



SILNIK 1.5 TSI eHYBRID

Volkswagen Golf 8.5 GTE 200 kW (272 KM)
oznaczenie zespołu: DUCA + EANB · od 2025 r.

ROZRZĄD	PŁYNY	DSG 0DD
VAS 611007 kontrola i regulacja faz	0W-20 · VW 508 00 G12EVO · R1234yf	6-biegowa 7,0 l przy ponownym napełnieniu
MOMENTY	EPB	UKŁAD HV
silnik · rozrząd turbo · paliwo	tryb serwisowy inicjalizacja	19,7 kWh netto bezpieczeństwo

Kompletny poradnik serwisowy dla warsztatów

Rozrząd paskowy i fazowanie wałków, płyny eksploatacyjne, momenty dokręcania, przekładnia 0DD, hamulce, EPB, klimatyzacja i najważniejsze procedury układu hybrydowego.

Spis treści

1. Karta pojazdu i dane bazowe	4
Dane silnika do diagnostyki	4
2. Płyny, pojemności i podstawowa obsługa	5
Tabela szybkiego dostępu	5
Olej silnikowy DUCA	5
Chłodzenie i klimatyzacja	5
3. Rozrząd DUCA - narzędzia specjalne	6
Przygotowanie stanowiska	6
4. Wymiana paska rozrządu - przebieg prac	7
Demontaż - logiczna kolejność	7
Elementy, które według danych wymagają wymiany	7
5. Montaż paska i ustawienie napinacza	8
Momenty bezpośrednio związane z rozrządem	8
6. Kontrola i regulacja faz VAS 611007	9
Kontrola położenia	9
Regulacja - zasada	9
Lista kontrolna po rozrządzie	9
7. Momenty dokręcania - silnik DUCA	10
Uszczelnianie miski olejowej	10
8. Momenty - paliwo, turbo, chłodzenie i napęd	11
9. Przekładnia dwusprzęgłowa ODD	12
Dobra praktyka serwisowa	12
Układ hamulcowy - płyn	12
10. Hamulce, tarcze i EPB	13
Wymiary graniczne - zawsze według kodu PR	13
Wymiana tylnych klocków z EPB	13
Narzędzia wskazane przy EPB	13
11. Układ HV i ładowanie	14
Tryby przewodów i diagnostyka	14
Akumulator awaryjny telematyki	14
12. Koła, opony i przyjęcie pojazdu	15
Rozmiary występujące w danych	15
Przyjęcie samochodu do dużej usługi	15
13. Źródła i kontakt	16
Materiały źródłowe	16
Uwagi do danych	16

Zakres i odpowiedzialność

Poradnik opracowano na podstawie przekazanych danych serwisowych dla VW Golf 8.5 GTE 1.5 TSI, DUCA + EANB, 200 kW, 2025-. Nie zastępuje on aktualnej dokumentacji naprawczej producenta. Przed pracą należy potwierdzić kod zespołu napędowego, numer VIN, kod PR wyposażenia, wersję części i aktualne biuletyny serwisowe.

Najważniejsze: brak interwału paska w przekazanych materiałach

Dokumenty opisują kontrolę, regulację i wymianę paska rozrządu, ale nie podają okresowego interwału wymiany. Nie należy wpisywać przebiegu lub czasu „z pamięci”. Termin trzeba ustalić w aktualnym planie obsługi dla konkretnego VIN.

Oznaczenia użyte w poradniku

Oznaczenie	Znaczenie w tym opracowaniu
DUCA + EANB	Oznaczenie zespołu napędowego podane w przekazanej dokumentacji
0DD	6-biegowa przekładnia dwusprzęgłowa dla układu plug-in hybrid
PR	Kod wyposażenia pojazdu; decyduje m.in. o wariancie hamulców i zawieszenia
HV	Układ wysokiego napięcia
EPB	Elektroniczny hamulec postojowy

1. Karta pojazdu i dane bazowe

Parametr	Dane
Model	Volkswagen Golf VIII (CD1/DA1), Golf 8.5 GTE
Rok zastosowania w dokumentacji	2025-
Zespół napędowy	1.5 TSI plug-in hybrid · DUCA + EANB
Moc systemowa	200 kW / 272 KM
Moment systemowy	400 Nm - dane producenta dla wersji GTE 200 kW
Silnik spalinowy	1498 cm ³ · 4 cylindry · 4 zawory na cylinder
Skrzynia	0DD · 6-biegowa przekładnia dwusprzęgłowa
Akumulator HV	19,7 kWh netto · montowany w podłodze, dostęp od dołu
Akumulator 12 V	AGM 58 Ah · 340 A CCA (DIN) · w bagażniku
Zbiornik paliwa	40 l

Dane silnika do diagnostyki

Parametr	Wartość / warunek
Kolejność zapłonu	1-3-4-2
Luz zaworowy	Hydrauliczna kompensacja
Bieg jałowy	750-950 obr./min
Ciśnienie sprężania - normalne	16,0-22,0 bar; temperatura oleju co najmniej 30°C
Ciśnienie sprężania - minimum	13,0 bar
Maks. różnica między cylindrami	3,0 bar
Maks. odkształcenie głowicy	0,05 mm
Test emisji - temperatura oleju	>80°C
Szybki bieg jałowy	2400-2600 obr./min
CO / lambda	CO <0,1%; granica UE <0,2%; lambda 0,97-1,03
Przygotowanie katalizatora	2 min
Ciśnienie korka układu chłodzenia	niebieski 1,4-1,6 bar; czarny 1,6-1,8 bar

Identyfikacja przed zamówieniem części

Nie dobieraj zestawu rozrządu, pompy cieczy, elementów DSG ani hamulców wyłącznie po modelu „Golf GTE”. Potwierdź DUCA + EANB, 0DD, VIN i kod PR; w materiałach występuje kilka wariantów tarcz, zawieszenia i osprzętu.

2. Płyny, pojemności i podstawowa obsługa

Tabela szybkiego dostępu

Układ	Specyfikacja	Ilość / uwaga
Silnik	SAE 0W-20 · VW 508 00	4,3 l z filtrem
Chłodzenie	TL-VW 774 L · G12EVO	10,0 l w danych serwisowych
Hamulce	VW 501 14; alternatywnie DOT 4	1,0 l dla automatu/DSG
DSG 0DD	VW G 052 182 · VW TL 525 18	8,1 l pierwsze napełnienie; 7,0 l ponowne
Klimatyzacja	R1234yf	460 ± 15 g
Sprężarka A/C Hanon	ISO 46 · VW G 052 535	120 ± 10 ml w całym układzie

Olej silnikowy DUCA

- Stosować olej spełniający VW 508 00; sama lepkość 0W-20 nie jest wystarczającym kryterium doboru.
- Pojemność serwisowa z filtrem: 4,3 l. Po napełnieniu poziom zweryfikować zgodnie z procedurą pojazdu.
- Korek spustowy: 30 Nm; wymienić uszczelkę. Filtr oleju: 20 Nm; uszczelkę zwilżyć świeżym olejem.
- Czujnik poziomu oleju: 9 Nm; wymienić pierścień samouszczelniający.

Chłodzenie i klimatyzacja

- Ciecz: G12EVO / TL-VW 774 L. Dla ochrony powyżej -25°C podano mieszaninę z 40% koncentratu, a powyżej -36°C - 50%.
- W dokumentacji wartość 10,0 l pojawia się przy układzie chłodzenia oraz chłodzeniu akumulatora HV. Nie należy automatycznie sumować tych wartości do 20 l; ilość zależy od opróżnionego obiegu i procedury napełniania.
- A/C: R1234yf 460 ± 15 g; olej sprężarkowy ISO 46, VW G 052 535, 120 ± 10 ml dla całego układu.
- Przy wymianie skraplacza przewidziano dodatkowo 10 ml oleju, a przy wymianie parownika 20 ml.

Wymiana rozrządu wymaga obsługi klimatyzacji

W przekazanej procedurze demontażu paska rozrządu przewidziano opróżnienie układu A/C, demontaż przewodów i ponowne napełnienie. Czynnik należy odzyskać stacją serwisową; nie wolno go wypuszczać do atmosfery.

3. Rozrząd DUCA - narzędzia specjalne

Kluczowy przyrząd: VAS 611007

Do ustawienia faz wałków rozrządu dokumentacja wymaga elektronicznego przyrządu VAS 611007. Klasyczna blokada bez pomiaru kąтового nie realizuje opisanej procedury kontroli i regulacji.

Numer	Zastosowanie
VAS 611007	Elektroniczny przyrząd do ustawiania i pomiaru położenia wałków rozrządu
T10340	Kołek ustalający GMP wału korbowego; montaż narzędzia 30 Nm
T10172 + T10575	Przytrzymanie kół/wałków podczas luzowania i dokręcania
T10580	Nasadka do koła po stronie dolotowej
T10586	Końcówka Torx do koła po stronie wylotowej
T10499 / T10500	Napężanie i przytrzymanie napinacza paska
VAS 6583	Klucz dynamometryczny używany przy napinaczu
T10475	Przytrzymanie przy demontażu koła pasowego wału
T10576	Przyrząd montażowy obudowy uszczelnienia
VAS 6122	Korki/uszczelnienia pokryw podczas regulacji
T10666	Ucho do podnoszenia mocowane do głowicy
10-222A, 10-222A/12	Belka/przyrząd podtrzymujący silnik i jazmo
T40091, T40093 i adaptory	Elementy podparcia zespołu napędowego według konfiguracji

Przygotowanie stanowiska

- Silnik musi być zimny; nie obracać go przeciwnie do normalnego kierunku pracy.
- Zwolnić ciśnienie w układzie paliwowym; stosować rękawice i ochronę oczu.
- Zapewnić stację do R1234yf, sprzęt do bezpiecznego podparcia silnika i właściwe przyrządy do fazowania.
- Zabezpieczyć pasek przed olejem, paliwem i cieczą chłodzącą; nie zginać, nie skręcać ani nie naprężać paska.
- Po demontażu stosować nowy pasek. Zalecana jest jednoczesna wymiana napinacza i rolek; po zdjęciu paska rozważyć wymianę pompy cieczy.
- Jeżeli pompa ma własne uszczelki/O-ringi, nie stosować dodatkowego ciekłego uszczelnacza.

4. Wymiana paska rozrządu - przebieg prac

Demontaż - logiczna kolejność

- 1 Odłączyć masę akumulatora 12 V. Opróżnić klimatyzację zgodnie z procedurą dla R1234yf.
- 2 Zdemonstować przewody doładowania pomiędzy turbosprężarką i chłodnicą powietrza, górną osłonę silnika, obudowę filtra oraz elementy ograniczające dostęp.
- 3 Odłączyć zbiornik wyrównawczy i odłożyć go bez naprężania przewodów. Zdemonstować elektrozawór zmiennych faz wałka dolotowego oraz obudowę uszczelnienia.
- 4 Odłączyć przewód paliwowy od osłon rozrządu; zdemonstować górną osłonę. W obszarze układu HV odłączyć wskazane przewody chłodzenia i wymiennik ciepła zgodnie z dokumentacją.
- 5 Odłączyć elementy układu klimatyzacji wymagane do uzyskania dostępu. Zamontować ucho T10666 i bezpiecznie podeprzeć silnik belką 10-222A z właściwymi adapterami.
- 6 Odciążyć oraz zdemonstować mocowanie silnika. Przytrzymując T10475, odkręcić i zdjąć koło pasowe wału; zdemonstować dolną osłonę paska.
- 7 Ustawić cylinder 1 w GMP. Zamontować T10340, w razie potrzeby cofnąć ustawienie o 90° zgodnie z kierunkiem pracy, ponownie osadzić narzędzie i dokręcić je do 30 Nm.
- 8 Sprawdzić położenie wałków. Po kontrolnym obrocie wału o 360° ponownie oprzeć wał o T10340 i zweryfikować oznaczenia faz.
- 9 Założyć narzędzia T10172/T10575, poluzować koła wałków odpowiednimi końcówkami T10580 i T10586, zamontować T10499 i zwolnić napinacz.
- 10 Zdjąć pasek z kół wałków i pozostałych kół. Zabezpieczyć powierzchnie przed zabrudzeniem.

Nie skracaj procedury

W tym silniku ustawienie znaków nie kończy pracy. Po montażu paska fazy trzeba zmierzyć i wyregulować przyrządem VAS 611007, a następnie wykonać obroty kontrolne i ponowny pomiar.

Elementy, które według danych wymagają wymiany

Element	Wymaganie
Pasek rozrządu	Zawsze nowy po demontażu
Śruba koła wałka wylotowego	Wymienić
Śruba koła pasowego wału	Wymienić
Śruba wspornika rolki prowadzącej	Wymienić
Śruby mocowania silnika	Stosować nowe
Uszczelki/O-ringi naruszonych połączeń	Wymienić zgodnie z procedurą

5. Montaż paska i ustawienie napinacza

- 1 Potwierdzić GMP cylindra 1, prawidłowe znaki wałków i kontakt wału z T10340. Oczyszczyć powierzchnie styku.
- 2 Założyć nowe elementy. Nową śrubę koła wałka wylotowego dokręcić początkowo ręcznie; koła wałków mają obracać się bez luzu osiowego w zakresie przewidzianym do regulacji.
- 3 Założyć pasek w prawidłowym przebiegu, utrzymując odcinki robocze napięte i wolne od zanieczyszczeń.
- 4 T10499 obrócić napinacz mimośrodowy zgodnie z ruchem wskazówek zegara tak, aby wskaźnik znajdował się około 10 mm od prawej strony okna.
- 5 Następnie obrócić mimośród przeciwnie do ruchu wskazówek zegara i wyśrodkować wskaźnik.
- 6 Przytrzymać ustawienie T10500 i dokręcić napinacz kluczem dynamometrycznym VAS 6583 do 25 Nm.
- 7 Przeprowadzić pełną kontrolę i regulację faz VAS 611007. Dopiero po pozytywnym pomiarze wykonać końcowe dokręcanie kół wałków.
- 8 Zmontować obudowę uszczelnienia przy użyciu T10576, złożyć elementy w odwrotnej kolejności, napełnić obiegi i klimatyzację oraz sprawdzić szczelność i działanie.

Momenty bezpośrednio związane z rozrządem

Połączenie	Moment / etap	Uwagi
Napinacz paska	25 Nm	Utrzymać wskazanie
Rolka prowadząca	40 Nm	
Wspornik rolki prowadzącej	40 Nm + 90°	Nowa śruba
Koło wałka wylotowego	18 Nm + 50 Nm + 135°	Nowa śruba centralna
Kołpak śruby koła wylotowego	35 Nm	
Koło wałka dolotowego	patrz ważna uwaga poniżej	Wyczyścić powierzchnie
Koło pasowe wału	150 Nm + 180°	Nowa śruba
Ostona rozrządu	8 Nm	
Mocowanie silnika	40 Nm + 90°	Nowe śruby
Obudowa uszczelnienia	8 Nm	Montaż T10576
Koło pompy cieczy	20 Nm + 90°	Nowa śruba

Rozbieżność w materiale źródłowym - koło wałka dolotowego

Tabela momentów podaje dla koła dolotowego 18 Nm, następnie 140 Nm. W sekwencji regulacji występuje wcześniejsze dokręcenie 18 Nm, a na końcu procedury zapisano 50 Nm, następnie 140 Nm. To istotna niespójność. Przed końcowym dokręceniem należy bezwzględnie sprawdzić aktualną instrukcję producenta po VIN; nie wolno rozstrzygać tej różnicy na podstawie skróconego poradnika.

6. Kontrola i regulacja faz VAS 611007

Kontrola położenia

- 1 Ustawić cylinder 1 w GMP i oprzeć wał o T10340; narzędzie T10340 dokręcić do 30 Nm.
- 2 Zdjąć tylną płytę pokrywy wałków, oczyścić olej i odsłonić punkty pomiarowe.
- 3 Zmontować VAS 611007, postępować zgodnie z instrukcjami na jego ekranie i wyzerować wskazania do 0,0°.
- 4 Ustawić przyrząd w jednej płaszczyźnie z obudową wałków. Kołki blokujące powinny być całkowicie zwolnione podczas ustawiania.
- 5 Po regulacji wykonać dwa pełne obroty wału zgodnie z kierunkiem pracy, ponownie ustawić T10340 i odczytać wartości rzeczywiste.

Wałek	Wartość kontrolna po dwóch obrotach
Dolotowy	+0,0° ± 1,2°
Wylotowy	+0,3° ± 1,2°

Regulacja - zasada

- Poluzować koła wałków wyłącznie z użyciem właściwych narzędzi kontruujących; nie przenosić momentu przez pasek ani przyrząd pomiarowy.
- Ustawić VAS 611007 i wskazania 0,0°, a następnie równomiernie zamocować pierścienie ustalające.
- Sworznie blokujące przyrządu dokręcić do 10 Nm, kiedy procedura wyraźnie tego wymaga.
- Wstępnie dokręcić oba koła do 18 Nm, zwolnić kołki, wykonać kontrolę i dopiero potem finalne dokręcanie zgodnie z aktualną instrukcją.
- Po finalnym dokręceniu ponownie wykonać dwa obroty wału i sprawdzić tolerancje. Jeżeli wynik jest poza zakresem, całą regulację powtórzyć.

Warunek odbioru pracy

Pozytywny wynik to nie tylko zgodność znaków. Oba kąty muszą mieścić się w podanych tolerancjach po dwóch pełnych obrotach wału. Należy także sprawdzić centralne położenie wskaźnika napinacza, szczelność, brak kolizji i brak zapisanych błędów.

Lista kontrolna po rozrządzie

Kontrola	Status
Nowy pasek, rolki/napinacz i wymagane śruby	☐
Wskaźnik napinacza wyśrodkowany	☐
Wał obraca się ręcznie bez nieprawidłowego oporu	☐
Kąt dolotu +0,0° ± 1,2°	☐
Kąt wylotu +0,3° ± 1,2°	☐
Układ chłodzenia i A/C napełnione, szczelne	☐
Brak DTC; jazda próbna i kontrola wycieków	☐
Naklejka z datą i przebiegiem w komorze silnika	☐

7. Momenty dokręcania - silnik DUCA

Zasada ogólna

Zawsze wymieniać śruby rozciągliwe i nakrętki samoblokujące, gdy wymaga tego procedura. Powierzchnie, gwinty, uszczelki i środki smarne przygotować dokładnie tak, jak wskazano; ma to bezpośredni wpływ na uzyskany docisk.

Element	Moment / kolejność	Uwagi
Głowica - śruby M9	ręcznie; 40 Nm; 90°; 90°; 90°	Nowe śruby i uszczelka
Głowica - śruby M10	ręcznie; 50 Nm; 90°; 90°	Nowe śruby i uszczelka
Pokrywa stopy korbowodu	30 Nm + 90°	Nowe śruby
Dolna miska olejowa	ręcznie; 12 Nm	Nowe śruby; D 176 501 A1
Górna miska - śruby 1-19	8 Nm + 90°	Nowe śruby 1-19
Górna miska - śruby A	40 Nm	
Korek spustowy oleju	30 Nm	Nowa uszczelka
Filtr oleju	20 Nm	Uszczelkę nasmarować olejem
Świece zapłonowe	22 Nm	
Cewka zapłonowa	8 Nm	Smar G 052 565 A1
Czujnik wałka rozrządu	8 Nm	
Czujnik ciśnienia paliwa	22 Nm + 10°	Gwint i styk lekko naoliwić
Czujnik spalania stukowego	20 Nm	
Sonda lambda	55 Nm	Smar wysokotemperaturowy na gwint
Rozrusznik	40 Nm	
Wspornik wałka rozrządu	ręcznie; 10 Nm + 120°	Nowe śruby i uszczelka

Uszczelnianie miski olejowej

- Stosować środek D 176 501 A1 w paśmie 2,0-3,0 mm na czyste powierzchnie.
- Element zamontować w ciągu 5 minut od nałożenia uszczelnacza.
- Dla dolnej miski odczekać 30 minut przed ponownym napełnieniem silnika olejem.

8. Momenty - paliwo, turbo, chłodzenie i napęd

Element	Moment / kolejność	Uwagi
Koło dwumasowe	ręcznie; 60 Nm + 90°	Nowe śruby; krzyżowo; bez elektronarzędzi
Kolektor dolotowy	ręcznie; 10 Nm	Nowe uszczelki
Pompa cieczy	ręcznie; 12 Nm	Nowa uszczelka
Elektryczna pompa cieczy	9 Nm	
Koło pompy cieczy	20 Nm + 90°	Nowa śruba
Szyna paliwowa	8 Nm + 90°	Nowe śruby
Pompa wysokiego ciśnienia	równomiernie; 20 Nm + 90°	Nowe śruby i O-ring; O-ring naoliwić
Turbosprężarka	ręcznie; 7 Nm; 10 Nm; 14 Nm	Nowe nakrętki, uszczelka i O-ring
Szpilki turbosprężarki	16 Nm	
Przewód zasilania turbo - przy turbo	ręcznie; 8 Nm	Nowy pierścień
Przewód zasilania turbo - przy bloku	ręcznie; 9 Nm	Nowy pierścień
Przewód powrotu oleju turbo	ręcznie; 9 Nm	Nowe pierścienie
Przewód paliwa wysokiego ciśnienia - szyna	16 Nm + 45°	Gwint nakrętki naoliwić
Przewód paliwa wysokiego ciśnienia - pompa	16 Nm + 45°	Gwint nakrętki naoliwić
Pompa oleju	8 Nm + 90°	Nowe śruby i uszczelka
Koło pompy oleju	20 Nm + 90°	Nowa śruba
Sprężarka klimatyzacji	23 Nm	

Pompa wysokiego ciśnienia

W etapie wstępnym każdą śrubę dokręcać kolejno obrotami po 360°, powtarzając aż pompa uzyska pełny, równomierny kontakt z powierzchnią. Dopiero potem wykonać 20 Nm + 90°.

Przewody paliwowe i turbo

Pierścienie, O-ringi i powierzchnie muszą być czyste. Wysokociśnieniowych przewodów paliwa nie należy doginać ani montować pod naprężeniem. Po uruchomieniu wykonać kontrolę szczelności w bezpieczny sposób.

9. Przekładnia dwusprzęgłowa 0DD

Parametr	Dane
Typ	0DD · 6-biegowa przekładnia dwusprzęgłowa do PHEV
Płyn	VW G 052 182 · VW TL 525 18
Pierwsze napełnienie	8,1 l
Ponowne napełnienie	7,0 l
Korek wlewu skrzyni	45 Nm; wymienić podkładkę
Korek spustowy skrzyni	45 Nm; wymienić podkładkę
Rura przelewowa	3 Nm
Korek wlewu jednostki hydraulicznej	20 Nm; wymienić podkładkę
Korek spustowy jednostki hydraulicznej	20 Nm; wymienić podkładkę

Nie pomył punktów obsługowych

Materiały pokazują osobne korki przekładni i hydraulicznej jednostki sterującej. Przed spuszczeniem płynu zidentyfikuj dokładny korek i procedurę poziomowania. Objętość 7,0 l nie zastępuje procedury ustawiania poziomu ani wymagań dotyczących temperatury płynu.

Dobra praktyka serwisowa

- Zweryfikować numer płynu po VIN i nie mieszać specyfikacji.
- Przed odkręceniem korków oczyścić strefę roboczą; wymienić podkładki uszczelniające.
- Pojazd wypoziomować, a finalny poziom ustawić zgodnie z aktualną procedurą diagnostyczną dla 0DD.
- Po obsłudze sprawdzić wycieki, błędy sterowników, temperatury i działanie przekładni podczas jazdy próbnej.

Układ hamulcowy - płyn

- Preferowana specyfikacja: VW 501 14; alternatywnie DOT 4 zgodnie z danymi serwisowymi.
- Orientacyjna pojemność dla wersji z automatem/DSG: 1,0 l. Ilość potrzebna do wymiany zależy od metody płukania i stanu układu.

10. Hamulce, tarcze i EPB

Wymiary graniczne - zawsze według kodu PR

Oś / kod PR	Średnica	Grubość nowa	Minimum	Kłosek min.*
Przód 1ZE	288 mm	25 mm	22 mm	3 mm
Przód 1ZB / 1ZA / 1ZD	306 mm	26 mm	23 mm	3 mm
Przód 1ZK / 1ZU	312 mm	25 mm	22 mm	3 mm
Przód 1LT / 1LG / 1LI	340 mm	30 mm	27 mm	3 mm
Przód 1LM / 1LP / 1LK / 1IA / 1IB	357 mm	34 mm	31 mm	3 mm
Tył 2EJ / 1KE / 2EC	272 mm	10 mm	8 mm	2 mm
Tył 1KY / 1KJ / 1KZ / 1KF	310 mm	22 mm	20 mm	2 mm

* Minimalna grubość okładziny bez płytki nośnej.

Wymiana tylnych klocków z EPB

- 1 Zabezpieczyć pojazd; przełącznik EPB ustawić na OFF, wyłączyć zapłon i zapewnić dobrze naładowany akumulator 12 V.
- 2 Za pomocą przyrządu diagnostycznego uruchomić tryb serwisowy EPB i postępować według komunikatów. Nie odłączać złączy siłowników.
- 3 Zdemontować sprężynę i zaślepki, podeprzeć zacisk bez naprężania przewodu, cofnąć tłok właściwym narzędziem i wymienić klocki.
- 4 Oczyszczyć prowadnice, sprawdzić tarczę i zmontować układ. Wykonać podstawowe ustawienie/inicjalizację EPB oraz test hamulców.

Awaryjne zwolnienie EPB

Wyłączyć zapłon, odczekać 30 s, zabezpieczyć koła i unieść pojazd. Po zdjęciu tylnych kół odłączyć złącze siłownika, odkręcić oraz zdjąć siłownik i poluzować śrubę regulacyjną. Przy montażu oczyścić elementy, wymienić i nasmarować uszczelkę, powtórzyć po drugiej stronie, a następnie wykonać podstawowe ustawienie i test. To procedura awaryjna - nie zastępuje trybu serwisowego przy normalnej wymianie klocków.

Narzędzia wskazane przy EPB

Narzędzie	Zastosowanie
VAS 5051 / VAS 5052 lub zgodny tester	Tryb serwisowy i inicjalizacja EPB
VAS 6784 + T10503	Demontaż zacisku
T10145	Cofanie tłoka

11. Układ HV i ładowanie

Prace HV tylko dla osób z odpowiednimi kwalifikacjami

Przestrzegać przepisów krajowych i procedur producenta. Uszkodzonych przewodów wysokiego napięcia nie naprawiać - zawsze wymieniać. Pomiar braku napięcia, odłączenie i zabezpieczenie układu mogą wykonywać wyłącznie odpowiednio przeszkoleni technicy.

Element	Dane / lokalizacja
Akumulator HV	19,7 kWh netto; w podłodze; dostęp serwisowy od dołu
Akumulator 12 V	AGM 58 Ah, 340 A DIN; bagażnik
Układ chłodzenia HV	G12EVO / TL-VW 774 L; wartość 10,0 l występuje w danych serwisowych
Ładowanie pojazdu - producent	do 11 kW AC i do 50 kW DC dla Golf GTE tej generacji
Złącze europejskie	Typ 2 (Mennekes); dla DC złącze zespolone typu 2 / CCS

Tryby przewodów i diagnostyka

- Tryb 2: ładowanie z gniazda przez przewód z modułem ICCB. Deklarowana zdolność samego przewodu/gniazda CEE nie oznacza automatycznie takiej samej mocy ładowarki pokładowej pojazdu.
- Tryb 3: przewód łączy stację AC z pojazdem; w Europie standardem jest typ 2.
- Przy problemie z ładowaniem ustalić, czy źródłem jest pojazd, stacja czy przewód. Pomocne jest sprawdzenie innej sprawnej stacji lub właściwego przewodu.
- Ciągłość odłączonego przewodu można sprawdzać tylko zgodnie z jego procedurą. Sygnał PWM między CP i PE wskazuje stan komunikacji: brak pojazdu, wykryty pojazd, ładowanie bez wentylacji lub z wentylacją.

Akumulator awaryjny telematyki

- Moduł telematyki znajduje się za zespołem wyświetlaczy/wskaźników; dostęp wymaga demontażu elementów wykończenia, wyświetlacza i zestawu wskaźników.
- Przed pracą wyłączyć zapłon i wszystkie odbiorniki; kluczyki bezkluczykowe przechowywać poza zasięgiem transmisji.
- Reset jest wymagany tylko po wymianie akumulatora rezerwowego.

12. Koła, opony i przyjęcie pojazdu

Rozmiary występujące w danych

Zastosowanie	Opona	Felga / ET	Uwaga
Letnia	225/45 R17 91W	7,5Jx17 ET51	Bez łańcuchów
Letnia	225/40 R18 92Y XL	7,5Jx18 ET51	Bez łańcuchów
Zimowa	205/50 R17 93H XL M+S	6,5Jx17 ET46	
Zimowa	225/40 R18 92V XL M+S	7,5Jx18 ET51	Bez łańcuchów
Koło dojazdowe	T125/70 R18 99M	3,5Jx18 ET25,5	4,2 bar

- Rozstaw śrub: 5x112.
- Ciśnienie robocze sprawdzić na etykiecie słupka B lub klapki wlewu; zależy od obciążenia i rozmiaru.
- Pojazd może mieć bezpośredni albo pośredni TPMS. Moment czujnika ciśnienia: 4 Nm.

Przyjęcie samochodu do dużej usługi

Punkt kontrolny	Tak / nie / uwagi
VIN, DUCA + EANB, ODD i kody PR potwierdzone	
Aktualny plan obsługi i biuletyny producenta sprawdzone	
Historia oleju VW 508 00 i poziom płynów	
Skan DTC wszystkich sterowników przed pracą	
Stan akumulatora 12 V i możliwość podtrzymania napięcia	
Uprawnienia HV i wyposażenie stanowiska	
VAS 611007 oraz komplet narzędzi dostępne	
Stacja R1234yf i materiały eksploatacyjne dostępne	
Części dobrane po VIN; śruby i uszczelnienia zamówione	
Zakres prac, koszt i ryzyko rozszerzenia uzgodnione	

Norma czasowa

Przekazany arkusz „Normy czasowe napraw” identyfikuje model i wersję 200 kW, ale nie zawiera liczbowej normy robocizny. Czasu naprawy nie należy wyceniać na podstawie tego arkusza; trzeba pobrać aktualną operację czasową dla VIN i konkretnego zakresu.

13. Źródła i kontakt

Materiały źródłowe

- Przekazane wydruki HaynesPro Workshop Online z 19.07.2026 dla Volkswagen Golf 8.5 GTE (1.5 TSI), DUCA + EANB, 2025-: dane regulacyjne, smary i płyny, demontaż/montaż paska, kontrola i regulacja faz, EPB, telematyka oraz informacje o ładowaniu.
- Volkswagen Newsroom, „Dynamic and with a long range: Golf GTE and Golf eHybrid now available to order”, 16.05.2024 - kontekst mocy systemowej, momentu, zasięgu i ładowania: volkswagen-newsroom.com.

Uwagi do danych

- W przekazanym zestawie dwa 19-stronicowe pliki dotyczące wymiany paska mają identyczną warstwę tekstową; zostały potraktowane jako jeden materiał, aby nie dublować treści.
- W poradniku celowo wskazano niespójność sekwencji dokręcania koła wałka dolotowego. Jest to punkt wymagający rozstrzygnięcia w aktualnej instrukcji producenta po VIN.
- Nie reprodukowano ilustracji źródłowych; procedury zredagowano w formie warsztatowego podsumowania.
- Wartości dla hamulców i podwozia są zależne od kodu PR; tabel nie wolno stosować bez identyfikacji wyposażenia.

Dane dokumentu PDF

Tytuł: Silnik DUCA 1.5 TSI - VW Golf 8.5 GTE - poradnik serwisowy

Autor: MOKAR

Słowa kluczowe: DUCA, EANB, Golf 8.5 GTE, 1.5 TSI, rozrząd, VAS 611007, DSG 0DD, VW 508 00, G12EVO, EPB, HV.
Dokument zawiera zakładki rozdziałów i osadzoną metrykę ułatwiającą publikację oraz wyszukiwanie.

MOKARwww.mokar.pl

ul. Sportowa 30, 64-500 Szamotuły

tel. 61 292 70 71

Hurtownia motoryzacyjna

sklep@mokar.pl

Opracowanie informacyjne dla profesjonalnych warsztatów. Stan danych: 19.07.2026.