



20 października 2026 r.

Caddy, Transporter i Crafter na torze. „Dostawczaki” w podbramkowych sytuacjach

- Podczas jazd na torze testowym modele Caddy, Transporter i Crafter przeszły próby awaryjnego hamowania i omijania przeszkód na płycie poślizgowej.
- Przejazdy odtwarzały sytuacje, w których kierowca ma ułamki sekundy na reakcję, a o zachowaniu pojazdu decyduje także to, co dzieje się w przestrzeni ładunkowej.
- Europejskie wytyczne mocowania ładunków zakładają, że przy hamowaniu ładunek napiera do przodu z siłą równą 80 proc. swojego ciężaru.

Poznań, 20 października 2026 r. Woda na płycie, rząd pachotków i ostre hamowanie. Na zamkniętym torze Caddy, Transporter i Crafter przechodziły próby, które odtwarzają najtrudniejsze momenty pracy samochodu dostawczego: gwałtowne hamowanie i omijanie przeszkody na mokrej nawierzchni. Marka Volkswagen Samochody Dostawcze sprawdziła, jak samochody reagują w ekstremalnych sytuacjach, których nikt nie chce doświadczyć na drodze.

Trzy modele, jeden tor

Na tor wyjechały Caddy, Transporter i Crafter – największy z dostawczych modeli marki. Samochody przejeżdżały przez slalom wyznaczony pachotkami, były wprowadzane w poślizg na szarpaku oraz hamowały awaryjnie na polanej wodą nawierzchni. Na mokrej nawierzchni droga hamowania wydłuża się, a przy gwałtownym ruchu kierownicą łatwiej o poślizg. W takich chwilach do gry wkraczają systemy wsparcia kierowcy. Elektroniczny układ stabilizacji toru jazdy jest obowiązkowy we wszystkich nowych pojazdach sprzedawanych w Unii Europejskiej już od 2014 r. Od 2024 r. każdy nowy samochód dostawczy musi posiadać także m.in. automatyczne hamowanie awaryjne i system awaryjnego utrzymania pasa ruchu.

„Na torze można bezpiecznie przećwiczyć to, czego nikt nie chce sprawdzać na drodze. Żaden system bezpieczeństwa nie oszuka jednak fizyki – paleta, która nie jest odpowiednio zablokowana ani przypięta, przy hamowaniu i tak ruszy do przodu. Dlatego kilka minut poświęconych na poprawne zabezpieczenie ładunku to najprostsza inwestycja w bezpieczeństwo podróży” – mówi Tomasz Pękała, Kierownik ds. PR Volkswagen Samochody Dostawcze.

Co dzieje się za kabiną?

Gdy samochód gwałtownie wytraca prędkość, niezabezpieczony ładunek nadal porusza się do przodu, aż zatrzyma go siła tarcia lub ściana działowa. Europejskie wytyczne dotyczące mocowania ładunków w transporcie drogowym przyjmują, że zabezpieczenie musi utrzymać ładunek przy sile równej 80 proc. jego ciężaru działającej do przodu oraz 50 proc. – na boki i do tyłu. Dla 400-kilogramowej

palety oznacza to napór w stronę kabiny odpowiadający ciężarowi ponad 300 kg. Przesunięty ładunek zmienia też rozkład masy na osiach, a więc i reakcję pojazdu na ruchy kierownicą.

Polskie przepisy ujmują to wprost. Prawo o ruchu drogowym wymaga, by ładunek był zabezpieczony przed zmianą położenia, nie naruszał stateczności pojazdu i nie utrudniał kierowania. Naruszenie tych zasad jest wykroczeniem zagrożonym grzywną do 3000 zł.

Zanim kierowca ruszy

Skuteczne zabezpieczenie zaczyna się przy załadunku. Wytyczne zalecają ciasne układanie ładunku przy elementach blokujących, takich jak przednia ściana, i maksymalne wypełnianie wolnych przestrzeni. Mata antypoślizgowa zwiększa tarcie, a resztę siły przejmują pasy zaczepione w punktach mocujących. Liczy się też rozmieszczenie ładunku, ponieważ zbyt mały nacisk na osie pogarsza stateczność, kierowanie i hamowanie.

Wszystkie opisane manewry i sytuacje zostały przeprowadzone na zamkniętym torze testowo-szkoleniowym, w kontrolowanych warunkach i pod nadzorem wykwalifikowanych instruktorów.

Kontakt:

Tomasz Pękała

Kierownik ds. PR

Volkswagen Samochody Dostawcze

tomasz.pekala@volkswagen.pl