**01-307 АОС-4-01 НН оперативно-служебный пожарный автомобиль на базе 5-дверного заднеприводного универсала ГАЗ-310221 4х2, боевой расчет 4, полный вес 2.17 тн, ЗМЗ-4063 113 лс, до 145 км/час, штучно, ТПП "Пеленг" Н. Новгород, 2000-е г.**



Производитель: Торгово-производственное предприятие ООО "Пеленг" , г. Нижний Новгород.

Фирма основана в 1995 году. Выпускает пожарные и спасательные автомобили.

Об этом автомобиле известно очень мало, нет информации ни о типе оборудования, которое было там установлено, ни о количестве выпущенных машин, но есть несколько фотографий, которые свидетельствуют, что как минимум две были или есть на службе у пожарников. Одна из них принадлежит Второму отряду Федеральной пожарной службы по г. Москве. А вторая — Главному управлению Государственной пожарной службы МЧС России.

*Из книги Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч., А. В. Карпов, Москва, 2016. Ч. 3: Пожарный спецназ т. 2: Силы и средства.*

В 70-е годы в пожарную охрану начинают поступать автомобили «Волга» ГАЗ-24. Особо сказать про них нечего - обычные оперативно-служебные автомобили, широко использовавшиеся для различных служебных целей, часто даже не в пожарной окраске и не оснащённые проблесковыми маяками. Про их пожарную карьеру известно немного - они были не очень «фотогеничны» и фотографий этих автомобилей в пожарной окраске и оснащении сохранилось очень мало.

Гораздо интереснее для нашей пожарной истории реинкарнация нового легкового автомобиля с кузовом универсал - ГАЗ-24-02. Автомобиль впервые был продемонстрирован на показе пожарной техники в ходе научно-практической конференции в сентябре 1983 года. Участники конференции ознакомились со штабной модификацией автомобиля в специальной окраске, оснащённой радиостанцией и СГУ-60. Отдельные автомобили эксплуатировались в качестве резервной техники штаба пожаротушения, например, в московском гарнизоне пожарной охраны. Чуть позднее ГАЗ-24-02 появляются в штатах испытательных пожарных лабораторий Москвы и Ленинграда.

*Из поста Юрий Дорошенко об универсалах на базе ГАЗ-24.*

С конца 1969 года была запущена конвейерная сборка новой Волги ГАЗ-24. В конце 1972 года был освоен выпуск модификации универсала ГАЗ-24-02. Автомобиль получился с продуманной организацией грузопассажирского салона: три ряда диванов на 7 мест, два задних складывались, образуя ровную удобную площадку для груза. Интересным решением был специальный отсек для хранения запасного колеса и инструмента под днищем багажного отсека доступ к которому был сделан, через специальный люк расположенный за пятой дверью.

Коробка передач была механическая, 4-ступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода. Двигатель был выбран, как и у ГАЗ-24 ЗМЗ-24Д, рядный, карбюраторный, 4-тактный, 4-цилиндровый. Максимальная скорость ГАЗ-24-02 была 140 км/ч. Масса снаряженная 1550 кг, полная - 2040 . Разогнаться до 100 км/ч универсал мог за 21 секунду. Наименьший радиус поворота по оси следа внешнего переднего колеса был 5,6 м.

Характерный «гребень» - дефлектор на задней кромке крыши универсала для оптимизации воздушного потока, необходимый для предотвращения загрязнения стекла подъёмной задней двери и обеспечения вытяжной вентиляции салоны.

Объемы производства всех модификаций универсала были около 5000 машин в год, в то время, что общее число легковых автомобилей выпущенных на ГАЗе превышало 70000 машин в год.

За годы производства универсала, первые его изменения появились в 1977 году, когда на передних крыльях появились повторители поворотов. В 1978 году на переднем бампере появились клыки и противотуманные фары. В таком виде Волга-универсал выпускалась до 1985-86 годов, пока не подверглась общему рестайлингу семейства ГАЗ-24.

Серийный выпуск ГАЗ-3102, который шел на смену ГАЗ-24, задерживался, поэтому было принято решение оставить в производстве ГАЗ-24 в массовой модели, но при этом максимально унифицировать с новой моделью ГАЗ-3102. В 1984 году была продемонстрирована модель ГАЗ-24-10. В 1986 году началось ее производство. Универсал на базе ГАЗ-24-10 появился в 1987 году, под индексом ГАЗ-24-12. Его санитарная модификация получила индекс ГАЗ-24-13. Все отличая ГАЗ-24-12 от ГАЗ-24-02 были такими же, как у седана ГАЗ-24-10 от ГАЗ-24.

В 1994 году началось производство нового универсал ГАЗ-31022 на базе ГАЗ-31029 и кузова ГАЗ-24-12. На универсале ГАЗ-31022 независимо от базы ГАЗ-3102 или ГАЗ-31029 всегда использовался часть кузова от моторного щита и далее назад от ГАЗ-24-12. Санитарная модификация была выпущена под индексом ГАЗ-31023.

Семейство 3110 стартовало в 1997 году также в двух кузовных модификациях — седан и универсал. Но если седан представлял собой заметно измененный вариант предшественника, то у универсала с индексом 310221 задняя часть кузова осталась в точности такой же, как и у «24-ки».

Грузопассажирский автомобиль ГАЗ-310221 Волга способен перевозить более 400 кг достаточно больших по размеру грузов. Багажный отсек, объем которого в штатном варианте составляет 465 л, при сложенных задних сиденьях и загрузки до потолка увеличивается до 1510 л. А расстояние от задней двери до спинок передних сидений составляет почти два метра.

Оформление салона выполнили в стиле седана. ГАЗ 310221 получил новую мягкую панель приборов, изготовленную из вспененного пластика. На комбинации приборов появился тахометр.

Передние сидения стали иметь более эргономичную форму, на них появились мягкие подголовники. Задние сидения остались с жёсткой металлической спинкой. Такая конструкция позволяла создавать ровный пол, но комфорт для пассажиров отсутствовал полностью. В стандартной комплектации машина была пятиместной. Но по отдельному заказу завод ставил ещё два быстросъемных сидения третьим рядом в багажном отсеке.

Универсал ГАЗ-310221 на базе ГАЗ-3110 стал последней конвейерной моделью в семействе Волги. Его производство было завершено в декабре 2008 года после прекращения выпуска седанов.