). В отличие от ЗиС-8, у ЛО-1 перегородка ветрового стекла по центру, другой аншлаг, подоконный "пояс" узенький.

 С 1954 ТАРЗ начал капитальный ремонт автобусов ЗиС-155, а с 1958 года полностью перешёл на капремонт этих автобусов, прекратив выпуск собственных моделей.

Всего до 1958 года ТАРЗ выпустил свыше 2500 собственных автобусов, в основном, АТ-1 под разными названиями. Создано 15 опытных машин.

 В 1956-м проведён капремонт 213 автобусов, в 1957-м - 392, в августе 1958 отремонтирован 1000-й ЗиС-155. С января 1959 освоен капремонт автобусов ЗиС-127, а с июля 1961 - ЗиЛ-158, с 1962 - ЛАЗ-695 и ЛАЗ-697.

 АТАРЗ-63, 1963, экспериментальный 1-дверный 36-местный автобус 6x6 на шасси ЗиЛ-157 с элементами кузова ЛАЗ-695Б, сделано 1 штука.

**ЗиЛ-157К 1961-1978**

6х6, серийный, модернизированный ЗиЛ-157, установлено второе зеркало заднего вида справа, однодисковое сцепление и КПП с синхронизаторами типа ЗиЛ-130, двигатель ЗиЛ-157К 109 л.с.
  **Основные ТТХ серийного ЗиЛ-157К с лебедкой**

|  |  |
| --- | --- |
| грузоподъемность по шоссе, кг  | 4500  |
| грузоподъемность по грунту, кг  | 2500 |
| масса буксируемого прицепа, кг  | 3600 |
| полная масса (с лебедкой), кг  | 10490 |
| снаряженная масса (с лебедкой), кг  | 5800 |
| габаритные размеры (ДхШхВ), мм  | 6922 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, 4-тактный, 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 оборотов) | 109 (80,2) при 2800 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-х 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  |