

MOKAR

VOLKSWAGEN GOLF 8.5

2.0 TDI DXRB (2025 - ...)

Poradnik serwisowy: rozrząd, DSG 0GC i procedury warsztatowe

DXRB

GOLF 8.5

2.0 TDI • 1968 cm³ • 2025 - ...

ROZRZĄD • DANE • PROCEDURY • MOMENTY

Opracowanie warsztatowe MOKAR • aktualizacja 21.07.2026

ROZRZĄD

DSG 0GC

OLEJ 0W-20

48 V

MOMENTY

Praktyczne opracowanie warsztatowe przygotowane z 18 raportów technicznych. Zawiera dane silnika DXRB, procedurę paska rozrządu, obsługę DSG 0GC, układ 48 V, płyny, momenty dokręcania i najważniejsze procedury obsługowe.

Zakres zastosowania

!

Przed użyciem danych potwierdź kod silnika DXRB, przekładnię 0GC, wariant napędu, obecność układu 48 V i kody PR. Procedura rozrządu wymaga właściwych przyrządów blokujących oraz aktualnych rysunków producenta.

1. Identyfikacja i podstawowe dane

Parametr	Wartość
Model	Volkswagen Golf 8.5
Silnik	2.0 TDI, kod DXRB
Zakres roczników	2025 - ...
Pojemność	1968 cm³
Budowa	4 cylindry, 4 zawory na cylinder
Układ paliwowy	Common Rail
Kolejność pracy	1-3-4-2
Napęd pompy cieczy	pasek rozrządu
Przekładnia objęta procedurą	DSG 0GC, 7-biegowa
Instalacja 48 V	zależnie od wyposażenia
Rozstaw osi	2619 mm
Zbiornik paliwa	45 l
Data raportów	21.07.2026

Kontrola zgodności przed pracą

- 1

Potwierdź kod DXRB i przekładnię 0GC w danych pojazdu.
- 2

Odczytaj kody PR hamulców, zawieszenia, akumulatora i wyposażenia.
- 3

Sprawdź, czy samochód ma układ 48 V; przed odłączeniem akumulatora wymaga on dezaktywacji diagnostycznej.
- 4

Rozpoznaj wariant napinacza paska rozrządu - występuje wersja z otworem blokującym i bez niego.
- 5

Przed rozrządem przygotuj wszystkie blokady i narzędzia przytrzymujące.
- 6

Przy układzie paliwowym zmniejsz ciśnienie, zachowaj czystość i zaślep otwarte połączenia.
- !

Bezpieczeństwo
Pasek rozrządu reguluje się na zimnym silniku. Nie obracaj silnika przeciwnie do normalnego kierunku pracy. Po demontażu montuj nowy pasek; zalecana jest jednoczesna wymiana pompy cieczy, napinacza i rolek.

2. Płyny, pojemności i parametry kontrolne

Układ	Specyfikacja	Ilość / uwagi
Silnik	SAE 0W-20, VW 509 00	5,1 l z filtrem; do oznaczenia MAX
Układ chłodzenia	TL-VW 774L / G12EVO	10,0 l; woda dejonizowana, dodatek 40% lub 50%
SCR	AUS32 / AdBlue	11,0 l
Hamulce	VW 501 14; alternatywnie DOT 4	1,0 l automat/DSG; 1,15 l skrzynia ręczna
DSG 0GC	VW G 055 529 A2	6,7-6,9 l pierwsze; 6,0 l ponowne napełnienie
Klimatyzacja	R1234yf	460 ± 15 g; nie mieszać z innym czynnikiem

Pomiar	Warunek	Wartość
Ciśnienie sprężania - normalne	olej min. 30°C	25,0-31,0 bar
Ciśnienie sprężania - minimum	olej min. 30°C	19,0 bar
Maks. różnica cylindrów	olej min. 30°C	5,0 bar
Maks. wykrzywienie głowicy	-	0,01 mm
Korek chłodzenia - niebieski	próba ciśnieniowa	1,4-1,6 bar
Korek chłodzenia - czarny	próba ciśnieniowa	1,6-1,8 bar

Kod PR	Typ akumulatora	Pojemność	CCA DIN
J4J	EFB	59 Ah	380 A
J2D	AGM	68 Ah	380 A
J0V	EFB	70 Ah	420 A

Alternator: 140 A lub 180 A. Typ akumulatora dobieraj według kodu PR.

3. Rozrząd DXRB - zasady i narzędzia

Najważniejsze zasady

! Silnik musi być zimny. Nie zginaj ani nie skręcaj paska. Przed demontażem sprawdź położenia ustawczych znaków i poprawność osadzenia blokad. Po zakończeniu umieść naklejkę z datą i przebiegiem wymiany.

Narzędzia wymienione w procedurze

Narzędzie	Zastosowanie w procedurze
10-222 A	pręt podpory silnika
T40093 / T40091 / T40093/3-6A	przyrządy podtrzymujące silnik i adapter
T10490	blokowanie wału korbowego w położeniu kontrolnym
T10492	kołek blokujący elementy rozrządu zgodnie z etapem procedury
T10264	obrót i ustawienie napinacza paska rozrządu
T10265	blokowanie napinacza w wariacie z otworem
T10051A	przytrzymywanie kół zębatach podczas luzowania i dokręcania
T10060A	blokowanie napinacza paska osprzętu

Blokada to nie przytrzymywacz

! T10492 nie służy do przenoszenia momentu podczas luzowania lub dokręcania koła. Do przeciwwrzymania użyj T10051A. Nie opieraj momentu dokręcania na blokadach ustawczych.

Części zalecane do przygotowania

PASEK	NAPINACZ	ROLKI	POMPA CIECZY	NOWE ŚRUBY
-------	----------	-------	--------------	------------

Pompa cieczy jest napędzana paskiem rozrządu. Przy pompie z O-ringiem nie stosuj płynnego uszczelnacza. Wymień wszystkie elementy mocujące wskazane w tabelach jako jednorazowe.

4. Rozrząd DXRB - przygotowanie i demontaż

1	Ostudź silnik, odłącz przewód masowy akumulatora i przygotuj czyste zaślepki do układu paliwowego.
2	Podeprzyj silnik. Zdemontuj elementy dostępu, zbiornik wyrównawczy, wymagane przewody i wspornik mocowania silnika zgodnie z wariantem.
3	Zdemontuj prawe przednie koło, nadkole, pasek osprzętu, koło pasowe wału i dolną osłonę rozrządu.
4	Obróć wał wyłącznie zgodnie z ruchem wskazówek zegara do GMP cylindra 1 i zgraj oznaczenia.
5	Zamontuj T10490 i upewnij się, że blokada wału jest prawidłowo osadzona.
6	Rozpoznaj napinacz. Wersję z otworem zwolnij T10264 i zablokuj T10265; wersję bez otworu odciąż T10264.
7	Przytrzymaj koło wałka T10051A, poluzuj jego śrubę o 90°. Zdejmij pasek i zamontuj kołek T10492 w wymaganym położeniu.
8	Przytrzymując T10051A, poluzuj nakrętkę koła pompy wysokiego ciśnienia o 90° i ustaw kołek zgodnie z procedurą.
!	Nie pomijaj wariantu napinacza Raport opisuje dwa różne napinacze. Zastosowanie czynności z niewłaściwego wariantu może uszkodzić napinacz lub uniemożliwić prawidłowe ustawienie wskaźnika.

5. Rozrząd DXRB - montaż i naprężenie

1	Wyczyść powierzchnie styku i potwierdź blokadę wału korbowego T10490.
2	Sprawdź osadzenie T10492 oraz możliwość swobodnego obrotu koła wałka i koła pompy w ich szczelinach regulacyjnych.
3	Obróć koło wałka rozrządu i pompy wysokociśnieniowej zgodnie z ruchem wskazówek zegara do końca szczelin.
4	Zakładaj nowy pasek zgodnie z ruchem wskazówek zegara, zaczynając od koła zębatego wału korbowego.
5	Sprawdź położenie koła wałka i pompy. Jeżeli wskazanie jest nieprawidłowe, popraw położenie zgodnie z pełną procedurą - nie kompensuj błędu samym napinaczem.
6	Poluzuj nakrętkę napinacza i usuń kołek, jeśli dotyczy. Obracaj napinacz zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aż wskaźnik znajdzie się na środku oznaczeń.
7	Przytrzymaj napinacz, aby nakrętka nie obracała się. Wstępnie dokręć koło wałka i nakrętkę koła pompy po 10 Nm.
8	Usuń blokady i obróć wał korbowy dwa pełne obroty zgodnie z kierunkiem pracy silnika.
!	Wskaźnik napinacza Po dwóch obrotach wskaźnik powinien być wycentrowany lub znajdować się maksymalnie 5 mm na prawo od wycięcia tylnej płyty. Sprawdzenie wykonuj po ponownym ustawieniu wału tuż przed GMP cylindra 1.

6. Rozrząd DXRB - kontrola i momenty

Kontrola końcowa

- 1** Po dwóch obrotach ustaw wał tuż przed GMP cylindra 1, załóż T10490 i obróć wał do zaczepienia blokady.
- 2** Sprawdź, czy można prawidłowo osadzić T10492. Jeśli blokada nie pasuje, wykonaj procedurę korekty z użyciem T10051A.
- 3** Po korekcie raport przewiduje etap kontrolny 20 Nm na kole wałka, kolejne dwa obroty i ponowną weryfikację.
- 4** Gdy wszystkie blokady pasują, usuń przyrządy ustawcze i wykonaj końcowe dokręcenie, zawsze przeciwnie do kierunku obrotu wału.
- 5** Po końcowym dokręceniu jeszcze raz sprawdź ustawienie rozrządu oraz położenie wskaźnika napinacza.

Momenty elementów rozrządu

Element	Moment / etap	Uwagi
Koło napinacza	20 Nm + 45°	nowa nakrętka
Śruba dwustronna napinacza	17 Nm	-
Rolka prowadząca A	20 Nm + 90°	nowa śruba; rolka nowa po demontażu
Rolka prowadząca B	20 Nm + 90°	nowa śruba
Koło wałka rozrządu	100 Nm	przeciwnie do kierunku obrotu wału
Koło pompy wysokiego ciśnienia	95 Nm	przeciwnie do kierunku obrotu wału
Koło zębate wału	180 Nm + 135°	nowa śruba; czyste styki
Oslona rozrządu	12 Nm	-
Koło pasowe wału - M8 x 20	10 Nm + 90°	nowe śruby
Koło pasowe wału - M8 x 50	20 Nm + 180°	nowe śruby

7. Momenty dokręcania - silnik

Etapy wykonuj we właściwej kolejności producenta. Znak + oznacza kolejny etap.

Element	Moment / etapy	Uwagi
Głowica cylindrów	30 Nm + 70 Nm + 90° + 90° + 90°	nowe śruby i uszczelka; czyste styki
Pokrywa zaworów	9 Nm	-
Pokrywa korbowodu	30 Nm + 90°	nowe śruby; gwint lekko naoliwiony
Pokrywa łożyska głównego	palcami + 50 Nm + 135°	nowe śruby; czyste styki
Dolna miska olejowa	palcami + 12 Nm	krzyżowo; D 176 501 A1 2-3 mm
Górna miska - śruby A	40 Nm	dokręcanie od środka
Górna miska - śruby 1-25	13 Nm	najpierw palcami, krzyżowo
Korek spustowy oleju	30 Nm	nowy korek
Pokrywa filtra oleju	25 Nm	nowy O-ring, posmarować olejem
Kurek spustowy filtra oleju	5 Nm	nowy pierścień
Pokrywa filtra paliwa	5 Nm	-
Wtryskiwacz	8 Nm + 270°	nowa śruba, podkładka i O-ringi
Świeca żarowa z czujnikiem ciśnienia	12 Nm	rozróżnić wariant
Świeca żarowa bez czujnika ciśnienia	17 Nm	rozróżnić wariant

! Uszczelniać miski

Element zamontuj w ciągu 5 minut od nałożenia D 176 501 A1. Po montażu dolnej miski odczekaj 30 minut przed napełnieniem olejem.

8. Momenty - paliwo, dolot, wydech i turbo

Element	Moment / etap	Uwagi
Czujnik położenia wałka	9 Nm	-
Czujnik ciśnienia paliwa	palcami; 60 Nm; cofnąć 1 obrót; 130 Nm	zachować pełną sekwencję
Czujnik tlenu / NOx	52 / 52 Nm	smar wysokotemperaturowy dla czujnika tlenu
Rozrusznik / alternator	80 / 23 Nm	-
Koło pasowe alternatora	80 Nm	-
Kolektor wydechowy	11 Nm + 22 Nm + powtórzyć 22 Nm	nowe nakrętki i uszczelka; od środka
Szpilki kolektora wydechowego	14 Nm	-
Kolektor dolotowy	8 Nm + 90°	nowe śruby i uszczelka
Pompa cieczy chłodzącej	20 Nm + 45°	nowe śruby i O-ring
Szyna paliwowa	20 Nm	-
Pompa wysokiego ciśnienia M8x30	20 Nm + 45°	nowa śruba
Pompa wysokiego ciśnienia M8x65 / M8x90	20 Nm + 180°	nowa śruba
Przewody wysokiego ciśnienia paliwa	28 Nm	strona wtrysku, szyny i pompy
Zawór EGR	8 Nm	nowa uszczelka
Pompa oleju	12 Nm + 180°	nowe śruby
Dwumasowe koło zamachowe	60 Nm + 90°	nowe śruby; krzyżowo; bez elektronarzędzi

! Układ Common Rail

Przed rozłączeniem zmniejsz ciśnienie. Dbaj o bezwzględną czystość, zaślepiaj połączenia i stosuj nowe elementy uszczelniające wskazane w procedurze.

9. Turbosprężarka i pasek osprzętu

Turbosprężarka - najważniejsze czynności

- 1** Ostudź silnik. Sprawdź przewody dolotowe, intercooler i przewody olejowe pod kątem uszkodzeń, zabrudzeń i drożności.
- 2** Odłącz akumulator, czujniki, dolot, elementy EGR, DPF i wymagane przewody. Opróżnij układ chłodzenia.
- 3** Podeprzyj silnik T10533. W zależności od napędu zdemontuj prawą półoś lub skrzynkę rozdzielczą.
- 4** Odłącz zasilanie i powrót oleju, zdejmij osłonę cieplną i wymontuj turbo razem z kolektorem.
- 5** Przed montażem oczyść styki, sprawdź przewody i napełnij turbosprężarkę olejem przed podłączeniem przewodu zasilającego.
- 6** Wymień olej i filtr, uzupełnij chłodziwo i po montażu pozostaw silnik na biegu jałowym przez 1 minutę.

Przewód olejowy turbo	Moment
Zasilanie do turbo	8 Nm + 60°; nowy przewód i O-ring
Zasilanie do bloku	8 Nm - turbo chłodzone wodą; 10 Nm - pozostałe
Powrót do turbo	10 Nm; nowa uszczelka
Powrót do bloku	8 Nm - turbo chłodzone wodą; 10 Nm - pozostałe

Pasek urządzeń pomocniczych

Zdemontuj dolną osłonę, obróć napinacz przeciwnie do ruchu wskazówek zegara i zablokuj T10060A. Zaznacz kierunek pracy używanego paska. Montuj zgodnie z ruchem wskazówek zegara od koła wału; po wyjęciu blokady zwolnij napinacz powoli i sprawdź osadzenie paska.

10. DSG 0GC - płyn, poziom i awaryjne zwolnienie P

Pozycja	Wartość / moment
Płyn przekładniowy	VW G 055 529 A2
Pierwsze napełnienie	6,7-6,9 l
Ponowne napełnienie	6,0 l
Korek jednostki hydraulicznej	20 Nm + 45°; nowy korek
Korek spustowy DSG	45 Nm; nowa podkładka
Rura przelewowa	3 Nm

Spuszczenie i ponowne napełnienie

- 1 Ustaw samochód poziomo, wybierz P, włącz EPB, wyłącz zapłon i zdejmij osłonę akustyczną.
- 2 Wykręć korek spustowy oraz rurę przelewową. Po spłynięciu płynu opróżnij również hydrauliczną jednostkę sterującą.
- 3 Zamontuj nowy korek jednostki hydraulicznej: 20 Nm + 45°. Rurę przelewową dokręć momentem 3 Nm.
- 4 Przyrządem VAS 6262 lub VAS 6262A wprowadź 6,0 l płynu VW G 055 529 A2.
- 5 Uruchom silnik. Trzymając hamulec, przełącz kolejno wszystkie biegi, zatrzymując każdy na 2-3 sekundy.
- 6 Ustaw P, pozostaw silnik na biegu jałowym i przejdź do kontroli poziomu.

Kontrola poziomu przy 35-45°C

Pojazd musi stać poziomo, silnik pracuje na biegu jałowym, położenie P, EPB włączony, klimatyzacja i ogrzewanie wyłączone. Temperatura początkowa płynu nie powinna przekraczać 30°C. Przy 35-45°C wykręć korek: przesączenie, a następnie kapanie oznacza prawidłowy poziom. Jeżeli płynu brakuje, dolej 1,0 l, poczekaj na wypływ i powtórz kontrolę.

- !

Awaryjne zwolnienie położenia P
Najpierw włącz hamulec postojowy lub zablokuj koła. Wariant 1 wykorzystuje T10383 po zdjęciu osłony lewarka. Wariant 2 wykorzystuje T10027 oraz sekwencję z wciśniętym pedałem hamulca. Po zwolnieniu blokady pojazd może się przemieścić.

11. Hamulce i elektroniczny hamulec postojowy

Oś	Kod PR	Tarcza: Ø x nowa	Min. tarcza	Min. klocek*
Przód	1ZE	288 x 25 mm	22 mm	3 mm
Przód	1ZB / 1ZA / 1ZD	306 x 26 mm	23 mm	3 mm
Przód	1ZK / 1ZU	312 x 25 mm	22 mm	3 mm
Przód	1LT / 1LG / 1LI	340 x 30 mm	27 mm	3 mm
Przód	1LM / 1LP / 1LK / 1IA / 1IB	357 x 34 mm	31 mm	3 mm
Tył	2EJ / 1KE / 2EC	272 x 10 mm	8 mm	2 mm
Tył	1KY / 1KJ / 1KZ / 1KF	310 x 22 mm	20 mm	2 mm

*Grubość okładziny bez płytki nośnej.

Wymiana tylnych klocków z EPB

- 1 Naładuj akumulator, wyłącz EPB i zapłon oraz zablokuj pojazd.
 - 2 Testerem uruchom tryb serwisowy. Nie odłączaj złączy siłowników.
 - 3 Zdemontuj zacisk narzędziami VAS 6784 / T10503 i podeprzyj go bez naprężania przewodu.
 - 4 Cofnij tłok T10145, oczyść prowadnice i sprawdź tarczę.
 - 5 Po montażu wykonaj podstawowe ustawienie EPB i test hamulca.
- ! Awaryjne zwolnienie EPB**

Po wyłączeniu zapłonu odczekaj 30 sekund. Procedura wymaga demontażu siłownika, poluzowania śruby regulacyjnej, wymiany i nasmarowania uszczelki oraz ponownej inicjalizacji.

12. Akumulator, układ 48 V i procedury po odłączeniu

! Układ 48 V

Jeżeli pojazd jest wyposażony w instalację 48 V, przed odłączeniem akumulatora 12 V dezaktywuj ją testerem diagnostycznym. Po ponownym podłączeniu aktywuj ją zgodnie z procedurą testera.

Odłączenie i ponowne podłączenie akumulatora

- 1 Wyłącz zapłon, wyjmij kluczyk i odłącz przewód masowy akumulatora.
- 2 Sprawdź napięcie obwodu otwartego oraz napięcie między punktem masy a dodatnim przewodem akumulatora.
- 3 Przy elementach pirotechnicznych stosuj pełną procedurę SRS; po odłączeniu dokument wymaga odczekania 10 sekund.
- 4 Po podłączeniu odczytaj błędy, ustaw datę i czas oraz zainicjuj szyby i czujnik kąta skrętu.

Reset przeglądu i Start-Stop

Reset przeglądu wykonaj testerem albo z poziomu pojazdu: wybierz Driving time/distance covered, przytrzymaj przycisk 6-9 sekund, wejdź w Service i wykonaj polecenia ekranowe. Przed pracami przy silniku wyłącz Start-Stop: Vehicle → Status → Start/Stop → wyłączony.

Inicjalizacja szyb elektrycznych

Włącz zapłon i zamknij drzwi oraz okna. Pociągnij przełącznik zamykania szyby i przytrzymaj 1 sekundę, zwolnij, a następnie powtórz tę czynność. Wyłącz zapłon.

13. TPMS, czujnik kąta skrętu i EPB

Reset TPMS

Reset wykonaj po kontroli lub zmianie ciśnienia oraz po wymianie koła lub opony. Lampka przeglądu nie może się świecić.

ZAPŁON ON	VEHICLE	STATUS	SET	CONFIRM
-----------	---------	--------	-----	---------

Inicjalizacja czujnika kąta skrętu

- 1 Włącz zapłon i wybierz pierwszy bieg lub położenie jazdy.
- 2 Obróć kierownicę do końca w lewo, następnie do końca w prawo.
- 3 Testerem sprawdź kody usterek. Lampka ESP powinna zgasnąć.

Inicjalizacja EPB

Akumulator musi być w pełni naładowany. Podstawowe ustawienie wykonaj testerem VAS 5051 / VAS 5052 lub równoważnym urządzeniem obsługującym funkcje EPB.

 **Po naprawie**
Nie ograniczaj się do kasowania błędów. Po pracach przy układzie kierowniczym lub odłączeniu akumulatora wykonaj inicjalizację czujnika kąta skrętu; po hamulcach - podstawowe ustawienie EPB i test.

14. Geometria - przygotowanie i regulacja

1. Uzupelnij paliwo i płyny, pozostaw samochód nieobciążony.
2. Sprawdź zawieszenie, łożyska kół, przekładnię kierowniczą i ciśnienie opon.
3. Skontroluj bicie obręczy i zmierz wysokość podwozia.
4. Dobierz tabelę według kodu PR i typu tylnej osi: belka lub zawieszenie niezależne.

Zakres regulacji

Parametr	Sposób	Uwagi
Pochylenie przodu	wyrównanie przez położenie ramy pomocniczej	pojedynczego koła nie reguluje się; nowe śruby
Zbieżność przodu	obrót drążka po poluzowaniu nakrętki	miechy po regulacji nie mogą być skręcone
Pochylenie tyłu	śruba mimośrodowa, maks. obrót 90°	przytrzymać mimośród; nowa nakrętka
Zbieżność tyłu	śruba mimośrodowa, maks. obrót 90°	przytrzymać mimośród; nowa nakrętka

Kod PR jest obowiązkowy

Golf 8.5 występuje z różnymi wysokościami, zawieszeniem standardowym, sportowym, wzmocnionym, DCC oraz różnymi typami tylnej osi. Nie przenoś wartości między wariantami.

Pojęcia: zbieżność - przednie krawędzie kół bliżej siebie; rozbieżność - dalej; pochylenie - kąt koła do pionu; wyprzedzenie - kąt osi zwrotnicy w widoku bocznym; KPI - pochylenie osi zwrotnicy w widoku z przodu.

15. Geometria - wartości według kodów PR

Wariant	Wys. P/T	Zbież. P	Pochyl. P	Wyprz.	Zbież. T	Pochyl. T
G01/G04/G23/G22/G12 - standard, belka	383/385	0°10'	-0°30'	7°23'	0°10'	-1°20'
G01/G04/G23/G22/G12 - standard, oś niezależna	383/385	0°10'	-0°30'	7°23'	0°20'	-1°10'
G18/G33/G08 - DCC	383/395	0°10'	-0°30'	7°23'	0°16'	-1°45'
G02/G05/G11/G31/G32 - sport, belka	368/370	0°10'	-0°41'	7°38'	0°24'	-1°00'
G02/G05/G11/G31/G32 - sport, oś niezależna	368/370	0°10'	-0°41'	7°38'	0°10'	-1°20'
G03/G06/G13 - wzmocnione, belka	398/400	0°10'	-0°16'	7°09'	0°16'	-1°00'
G03/G06/G13 - wzmocnione, oś niezależna	398/400	0°10'	-0°16'	7°09'	0°10'	-1°20'
G15/G14/G21 - Alltrack	392/393	0°10'	-0°16'	7°09'	0°10'	-1°20'
G07 - adaptacyjne, oś niezależna	373/375	0°10'	-0°36'	7°33'	0°10'	-1°20'
G07 - adaptacyjne, belka	373/375	0°10'	-0°36'	7°33'	0°23'	-1°00'
G09/G26/G20/G27 - standard	368/370	0°10'	-0°41'	7°38'	0°10'	-1°45'
G10 - wzmocnione	385/385	0°10'	-0°30'	7°23'	0°10'	-1°20'
G17/G28	368/370	0°10'	-0°41'	7°38'	0°10'	-1°35'
G25/G29/G24/G30	363/365	0°10'	-1°20'	7°45'	0°16'	-1°45'
G26/G27	368/370	0°10'	-0°80'	7°45'	0°16'	-1°45'

Wspólne tolerancje przodu dla powyższych pozycji: zbieżność $\pm 0^{\circ}10'$, pochylenie $\pm 0^{\circ}30'$, wyprzedzenie $\pm 0^{\circ}30'$.
Maksymalna różnica lewa/prawa: $0^{\circ}30'$. Tolerancje tylnej osi zależą od wariantu.

Weryfikacja wariantu



Wartości dobieraj wyłącznie po kodzie PR i rodzaju tylnej osi. Jeżeli wariant pojazdu nie jest jednoznaczny, odczytaj pełne dane producenta dla VIN; nie wybieraj tabeli na podstawie podobnej wysokości.

16. Koła, opony i klimatyzacja

Zastosowanie	Opona	Obręcz	ET
Podstawowe	205/55 R16 91V / 94V XL	6.5Jx16	46 mm
Wariant bez łańcuchów	205/55 R16 91V / 94V XL	7Jx16	48 mm
17 cali	225/45 R17 91W	7.5Jx17	51 mm
18 cali	225/40 R18 92Y / 92Y XL	7.5Jx18	51 mm
Zimowe	205/50 R17 93H M+S	6.5Jx17	46 mm
Zimowe	205/55 R16 91H M+S	6.5Jx16 / 7Jx16	46 / 48 mm
Zimowe	225/40 R18 92V M+S	7.5Jx18	51 mm
Zimowe	195/65 R15 91H M+S	6Jx15	43 mm
Koło zapasowe	T125/70 R18 99M	3.5Jx18	25,5 mm; 4,2 bar

PCD: 5x112. Śruby kół: 140 Nm. Czujnik ciśnienia: 4 Nm. Ciśnienie i homologację zestawu zawsze potwierdź na etykiecie pojazdu i według VIN; część wariantów nie dopuszcza łańcuchów.

Klimatyzacja - dane obsługowe

Pozycja	Wartość
Czynnik chłodniczy	R1234yf, 460 ± 15 g; nie mieszać z innym czynnikiem
Po wymianie skraplacza	+10 ml oleju
Po wymianie parownika	+20 ml oleju
Sprężarka Sanden	SP-A2, ISO 46; 75 ± 10 ml w całym układzie
Sprężarka Denso	ND-12, ISO 46; 80 ± 10 ml w całym układzie
Sprężarka Mahle	SP-A2, ISO 46; 110 ± 10 ml w całym układzie
Mocowanie sprężarki	23 Nm



Bezpieczeństwo R1234yf

R1234yf jest czynnikiem palnym. Stosuj dedykowaną stację obsługową, wentylację i środki ochronne. Przed napełnieniem potwierdź producenta sprężarki oraz oznaczenie oleju na etykiecie.

17. Końcowa checklista warsztatowa

☐	Potwierdzono VIN, kod silnika DXRB, przekładnię 0GC, napęd i kody PR.
☐	Przy rozrządzie użyto T10490, T10492 i T10051A zgodnie z ich funkcją.
☐	Rozpoznano wariant napinacza i ustawiono wskaźnik w dopuszczalnym położeniu.
☐	Po montażu wykonano dwa obroty wału i ponowną kontrolę blokad.
☐	Wymieniono wymagane śruby, nakrętki, uszczelki i O-ringi.
☐	Zastosowano olej VW 509 00, G12EVO i AUS32 zgodnie z zakresem obsługi.
☐	Poziom płynu DSG 0GC ustawiono przy 35-45°C i sprawdzono szczelność.
☐	Po turbosprężarce napełniono ją olejem, wymieniono olej i filtr oraz wykonano 1 min biegu jałowego.
☐	Po podłączeniu akumulatora aktywowano 48 V, odczytano błędy i zainicjowano wymagane funkcje.
☐	Po obsłudze EPB wykonano podstawowe ustawienie i test hamulca.
☐	Zresetowano TPMS i zainicjowano czujnik kąta skrętu, jeśli było to wymagane.
☐	Wykonano jazdę próbną, odczyt błędów i końcową kontrolę wycieków.

Zakres materiałów źródłowych

Poradnik opracowano na podstawie 18 raportów technicznych przekazanych przez użytkownika: dane regulacyjne, płyny, rozrząd, pasek osprzętu, turbosprężarka, DSG 0GC, układ 48 V, EPB, reset serwisu, Start-Stop, TPMS, geometria, klimatyzacja, opony i inicjalizacja szyb. Dane raportów: Volkswagen Golf 8.5 2.0 TDI DXRB, 2025 - ..., wydruk 21.07.2026.



Odpowiedzialność warsztatu

Poradnik jest materiałem informacyjnym. Procedury rozrządu, paliwa, turbo i hamulców wymagają kwalifikacji, właściwych narzędzi oraz aktualnych rysunków producenta dla VIN. MOKAR nie zastępuje dokumentacji producenta.

MOKAR

hurtownia motoryzacyjna • ul. Sportowa 30, 64-500 Szamotuły • www.mokar.pl