

# VOLKSWAGEN GOLF 8.5 R

## 2.0 TSI • DNFF • 333 KM

Dane serwisowe, momenty dokręcania i procedury warsztatowe

Silnik EA888 LK3 evo4 • DSG 0GC • 4MOTION R-Performance

### Zakres publikacji

Kompendium dotyczy Volkswagena Golfa 8.5 R z silnikiem 2.0 TSI DNFF od 2025 roku. Zawiera potwierdzone dane regulacyjne i dostępne procedury pomocnicze. Nie stanowi kompletnej instrukcji wymiany łańcucha rozrządu, ponieważ taka procedura nie była dostępna w materiale źródłowym.

Wydanie: lipiec 2026 • Materiał techniczny MOKAR

## Pakiet SEO do publikacji na moka.pl

| Pole             | Treść                                                                                                                                                       |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| H1               | Volkswagen Golf 8.5 R 2.0 TSI DNFF – dane serwisowe i procedury warsztatowe                                                                                 |
| Meta Title       | Golf 8.5 R 2.0 TSI DNFF – dane serwisowe   MOKAR                                                                                                            |
| Meta Description | Dane serwisowe VW Golf 8.5 R 2.0 TSI DNFF: łańcuch rozrządu, momenty, olej, DSG OGC, 4MOTION, akumulator, Start-Stop i wskazówki warsztatowe.               |
| Krótki opis      | Techniczne kompendium dla warsztatów obsługujących Golfa 8.5 R 333 KM z silnikiem DNFF. Najważniejsze parametry, momenty dokręcania i procedury pomocnicze. |
| Ślug             | /porady/golf-8-r-20-tsi-dnff-dane-serwisowe                                                                                                                 |
| Fraza główna     | Golf 8.5 R 2.0 TSI DNFF dane serwisowe                                                                                                                      |
| Frazy dodatkowe  | EA888 evo4; Golf R 333 KM; DSG OGC; łańcuch rozrządu DNFF; 4MOTION R-Performance                                                                            |

### Wskazówka SEO

Na stronie należy zastosować tylko jeden nagłówek H1. Pozostałe części materiału publikować jako H2 i H3. PDF można udostępnić jako załącznik do artykułu, a jego nazwę zachować opisową.

## Golf R 333 KM – identyfikacja wersji

Golf 8.5 R wykorzystuje dwulitrową jednostkę TSI rodziny EA888 LK3 evo4. Wersja rozwija 245 kW (333 KM) i 420 Nm, współpracuje z 7-biegową przekładnią DSG oraz napędem 4MOTION z R-Performance Torque Vectoring. Oficjalnie przyspiesza od 0 do 100 km/h w 4,6 s.

| Parametr          | Wartość                                             |
|-------------------|-----------------------------------------------------|
| Model             | Volkswagen Golf 8.5 R                               |
| Rok modelowy      | 2025→                                               |
| Kod silnika       | DNFF                                                |
| Pojemność         | 1984 cm <sup>3</sup>                                |
| Cylindry / zawory | 4 / 16                                              |
| Kolejność zapłonu | 1-3-4-2                                             |
| Napęd rozrządu    | łańcuch                                             |
| Moc maksymalna    | 245 kW / 333 KM przy 6500 obr./min                  |
| Moment obrotowy   | 420 Nm                                              |
| Skrzynia          | 7-biegowa DSG, typ OGC                              |
| Napęd             | 4MOTION z aktywnym rozdziałem momentu na tylnej osi |

### Identyfikacja po VIN

Kod DNFF, wyposażenie i kody PR trzeba potwierdzić przed doborem części oraz zastosowaniem momentów.

Zestaw danych zawiera również warianty zależne od wyposażenia, dlatego nie wszystkie wartości dotyczą każdego egzemplarza.

## Silnik DNFF – wartości diagnostyczne

| Kontrola                    | Warunki                                        | Wartość          |
|-----------------------------|------------------------------------------------|------------------|
| Ciśnienie sprężania         | temperatura oleju $\geq 30^{\circ}\text{C}$    | 11,0–14,0 bar    |
| Minimalne sprężanie         | temperatura oleju $\geq 30^{\circ}\text{C}$    | 7,0 bar          |
| Różnica między cylindrami   | maksymalna                                     | 3,0 bar          |
| Ciśnienie oleju             | olej $\geq 80^{\circ}\text{C}$ , bieg jałowy   | 0,85–1,6 bar     |
| Ciśnienie oleju             | olej $\geq 80^{\circ}\text{C}$ , 2000 obr./min | 1,2–1,6 bar      |
| Ciśnienie oleju             | olej $\geq 80^{\circ}\text{C}$ , 3700 obr./min | 3,0–4,0 bar      |
| Bieg jałowy                 | silnik rozgrzany                               | 660–860 obr./min |
| Lambda                      | test emisji                                    | 0,97–1,03        |
| Maks. odkształcenie głowicy | pomiar płaskości                               | 0,05 mm          |

## Łańcuch rozrządu – dostępne dane

W silniku DNFF zastosowano łańcuchowy napęd rozrządu. Dostępny materiał potwierdza momenty mocowania napinacza i prowadnic, ale nie zawiera kolejności demontażu, znaków ustawczych ani pełnej procedury kontroli wydłużenia. Z tego powodu przed otwarciem napędu należy korzystać z aktualnej dokumentacji serwisowej przypisanej do VIN.

| Element                    | Moment                 | Uwagi                                            |
|----------------------------|------------------------|--------------------------------------------------|
| Napinacz łańcucha rozrządu | 9 Nm                   | nie zastępuje procedury aktywacji napinacza      |
| Prowadnica napinacza       | 20 Nm                  | sprawdzić część i śruby po VIN                   |
| Prowadnica łańcucha        | 20 Nm                  | sprawdzić kompletność zestawu                    |
| Górna pokrywa rozrządu     | 9 Nm                   | oczyścić powierzchnię; nasmarować O-ringi olejem |
| Koło pasowe wału           | 100 Nm + $180^{\circ}$ | zastosować nową śrubę                            |

### Granica poradnika

Nie publikujemy niepotwierdzonych znaków ustawczych, interwału wymiany ani sposobu blokowania wałków. W razie hałasu, błędów korelacji lub podejrzenia wydłużenia łańcucha konieczna jest diagnostyka i aktualna procedura producenta.

## Pojemności eksploatacyjne

| Układ                             | Pojemność    | Ważna uwaga                                               |
|-----------------------------------|--------------|-----------------------------------------------------------|
| Silnik z filtrem                  | około 5,7 l  | napędzać do wskazania MAX; normę oleju potwierdzić po VIN |
| Układ chłodzenia                  | około 10,0 l | typ płynu i procedurę odpowietrzania potwierdzić po VIN   |
| DSG OGC – napełnienie początkowe  | 6,7–6,9 l    | wymagana kontrola temperatury i poziomu według procedury  |
| DSG OGC – ponowne napełnienie     | około 6,0 l  | zastosować właściwy olej według numeru skrzyni            |
| Tylny mechanizm różnicowy 08E     | około 0,6 l  | oddzielny obieg przekładniowy                             |
| Hydraulika tylnego mechanizmu 08E | około 0,4 l  | lewy zespół sterowania; oddzielny płyn                    |
| Układ hamulcowy                   | około 1,0 l  | dla przekładni DSG                                        |

## Najważniejsze momenty serwisowe

| Element                       | Moment / etapy | Część jednorazowa      |
|-------------------------------|----------------|------------------------|
| Korek spustowy oleju          | 30 Nm          | wymienić pierścień     |
| Świece zapłonowe              | 30 Nm          | —                      |
| Ośłona filtra oleju           | 25 Nm          | wymienić O-ring        |
| Cewka z gwintem wstępnym      | 9 Nm           | —                      |
| Cewka ze śrubą samogwintującą | 10 Nm          | —                      |
| Napinacz paska osprzętu       | 20 Nm + 90°    | nowa śruba             |
| Pompa cieczy chłodzącej       | 9 Nm           | nowe śruby i uszczelka |
| Koło pompy chłodziwa          | 17 Nm          | gwint lewy             |
| Szyba paliwowa                | 20 Nm + 45°    | nowe śruby             |
| Pompa wysokiego ciśnienia     | 25 Nm          | nowe śruby             |
| Korki tylnego dyferencjału    | 15 Nm          | nowe korki             |
| Korki hydrauliki dyferencjału | 15 Nm          | nowe korki             |
| Korek spustowy DSG            | 45 Nm          | nowa podkładka         |
| Rura przelewowa DSG           | 3 Nm           | nie przeciągać         |

## Przygotowanie pojazdu do pracy

### Wyłączenie układu Start-Stop

#### 1. Włączyć ekran ustawień pojazdu

Na wyświetlaczu systemu informacji i rozrywki wybrać pozycję „Vehicle” / „Pojazd”.

#### 2. Otworzyć status pojazdu

Wybrać „Status”, a następnie dotknąć wskaźnika układu Start/Stop.

#### 3. Potwierdzić dezaktywację

Przed rozpoczęciem czynności silnikowych upewnić się, że funkcja automatycznego uruchamiania jest wyłączona.

### Odlączenie i ponowne podłączenie akumulatora

- Jeżeli pojazd jest wyposażony w instalację 48 V, najpierw dezaktywować ją przyrządem diagnostycznym.
- Wyłączyć zapłon, wyjąć kluczyk lub odsunąć nadajniki systemu bezkluczykowego i odłączyć przewód masowy akumulatora.
- Po odlączeniu sprawdzić napięcie w otwartym obwodzie oraz pomiędzy punktem masy i przewodem dodatnim.
- Przy pracach z elementami pirotechnicznymi stosować osobną sekwencję i odczekać co najmniej 10 sekund.
- Po podłączeniu aktywować instalację 48 V, jeżeli występuje, oraz odczytać kody usterek.
- Ustawić datę i czas, zainicjować szyby elektryczne i czujnik kąta skrętu kierownicy.

#### Bezpieczeństwo

Procedura 48 V wymaga narzędzia diagnostycznego. Samo odlączenie akumulatora 12 V nie jest równoznaczne z bezpiecznym wyłączeniem dodatkowej instalacji.

### Warianty akumulatora według kodu PR

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

### Akumulator awaryjny telematyki – wymiana

Awaryjna bateria jednostki telematycznej znajduje się za elementami tablicy rozdzielczej i zestawem wskaźników. Występują co najmniej dwa wykonania baterii, dlatego część trzeba dobrać po VIN.

#### 1. Przygotowanie

Wyłączyć zapłon i wszystkie odbiorniki. Nadajniki bezkluczykowe umieścić poza zasięgiem transmisji. Ustawić kierownicę maksymalnie do tyłu i w dół.

#### 2. Dostęp do modułu

Zdemontować boczne i górne elementy wykończenia tablicy, osłonę kolumny, wyświetlacz informacji oraz zestaw wskaźników, rozłączając odpowiednie złącza.

### 3. Wymiana baterii

Odłączyć jednostkę sterującą telematyką, zdjąć jej pokrywę i wymienić baterię zgodnie z występującym typem. Montaż wykonać w odwrotnej kolejności.

### 4. Reset diagnostyczny

Po wymianie uruchomić w testerze funkcję „Renewal of emergency battery, telematics” i wykonać instrukcje wyświetlane przez urządzenie.

## Kampania bezpieczeństwa 69PD

### Sprawdzenie po VIN

Kampania nie oznacza, że każdy Golf R jest nią objęty. Status pojazdu trzeba potwierdzić w systemie producenta lub autoryzowanym serwisie.

Kampania 69PD dotyczy możliwości nieprawidłowego zamocowania taśmy przedniego pasa bezpieczeństwa pasażera przy dolnym punkcie kotwienia na słupku B. Zakres produkcji wskazany w materiale obejmuje okres od 12 lutego do 11 kwietnia 2024 roku, a zgłoszenie europejskie opublikowano w 2025 roku.

- sprawdzić numer VIN w bazie kampanii producenta;
- skontrolować mocowanie taśmy pasa pasażera;
- w razie stwierdzenia nieprawidłowości skierować samochód do autoryzowanego serwisu;
- nie przedstawiać kampanii jako standardowej naprawy odpłatnej.

## Hamulce, koła i geometria – znaczenie kodów PR

Dane platformowe obejmują kilka konfiguracji tarcz hamulcowych. Przed zamówieniem części należy odczytać kod PR z etykiety pojazdu lub katalogu VIN. Nie należy dobierać tarcz wyłącznie na podstawie nazwy „Golf R”.

| Kody PR                 | Przód: średnica / grubość / minimum |
|-------------------------|-------------------------------------|
| 1ZE                     | 288 / 25 / 22 mm                    |
| 1ZB, 1ZA, 1ZD           | 306 / 26 / 23 mm                    |
| 1ZK, 1ZU                | 312 / 25 / 22 mm                    |
| 1LT, 1LG, 1LI           | 340 / 30 / 27 mm                    |
| 1LM, 1LP, 1LK, 1IA, 1IB | 357 / 34 / 31 mm                    |

| Kody PR            | Tył: średnica / grubość / minimum |
|--------------------|-----------------------------------|
| 2EJ, 1KE, 2EC      | 272 / 10 / 8 mm                   |
| 1KY, 1KJ, 1KZ, 1KF | 310 / 22 / 20 mm                  |

| Parametr geometrii      | Wartość bazowa |
|-------------------------|----------------|
| Wysokość nadwozia przód | 363 ± 10 mm    |
| Wysokość nadwozia tył   | 365 ± 10 mm    |
| Zbieżność przód         | 0°10' ± 0°10'  |

|                             |                |
|-----------------------------|----------------|
| Pochylenie przód            | -1°20' ± 0°30' |
| Wyprzedzenie sworznia przód | 7°45' ± 0°30'  |
| Zbieżność tył               | 0°16' ± 0°10'  |
| Pochylenie tył              | -1°45' ± 0°30' |
| Kąt nacisku                 | 0°20'          |

## Checklista przyjęcia Golfa R do warsztatu

- zapisać VIN, kod silnika DNFF, kod skrzyni oraz kody PR;
- wykonać pełny skan usterek przed odłączeniem zasilania;
- sprawdzić status kampanii 69PD;
- ustalić, czy pojazd ma instalację 48 V;
- wyłączyć Start-Stop przed pracami silnikowymi;
- potwierdzić specyfikację oleju silnikowego, DSG i tylnego mechanizmu różnicowego po VIN;
- nie mieszać oleju przekładniowego tylnego mechanizmu z płynem jego hydraulicznego zespołu sterowania;
- przy problemach z rozrzędem nie rozpoczynać demontażu bez pełnej procedury ustawienia EA888 evo4;
- po zakończeniu wykonać diagnostykę, inicjalizację i kontrolę szczelności.

## FAQ – pytania warsztatowe

### Czy silnik DNFF ma pasek czy łańcuch?

Silnik wykorzystuje łańcuchowy napęd rozrządu.

### Czy poradnik zawiera kompletną wymianę łańcucha?

Nie. Zawiera potwierdzone dane i momenty, ale nie zastępuje procedury ustawienia znaków i blokowania wałków.

### Ile oleju mieści silnik?

Dane wskazują około 5,7 l wraz z filtrem. Właściwą normę oleju trzeba sprawdzić po VIN.

### Ile oleju wchodzi do DSG 0GC?

Wstępne napełnienie wynosi 6,7–6,9 l, a typowe ponowne napełnienie około 6,0 l. Poziom ustala się zgodnie z procedurą temperatury.

### Czy tylny mechanizm różnicowy ma jeden płyn?

Nie. Dane wskazują oddzielny obieg przekładniowy około 0,6 l oraz hydrauliczny około 0,4 l.

### Czy po wymianie baterii telematyki potrzebny jest tester?

Tak. Należy uruchomić dedykowaną funkcję wymiany baterii awaryjnej.

### Czy wszystkie Golfy R podlegają kampanii 69PD?

Nie. Objęcie kampanią trzeba potwierdzić po numerze VIN.

## MOKAR – wsparcie dla profesjonalnych warsztatów

Potrzebujesz części eksploatacyjnych, elementów układu rozrządu, wyposażenia diagnostycznego lub materiałów serwisowych do nowoczesnych samochodów grupy Volkswagen? Przygotuj numer VIN, kod silnika i kod skrzyni. MOKAR pomoże zweryfikować dostępne rozwiązania oraz dobrać części do konkretnej konfiguracji.

## Źródła i podstawa opracowania

- dane techniczne i dostępne procedury warsztatowe przekazane przez MOKAR dla modelu Golf 8.5 R DNFF;
- Volkswagen Newsroom: Golf R 333 KM, silnik EA888 LK3 evo4, 420 Nm i napęd 4MOTION R-Performance;
- Safety Gate UE: kampania 69PD dotycząca mocowania pasa bezpieczeństwa pasażera.

Linki referencyjne: <https://www.volkswagen-newsroom.com/en/golf-r-18447> • <https://www.volkswagen-newsroom.com/en/the-turbocharged-engine-superior-333-ps-and-420-nm-18473> • <https://ec.europa.eu/safety-gate-alerts/screen/webReport/alertDetail/10095399>

## Informacja techniczna i prawna

Materiał opracowany przez MOKAR dla profesjonalnych warsztatów. Ma charakter informacyjny i nie zastępuje aktualnej dokumentacji producenta pojazdu. Przed naprawą należy potwierdzić kod silnika, kody PR, specyfikacje płynów, części jednorazowe i wartości serwisowe według VIN. MOKAR nie jest podmiotem powiązanym z Volkswagen AG. Nazwy i oznaczenia producentów wykorzystano wyłącznie w celu identyfikacji pojazdu, części oraz narzędzi.