

MOKAR

PORADNIK DLA PROFESJONALNYCH WARSZTATÓW

DNFC

KOD SILNIKA

Volkswagen Golf 8.5 GTI 2.0 TSI od 2025 r.

DSG 0GC | EPB | geometria | adaptacje | procedury warsztatowe

MODEL	Volkswagen Golf 8.5 GTI
SILNIK	2.0 TSI - kod DNFC
SKRZYNIA	DSG 0GC - 7-biegowa
ZAKRES	Obsługa serwisowa i procedury warsztatowe

Wydanie: lipiec 2026

www.mokar.pl

Zakres poradnika

Volkswagen Golf 8.5 GTI z silnikiem 2.0 TSI o kodzie DNFC wymaga właściwej identyfikacji pojazdu, odpowiedniego wyposażenia diagnostycznego oraz przestrzegania określonych temperatur, ilości płynów i kolejności wykonywania czynności.

NAJWAŻNIEJSZA ZASADA IDENTYFIKACJI

Przed doбором części i rozpoczęciem naprawy potwierdź numer VIN, kod silnika DNFC, rok produkcji oraz kod skrzyni 0GC. Sama informacja "Golf GTI 2.0 TSI" nie wystarcza.

Identyfikacja opisywanej wersji

Parametr	Dane
Model	Volkswagen Golf 8.5 GTI
Silnik	2.0 TSI
Kod silnika	DNFC
Rok zastosowania	od 2025 r.
Skrzynia biegów	dwusprzęgłowa, 7-biegowa
Kod skrzyni	0GC
Napęd	przednia oś

Spis treści

- 1. Skrzynia DSG 0GC - wymiana oleju i kontrola poziomu
- 2. Awaryjne zwolnienie położenia P
- 3. Elektroniczny hamulec postojowy EPB
- 4. Akumulator, instalacja 48 V i Start-Stop
- 5. Reset przeglądu, TPMS i adaptacje
- 6. Ustawianie geometrii zawieszenia
- 7. Wycieraczki, kluczyk i telematyka
- 8. Zakres danych, których nie wolno zgadywać

1. Skrzynia DSG 0GC

Najważniejsze dane obsługowe

Czynność	Wartość
Pierwsze napełnienie	6,7-6,9 l
Ilość przy obsłudze serwisowej	około 6,0 l
Temperatura rozpoczęcia kontroli	poniżej 30°C
Temperatura właściwej kontroli	35-45°C
Korek spustowy skrzyni	45 Nm
Korek jednostki hydraulicznej	20 Nm + 45°
Rura przelewowa	3 Nm

DOBÓR OLEJU

Podane ilości są wartościami proceduralnymi. Dokładny rodzaj oleju przekładniowego należy ustalić na podstawie VIN i aktualnych danych producenta.

Wymiana oleju w skrzyni DSG 0GC

Samochód musi znajdować się na równym, wypoziomowanym stanowisku. Przed rozpoczęciem pracy ustaw skrzynię w pozycji P, włącz hamulec postojowy i wyłącz zapłon.

Spuszczanie oleju

1. Zdemontować dolną osłonę akustyczną.
2. Pod skrzynią ustawić odpowiednio dużą wannę.
3. Odkręcić główny korek spustowy.
4. Wyjąć rurę przelewową i poczekać na opróżnienie skrzyni.
5. Odkręcić osobny korek spustowy hydraulicznej jednostki sterującej.
6. Począć, aż olej przestanie wypływać.
7. Zastosować nową podkładkę głównego korka.
8. Korek jednostki hydraulicznej wymienić na nowy.

Napełnianie skrzyni

Do napełnienia przewidziane jest urządzenie typu VAS 6262 lub VAS 6262A. Przy obsłudze serwisowej wprowadza się około 6 litrów właściwego oleju przekładniowego.

1. Uruchomić silnik i przez cały czas bezpiecznie kontrolować pojazd.
2. Przytrzymać pedał hamulca.
3. Przełączyć skrzynię kolejno przez wszystkie położenia.
4. W każdym położeniu odczekać około 2-3 sekund.
5. Ponownie ustawić P i pozostawić silnik na biegu jałowym.
6. Kontrolować temperaturę oleju przyrządem diagnostycznym.

Kontrola poziomu

Procedurę rozpocznij, gdy temperatura oleju nie przekracza 30°C. Właściwy pomiar wykonuje się w zakresie 35-45°C. Po odkręceniu korka i poluzowaniu rury przelewowej prawidłowy poziom rozpoznaje się po tym, że olej najpierw delikatnie wypływa, a następnie zaczyna kapać.

Jeżeli olej nie wypływa, uzupełniaj go porcjami, cały czas kontrolując temperaturę. Po zakończeniu zastosuj właściwe nowe elementy uszczelniające i dokręć połączenia zgodnie z tabelą.

Dokręcanie po kontroli poziomu

Połączenie	Wymaganie
Rura przelewowa	3 Nm
Główny korek spustowy	nowa podkładka, 45 Nm
Korek jednostki hydraulicznej	nowy korek, 20 Nm + 45°

Kontrola końcowa

- Sprawdzić szczelność przy pracującym silniku i po zakończeniu procedury.
- Potwierdzić prawidłowy zakres temperatury podczas końcowej oceny poziomu.
- Zamontować osłonę akustyczną po zakończeniu kontroli szczelności.
- Odczytać błędy i sprawdzić działanie skrzyni po wykonanej obsłudze.

NAJCZĘSTSZY BŁĄD

Poziomu DSG nie ocenia się wyłącznie na podstawie wlanых litrów. Końcowa kontrola zależy od wypoziomowania samochodu, pracy silnika i temperatury oleju.

2. Awaryjne zwolnienie położenia P

Procedurę stosuje się, gdy skrzyni nie można przełączyć z pozycji P. Przed rozpoczęciem włącz hamulec postojowy oraz dodatkowo zabezpiecz koła przed przemieszczeniem samochodu.

Dwa wykonania mechanizmu

- Wykonanie 1 - po zdjęciu osłony wybieraka mechanizm zwalnia się przyrządem T10383.
- Wykonanie 2 - w przewidziany otwór blokady wprowadza się przyrząd T10027 i uruchamia mechanizm przy wciśniętym pedale hamulca.

WAŻNE

Awaryjne zwolnienie P umożliwia przestawienie lub odholowanie pojazdu, ale nie usuwa przyczyny usterki. Po wykonaniu czynności konieczna jest diagnostyka skrzyni i układu wybieraka.

Narzędzia wskazane w procedurach DSG

Oznaczenie	Zastosowanie
VAS 5051 / VAS 5052	diagnostyka i kontrola temperatury
VAS 6262 / VAS 6262A	napełnianie olejem przekładniowym
T10383	awaryjne zwolnienie blokady - wykonanie 1
T10027	awaryjne zwolnienie blokady - wykonanie 2

3. Elektroniczny hamulec postojowy EPB

Przed rozpoczęciem prac przy tylnych hamulcach akumulator powinien być dobrze naładowany, a samochód zabezpieczony przed przemieszczeniem.

Wymiana tylnych klocków

Przy standardowej wymianie klocków siłowniki EPB należy wprowadzić w pozycję serwisową za pomocą urządzenia diagnostycznego. Nie wolno wciskać tłoków na siłę ani zasilać siłowników przypadkowym napięciem.

1. Wyłączyć hamulec postojowy i zapłon.
2. Uruchomić procedurę serwisową EPB testerem.
3. Zdemontować tylne koła, sprężyny i osłony prowadnic.
4. Podeprzeć zacisk tak, aby nie obciążał przewodu hamulcowego.
5. Cofnąć tłok odpowiednim przyrządem.
6. Oczyszczyć prowadnice i powierzchnie współpracujące.
7. Sprawdzić tarcze, osłony i stan przewodów.
8. Zamontować klocki i złożyć układ.
9. Wykonać podstawowe ustawienie EPB oraz test hamulców.

Awaryjne mechaniczne zwolnienie EPB

1. Wyłączyć zapłon i odczekać około 30 sekund.
2. Zabezpieczyć koła, podnieść pojazd i zdjąć tylne koła.
3. Odłączyć złącze siłownika EPB.
4. Zdemontować siłownik z zacisku.
5. Mechanicznie cofnąć układ regulacyjny.
6. Oczyszczyć elementy i zastosować nową uszczelkę.
7. Powtórzyć czynność po drugiej stronie.
8. Po złożeniu przeprowadzić inicjalizację EPB testerem.
9. Obowiązkowo sprawdzić działanie hamulca zasadniczego i postojowego.

MOMENTY DOKRĘCANIA

Dostarczony materiał nie zawiera momentów mocowania zacisku i jarzma. Pobierz je z aktualnej dokumentacji przypisanej do numeru VIN.

Narzędzia wskazane przy EPB

Oznaczenie	Zastosowanie
T10145	cofanie tłoka hamulcowego
T10503	końcówka sześciokątna
VAS 6784	głowica z grzechotką
VAS 5051 / VAS 5052	tryb serwisowy i inicjalizacja EPB

4. Akumulator, instalacja 48 V i Start-Stop

Odłączanie i ponowne podłączanie akumulatora

Jeżeli samochód jest wyposażony w instalację 48 V, przed odłączeniem akumulatora trzeba ją dezaktywować przyrządem diagnostycznym.

- Wyłączyć zapłon i wszystkie odbiorniki.
- Zabezpieczyć dane oraz ustawienia pojazdu.
- Odłączać w pierwszej kolejności przewód masowy.
- Przed rozpoczęciem pracy potwierdzić brak napięcia w wymaganych punktach.

UKŁADY PIROTECHNICZNE

Prace przy poduszkach powietrznych i napinaczach pasów wymagają osobnej procedury bezpieczeństwa oraz odczekania wymaganego czasu po odłączeniu instalacji.

Czynności po ponownym podłączeniu

- Ponownie aktywować instalację 48 V, jeżeli występuje.
- Odczytać i ocenić zapisane błędy.
- Ustawić datę oraz godzinę.
- Zainicjować elektryczne szyby.
- Zainicjować czujnik kąta skrętu.
- Sprawdzić działanie układów komfortu i bezpieczeństwa.

Wyłączanie Start-Stop przed pracami

Przed rozpoczęciem prac przy silniku DNFC wyłącz automatyczne uruchamianie jednostki. Na ekranie systemu multimedialnego wybierz:

ŚCIEŻKA W MENU

Vehicle > Status > Start/Stop

Samo wyłączenie Start-Stop nie zastępuje zabezpieczenia zapłonu i instalacji elektrycznej.

5. Reset przeglądu, TPMS i adaptacje

Reset wskaźnika przeglądu

Najpewniejszą metodą jest reset urządzeniem diagnostycznym po zakończeniu całej obsługi. Dostępna jest również procedura z poziomu samochodu:

1. Wybrać ekran czasu jazdy i przebytego dystansu.
2. Przytrzymać odpowiednie pole lub przycisk przez 6-9 sekund.
3. Otworzyć menu serwisowe.
4. Wybrać właściwy reset i potwierdzić komunikaty.

Kasowania inspekcji nie należy wykonywać przed zakończeniem obsługi ani bez zapisania przebiegu i zakresu wykonanych czynności.

Reset systemu kontroli ciśnienia w oponach

Inicjalizacja TPMS jest potrzebna po zmianie ciśnienia, wymianie opon albo przełożeniu kół.

1. Ustawić prawidłowe ciśnienie na zimnych oponach.
2. Włączyć zapłon.
3. Wybrać Vehicle > Status.
4. Otworzyć ekran kontroli opon.
5. Wybrać SET, następnie CONFIRM.
6. Upewnić się, że system przyjął nowe wartości.

NIE KASUJ OBJAWU

Reset TPMS nie może służyć do ukrycia nieszczelności, uszkodzenia opony lub nieprawidłowego ciśnienia.

Inicjalizacja elektrycznych szyb

1. Włączyć zapłon oraz zamknąć wszystkie drzwi i szyby.
2. Przytrzymać przełącznik zamykania szyby przez około sekundę.
3. Zwolnić przełącznik i ponownie przytrzymać go przez około sekundę.
4. Powtórzyć dla wymaganych szyb, wyłączyć zapłon i sprawdzić automatykę.

Inicjalizacja czujnika kąta skrętu

Po podłączeniu akumulatora lub pracach przy układzie kierowniczym przejeźdź samochodem po linii prostej z prędkością przekraczającą 15 km/h. Lampka ESP powinna zgasnąć. Jeżeli pozostaje aktywna, odczytaj błędy i wykonaj ustawienie podstawowe testerem.

6. Ustawianie geometrii zawieszenia

Przed pomiarem samochód powinien być nieobciążony, a poziomy płynów uzupełnione. Najpierw wyklucz luzy i uszkodzenia, które uniemożliwiają wiarygodną regulację.

- Sprawdzić ciśnienie i stan opon.
- Sprawdzić bicie obręczy.
- Skontrolować łożyska kół i elementy zawieszenia.
- Sprawdzić przekładnię kierowniczą i drążki.
- Potwierdzić prawidłowe ustawienie kierownicy.

Przednia oś

Pochylenie pojedynczego przedniego koła nie ma oddzielnej regulacji. Różnicę pomiędzy stronami koryguje się przez odpowiednie przesunięcie ramy pomocniczej. Poluzowane śruby ramy należy zastąpić nowymi.

Zbieżność reguluje się drążkami kierowniczymi. Po regulacji sprawdź, czy osłony drążków nie zostały skręcone.

Tylna oś

Zarówno pochylenie, jak i zbieżność reguluje się śrubami mimośrodowymi. Zakres pojedynczego przestawienia mimośrodów nie powinien przekraczać 90°. Nakrętki wskazane jako jednorazowe należy wymienić.

WARTOŚCI GEOMETRII

Pakiet nie zawiera wartości docelowych kątów ani wszystkich momentów dokręcania. Pobierz je dla konkretnego numeru VIN.

Narzędzia wskazane przy geometrii

Oznaczenie	Zastosowanie
VAG 1332/9	klucz do regulacji
VAG 1332	klucz dynamometryczny

7. Wycieraczki, kluczyk i telematyka

Położenie serwisowe wycieraczek

Maska musi być zamknięta.

1. Włączyć zapłon.
2. Wyłączyć zapłon.
3. W ciągu 10 sekund uruchomić dźwignię wycieraczek.
4. Ramiona przesuną się do położenia umożliwiającego ich bezpieczne uniesienie.

Synchronizacja pilota

Prosta synchronizacja może wymagać dwukrotnego naciśnięcia przycisku odblokowania, gdy kluczyki znajdują się poza samochodem. Druga metoda wykorzystuje klucz mechaniczny:

1. Wyjąć klucz awaryjny i odsłonić zamek drzwi kierowcy.
2. Nacisnąć przycisk odblokowania na pilocie.
3. Mechanicznie odblokować i otworzyć drzwi.
4. Włączyć zapłon.

IMMOBILIZER

Synchronizacja pilota nie zastępuje programowania immobilizera. Nowy kluczyk nadal wymaga przypisania do pojazdu odpowiednim systemem.

Wymiana baterii pilota

Przy wymianie zachowaj biegunowość. Symbol baterii należy odczytać z wymontowanego ogniwa - dostarczony materiał nie podaje konkretnego typu.

Akumulator awaryjny modułu telematyki

Akumulator rezerwowy znajduje się w jednostce telematycznej w obrębie deski rozdzielczej. Dostęp wymaga demontażu elementów wykończenia, wyświetlacza oraz zestawu wskaźników.

- Wyłączyć zapłon i wszystkie odbiorniki.
- Przechowywać kluczyki poza zasięgiem pojazdu.
- Zabezpieczyć elementy wnętrza przed zarysowaniem.

Po wymianie i montażu w odwrotnej kolejności wykonaj funkcję diagnostyczną potwierdzającą wymianę baterii awaryjnej telematyki.

8. Dane wymagające potwierdzenia po VIN

Dostarczony pakiet procedur nie zawiera potwierdzonych danych dotyczących poniższych czynności. Nie należy przenosić wartości z podobnego wariantu silnika 2.0 TSI.

- norma i ilość oleju silnikowego DNFC,
- świece zapłonowe oraz ich moment dokręcania,
- rodzaj i pojemność płynu chłodniczego,
- pełna procedura ustawienia i wymiany rozrządu,
- wszystkie momenty zawieszenia i układu hamulcowego,
- docelowe wartości geometrii zawieszenia.

ZASADA KOŃCOWA

Przed wykonaniem naprawy zweryfikuj numer VIN, kod silnika DNFC, kod skrzyni OGC oraz aktualną dokumentację i biuletyny producenta.

Informacja techniczna MOKAR

Poradnik jest autorskim opracowaniem informacyjnym przeznaczonym dla profesjonalnych warsztatów. Nie zastępuje aktualnej dokumentacji naprawczej producenta pojazdu ani zasad bezpieczeństwa obowiązujących na stanowisku pracy.

MOKAR - hurtownia motoryzacyjna

www.mokar.pl