**04-204 Кубань-64 специальный автобус для учреждений культуры на шасси ГАЗ-51А 4х2, дверей 1+1, мест сидячих до 21, полный вес до 5.4 тн, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, модель 1965 г., автоклубов Кубань-64 976 экз., КМЗНО г. Краснодар 1964-67 г. в.**



*Из труда «Автобусы VI пятилетки. 1959-65 г.», авторы Дементьев Д.А., Марков Н.С.*

*Москва, 2015. Спасибо уважаемым авторам за все их труды.*

Автобусно - мебельный цех Краснодарского ремонтно-производственного комбината, выпускавший с 1959 года примитивные автобусы вагонного типа на шасси ГАЗ-51 для перевозки работников культуры и реквизита, с мая 1962 года был преобразован в самостоятельное предприятие — Краснодарский механический завод нестандартного оборудования Министерства культуры РСФСР (КМЗНО). В августе 1962 года здесь освоили производство нового автобуса марки «Кубань-62». Он представлял собой несколько видоизмененную копию модели КАГ-3, производимой Каунасским АРЗ. Автобус «Кубань» имел деревянный каркас. В отапливаемом салоне имелось 17 мест для сидения и грузовой отсек в задней части для перевозки реквизита (без отсека число мест — 25). На базе автобуса выпускалась также автокниголавка «Кубань-62А» с широкими витринами по обоим бортам. В следующем году на заводе начали работу по модернизации выпускаемого спецавтотранспорта. Уже в феврале 1964-го был изготовлен опытный образец 21-местного автобуса «Кубань-63» с радиоприемником. Он получил деревянный каркас новый конструкции. Так, появилась передняя пассажирская дверь в кабину водителя, а размеры боковых окон увеличились, причем сами они теперь устанавливались в резиновом профиле (вместо деревянных рамок). Дверь в задней стенке кузова была заменена трапециевидным стеклом с центральной перемычкой, а ветровое остекление было позаимствовано у автобуса ПАЗ-652. Первое время новые автобусы сохраняли прежний вид передка с фирменным каунасским рисунком облицовки, однако вскоре получили новый щит радиатора с более лаконичной и простой решеткой.

На базе этого автобуса также выпускались 10-местные автоклубы «Кубань-64» с комплектом киноаппаратуры, автокниголавки «Кубаиь-бЗА» и автобиблиотеки «Кубань-65А».

Выпуск «Кубаней» с деревянным каркасом был прекращен только с апреля 1968 года, когда на предприятии освоили производство цельнометаллических спецавтобусов серии «Г1».

За весь период заводом было изготовлено: автобусов «Кубань-62» (1962-64) — 635 шт. (в т. ч. 191 шт. на давальческих шасси); автобусов «Кубаиь-63» (1964-68) — 891 шт. (в т. ч. 265 шт. па давальческих шасси); автоклубов «Кубань-64» (1964-67) — 976 шт. (в т. ч. 3 шт. на давальческих шасси и 1 шт. на шасси ГАЗ-63).

7 октября 1966 года Краснодарский механический завод нестандартного оборудования переименовали в «Краснодарский механический завод «Кубань».

*Из статьи «Культурный автобус «Кубань» – спецавтобус для учреждений культуры», автор Д. Дементьев, ГП 11-2006 gruzovikpress.ru.*

Весна 1962 года. В Министерстве культуры РСФСР переполох – Госплан отказал в распределении автобусов. Требовалось срочно найти альтернативу, ведь без автобусов, переделанных под агитмашины, говорить о качественном «обслуживании» населения не приходится. Вот и нашли… автобусно-мебельный цех краснодарского Ремпромкомбината, директору Ш.О. Гасанову поручили наладить выпуск автобусов и спецмашин. Для этого цех с 1 мая 1962 года был реорганизован в «Краснодарский механический завод нестандартного оборудования».

Поскольку первый автобус требовалось показать руководству министерства уже к концу лета, тратить время на разработку собственного спецавтобуса посчитали непозволительной роскошью. Поэтому первенцем нового предприятия стал автобус с деревянным каркасом кузова «Кубань-62» на шасси грузового автомобиля ГАЗ-51А, созданный по чертежам и технической документации автобуса КАГ-3, производства Каунасского авторемзавода № 3. На базе автобуса «Кубань-62» в Краснодаре начали изготовлять автоклубы и автокниголавки «Кубань-62А». В 1963 году появился модернизированный автобус «Кубань-63», который летом был представлен широкой публике на выставке предприятий треста «Главпромснабсбыт» Минкультуры РСФСР, а зимой пошел в серию.

Надо сказать, что Министерство культуры пристально следило за деятельностью Краснодарского механического завода, неоднократно ставя перед предприятием новые задачи. Сказывалась острая нехватка разнообразного специального автотранспорта для нужд Министерства культуры, который дать мог только Краснодарский завод. Поэтому бурная деятельность по созданию новых видов спецмашин на предприятии велась часто в обстановке, когда начальство буквально «дышало в затылок». Но благодаря этому «вниманию» на заводе к середине 1960-х годов уже была приличная материальная база для значительного увеличения серийного производства. Темпы роста были налицо: в 1963 году было выпущено 293 машины, а в 1966 году – уже 955.

Производство автобусов на деревянном каркасе росло, и вместе с этим велись работы по улучшению конструкции выпускаемых автобусов. Друг за другом появились на свет модернизированный автоклуб «Кубань-64», автобиблиотека «Кубань-65А» и опытный автобус на полноприводном шасси ГАЗ-63. Параллельно с этим в середине 1960-х на заводе начали эксперименты с цельнометаллическими кузовами на каркасе из труб прямоугольного сечения, в результате чего в 1966 году появились два опытных автоклуба. А в следующем году на заводе выпустили опытную партию из 30 автоклубов необычного дизайна «Кубань-66» с цельнометаллическим кузовом, после чего завод полностью перешел на серийный выпуск таких автобусов.

Автобус «Кубань-66» посчитали хорошим образцом для массового производства, однако в пользу рационализации пришлось избавиться от некоторых дизайнерских «излишеств» в конструкции машины: упростили заднюю часть автобуса, отказались от выступающего багажника и панорамных задних стекол. Измененный автобус получил индекс по новой заводской классификации «Кубань-Г1А» и пошел в серийное производство в марте 1967 года. На его базе впоследствии было создано 4 модификации спецавтомобилей «культурного» профиля: автобиблиотека, автоклуб, автокниголавка и автомузей.