

MOKAR

VOLKSWAGEN GOLF 8.5

2.0 TFSI DNNE (2025 - ...)

Poradnik serwisowy dla warsztatu

DNNE

GOLF 8.5

2.0 TFSI • 1984 cm³ • 2025 - ...

DANE SERWISOWE • PROCEDURY • MOMENTY

Opracowanie warsztatowe MOKAR • aktualizacja 20.07.2026

OLEJ I PŁYNY

MOMENTY

DSG 0GC

EPB

GEOMETRIA

Praktyczne zestawienie danych regulacyjnych i procedur warsztatowych przygotowane z 15 materiałów technicznych. Treść została skrócona do informacji przydatnych podczas obsługi, diagnostyki i naprawy.

Zakres zastosowania



Przed użyciem wartości porównaj kod silnika DNNE, kod skrzyni 0GC, napęd oraz kody PR na etykiecie pojazdu. Wartości dla wyposażenia opcjonalnego stosuj tylko wtedy, gdy dany zespół jest faktycznie zamontowany.

1. Identyfikacja i najważniejsze dane

Parametr	Wartość
Model	Volkswagen Golf 8.5
Silnik	2.0 TFSI, kod DNNE
Zakres roczników	2025 - ...
Pojemność	1984 cm ³
Układ	4 cylindry, 4 zawory na cylinder
Kolejność zapłonu	1-3-4-2
Liczba świec	4
Skrzynia objęta procedurą	DSG 0GC, 7-biegowa
Zbiornik paliwa	50 l
Data danych wejściowych	20.07.2026

Kontrola zgodności przed rozpoczęciem pracy

- 1

Potwierdź kod silnika DNNE i kod przekładni w danych pojazdu.
- 2

Odczytaj kody PR hamulców, zawieszenia i wyposażenia z etykiety identyfikacyjnej.
- 3

Sprawdź, czy pojazd ma napęd 4Motion, skrzynkę rozdzielczą, tylny mechanizm różnicowy i sprzęgło Haldex.
- 4

Zweryfikuj producenta sprężarki klimatyzacji przed doбором ilości oleju.
- 5

Ustal, czy zamontowano układ 48 V; jego dezaktywacja wymaga diagnostyki.
- !

Bezpieczeństwo
To opracowanie nie zastępuje kompletnej instrukcji naprawy producenta. Śruby rozciągliwe, aluminiowe i nakrętki samoblokujące należy wymieniać, gdy wymaga tego procedura. Prace przy paliwie, układzie 48 V, elementach pirotechnicznych, hamulcach i R1234yf wykonuje wykwalifikowany personel.

2. Płyny eksploatacyjne i pojemności

Układ	Płyn	Specyfikacja	Ilość / uwagi
Silnik	SAE 0W-20	VW 508 00	5,7 l z filtrem; napełniać do MAX
Układ chłodzenia	G12EVO	TL-VW 774L	10,0 l; woda dejonizowana, stężenie 40% lub 50%
Hamulce	Płyn hamulcowy	VW 501 14 / DOT 4	1,0 l dla DSG/automatu; 1,15 l dla ręcznej
DSG 0GC	Płyn DSG	VW G 055 529 A2	6,7-6,9 l wstępnie; 6,0 l przy ponownym napełnieniu
Skrzynka rozdzielcza	SAE 75W-90	VW G 052 145	0,85 l
Tylny mechanizm 0CQ	Olej przekładniowy	VW G 052 580 A2	0,95 l
Sprzęgło Haldex 0CQ	Płyn hydrauliczny	VW G 065 175 A2	0,75 l wstępnie; 0,65 l napełnienie
Klimatyzacja	R1234yf	-	460 ± 15 g

Olej sprężarki klimatyzacji - dobór według producenta

Sprężarka	Klasa / olej	Ilość w całym układzie
Sanden	ISO 46 / SP-A2	75 ± 10 ml
Denso	ISO 46 / ND-12	80 ± 10 ml
Mahle	ISO 46 / SP-A2	110 ± 10 ml



Nie mieszaj płynów

R1234yf jest czynnikiem palnym. Nie wolno mieszać różnych czynników chłodniczych ani dobierać ilości oleju sprężarkowego bez identyfikacji producenta sprężarki. Dla DSG 0GC stosuj wyłącznie płyn zgodny z VW G 055 529 A2.



Praktyczna uwaga

Podane ilości są wartościami obsługowymi. Poziom końcowy DSG ustala się procedurą temperaturową, a poziom oleju silnikowego - według wskazania pojazdu i oznaczenia MAX.

3. Silnik DNNE - parametry kontrolne

Pomiar	Warunek	Wartość
Ciśnienie sprężania - prawidłowe	olej min. 30°C	16,0-19,0 bar
Ciśnienie sprężania - minimum	olej min. 30°C	12,0 bar
Maks. różnica między cylindrami	olej min. 30°C	3,0 bar
Ciśnienie oleju na biegu jałowym	olej min. 80°C	0,85-1,6 bar
Ciśnienie oleju przy 2000 obr./min	olej min. 80°C	1,2-1,6 bar
Ciśnienie oleju przy 3700 obr./min	olej min. 80°C	3,0-4,0 bar
Maks. wykrzywienie głowicy	-	0,05 mm
Korek układu chłodzenia - niebieski	próba ciśnieniowa	1,4-1,6 bar
Korek układu chłodzenia - czarny	próba ciśnieniowa	1,6-1,8 bar

Akumulator i alternator - warianty wyposażenia

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

Alternator: wariant 140 A lub 180 A. Akumulator znajduje się w komorze silnika. Typ dobieraj według kodu wyposażenia na etykiecie identyfikacyjnej.



Interpretacja pomiaru

Niskie sprężanie oceniał razem z różnicą między cylindrami. Pomiar ciśnienia oleju jest miarodajny dopiero po osiągnięciu podanej temperatury oleju.

4. Najważniejsze momenty dokręcania - silnik

Wartości etapowe stosuj wyłącznie z właściwą kolejnością dokręcania z instrukcji producenta. Znak „+” oznacza kolejny etap.

Element	Wariant	Moment / etap	Uwagi
Głowica cylindrów	śruby 1-10	50 Nm + 90° + 90°	wymienić śruby i uszczelkę
Głowica - śruby A	-	8 Nm + 90°	kolejność wg rysunku
Pokrywa zaworów	-	8 Nm + 90°	śruby nowe; uszczelniacz 1,5-2,5 mm
Pokrywa korbowodu	-	45 Nm + 90°	gwint i styk lekko naoliwione
Pokrywy łożysk głównych 1-10	-	65 Nm + 90°	śruby nowe
Dolna miska olejowa	-	8 Nm + 45°	śruby nowe; D 176 501 A1, 2-3 mm
Korek spustowy oleju	-	30 Nm	nowy pierścień samouszczelniający
Obudowa filtra oleju	-	25 Nm	nowy O-ring, posmarować olejem
Świece zapłonowe	-	30 Nm	4 sztuki
Cewka zapłonowa	gwint wstępny / samogwintująca	9 / 10 Nm	rozróżnić wariant
Koło pasowe wału	-	100 Nm + 180°	śruba nowa
Koło zębate wałka rozrządu	gwint lewy	35 Nm	uwaga na kierunek gwintu
Napinacz łańcucha rozrządu	-	9 Nm	-
Prowadnice łańcucha rozrządu	-	20 Nm	-

! Miska olejowa

Po nałożeniu D 176 501 A1 element należy zamontować w ciągu 5 minut. Po montażu dolnej miski odczekaj 30 minut przed ponownym napełnieniem silnika olejem.

5. Momenty - osprzęt, paliwo i układ napędowy

Element	Moment	Uwagi
Pompa cieczy chłodzącej	9 Nm	śruby i uszczelka nowe
Koło napędu pompy cieczy	17 Nm	gwint lewy
Szyna paliwowa	20 Nm + 45°	śruby nowe
Pompa wysokiego ciśnienia	25 Nm	śruby nowe
Przewód paliwa wysokiego ciśnienia	40 Nm	po stronie pompy i szyny
Turbosprężarka	10 Nm (1-2), 25 Nm (3-4), 25 Nm (1-2)	nakrętki i uszczelka nowe
Przewód oleju turbo - zasilanie / powrót	9 Nm	nowe O-ringi, posmarować olejem
Pompa oleju - śruby aluminiowe	8 Nm + 90°	śruby nowe
Pompa oleju - śruby stalowe	16 Nm + 90°	śruby nowe
Alternator	23 Nm	-
Czujnik tlenu	60 Nm	smar wysokotemperaturowy na gwint
DSG 0GC - korek spustowy	45 Nm	nowa podkładka
DSG 0GC - korek jednostki hydraulicznej	20 Nm + 45°	korek nowy
DSG 0GC - rura przelewowa	3 Nm	nie przeciągać
Skrzynka rozdzielcza - korki	15 Nm	korki nowe
Tylny mechanizm 0CQ - korki	20 Nm	korki i podkładki nowe
Haldex 0CQ - wlew / spust	20 / 40 Nm	korki i podkładki nowe
Czujnik ciśnienia w oponie	4 Nm	-
Sprężarka klimatyzacji	23 Nm	-

Krytyczne

Dla śrub rozciągliwych i samoblokujących elementów mocujących stosuj nowe części. Brak wartości śrub koła i części zawieszenia w zestawie danych oznacza konieczność sprawdzenia aktualnego rysunku technicznego dla konkretnego kodu PR.

6. Hamulce i elektroniczny hamulec postojowy

Wymiary tarcz i minimalna grubość klocków

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

*Minimalna grubość okładziny bez płytki nośnej.

Wymiana tylnych klocków z EPB

- 1 Naładuj akumulator, wyłącz EPB i zapłon, zablokuj pojazd.
 - 2 Podłącz tester i uruchom tryb serwisowy EPB zgodnie z instrukcjami diagnostycznymi.
 - 3 Nie odłączaj złączy siłowników. Podeprzyj zacisk, aby nie naprężyć przewodu.
 - 4 Cofnij tłok odpowiednim narzędziem, oczyść prowadnice i sprawdź tarczę.
 - 5 Po montażu wykonaj podstawowe ustawienie / inicjalizację EPB i test hamulca.
- ! Awaryjne zwolnienie**

Po wyłączeniu zapłonu odczekaj 30 sekund. Procedura mechaniczna wymaga demontażu siłownika z zacisku, poluzowania śruby regulacyjnej, wymiany i nasmarowania uszczelki oraz późniejszego podstawowego ustawienia. Wykonuj ją wyłącznie, gdy testerowa procedura serwisowa nie jest dostępna.

7. DSG 0GC - spuszczenie i ponowne napełnienie



Warunki

Pojazd musi stać poziomo. Użyj płynu VW G 055 529 A2. Pozycja P, hamulec postojowy włączony. Przy spuszczeniu zapłon wyłączony.

1

Zdemontuj osłonę akustyczną i ustaw czyste naczynie pod skrzynią.

2

Wykręć korek spustowy, wymień jego podkładkę, a następnie wyjmij rurę przelewową.

3

Po spłynięciu płynu wykręć również korek spustowy hydraulicznej jednostki sterującej.

4

Po opróżnieniu zamontuj nowy korek jednostki hydraulicznej: 20 Nm + 45°. Zamontuj rurę przelewową: 3 Nm.

5

Przy użyciu VAS 6262 / 6262A wprowadź 6,0 l płynu. W razie potrzeby długość przewodu wg materiału źródłowego: 210 mm.

6

Uruchom silnik. Trzymając hamulec, przełącz kolejno wszystkie biegi i zatrzymaj każdy na 2-3 sekundy.

7

Ustaw P, pozostaw silnik na biegu jałowym i przejdź do kontroli poziomu.

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



Nie kończ na wlewie 6 litrów

Ilość 6,0 l jest etapem napełnienia. Ostateczny poziom musi zostać ustawiony przy temperaturze płynu 35-45°C zgodnie z procedurą na następnej stronie.

8. DSG 0GC - kontrola poziomu i awaryjne P

Kontrola poziomu - okno temperatury 35-45°C

1	Ustaw pojazd poziomo, wybierz P, włącz hamulec postojowy, wyłącz klimatyzację i ogrzewanie.
2	Pozostaw silnik na biegu jałowym. Na początku temperatura płynu nie powinna przekraczać 30°C.
3	Podłącz diagnostykę VAS 5051 / 5052 i obserwuj temperaturę płynu DSG.
4	Przy 35-45°C wykręć korek i poluzuj rurę przelewową o 2 obroty.
5	Jeżeli płyn najpierw się przesącza, a następnie kapie, poziom jest prawidłowy.
6	Jeśli poziom jest niski, dolej 1,0 l przez VAS 6262, poczekaj na wypływ i powtórz kontrolę.
7	Dokręć rurę przelewową 3 Nm i korek spustowy 45 Nm z nową podkładką.

Awaryjne zwolnienie położenia P

Wariant	Narzędzie	Skrócona czynność
Typ 1	T10383	Zdjąć osłonę lewarka, przesunąć suwak i wyprowadzić dźwignię z P.
Typ 2	T10027	Włożyć kołek w otwór mechanizmu; przy wciśniętym hamulcu uruchomić uchwyt i przycisk zgodnie z procedurą, następnie usunąć przyrząd.

!	Zabezpiecz pojazd Przed zwolnieniem P włącz hamulec postojowy i zablokuj koła. Po zwolnieniu zapadki samochód może zacząć się przemieszczać.
---	--

9. Akumulator 12 V, układ 48 V i telematyka

Odłączenie i ponowne podłączenie 12 V

1	Jeżeli pojazd ma układ 48 V, dezaktywuj go testerem diagnostycznym.
2	Wyłącz zapłon, wyjmij kluczyk i odłącz przewód masowy akumulatora.
3	Sprawdź napięcie obwodu otwartego oraz napięcie między punktem masy a przewodem dodatnim.
4	Po ponownym podłączeniu uaktywnij układ 48 V za pomocą diagnostyki.
5	Odczytaj błędy, ustaw datę i czas, zainicjuj szyby oraz czujnik kąta skrętu.
!	Elementy pirotechniczne Przy pracach przy poduszkach i napinaczach procedura wymaga szczególnej sekwencji zapłonu oraz 10-sekundowego czasu oczekiwania po odłączeniu. Stosuj pełną instrukcję producenta i zasady bezpieczeństwa dla systemów SRS.

Akumulator awaryjny jednostki telematycznej

Jednostka znajduje się za zespołem wskaźników. Dostęp wymaga demontażu bocznych i górnych elementów deski, wyświetlacza informacji, zestawu wskaźników i jednostki telematycznej. Występują dwa warianty akumulatora.

1	Wyłącz zapłon i wszystkie odbiorniki; kluczyki bezkluczykowe odłóż poza zasięg pojazdu.
2	Odłącz złącza jednostki telematycznej i wymontuj moduł.
3	Zdejmij pokrywę, wymień akumulator awaryjny zgodnie z wariantem i złóż w odwrotnej kolejności.
4	Po wymianie uruchom funkcję diagnostyczną „Renewal of emergency battery, telematics”.

10. Funkcje serwisowe i inicjalizacje

Reset wskaźnika przeglądu

Metoda	Procedura
Diagnostyczna	Podłącz tester i wykonaj funkcję resetu według instrukcji ekranowej.
Z poziomu pojazdu	Wybierz „Driving time/distance covered”, przytrzymaj przycisk 6-9 s, wybierz „Service” i wykonaj polecenia na ekranie.

Dezaktywacja Start-Stop przed pracą przy silniku

Vehicle	Status	Start/Stop	Wyłączony
---------	--------	------------	-----------

Reset TPMS

Reset wykonaj po kontroli lub regulacji ciśnienia oraz po wymianie koła lub opony.

Zapłon ON	Vehicle	Status	SET	CONFIRM
-----------	---------	--------	-----	---------

Lampka przeglądu nie może być aktywna. Przed zapisaniem wartości ustaw prawidłowe ciśnienie we wszystkich kołach.

Inicjalizacja EPB

Akumulator musi być w pełni naładowany. Procedura wymaga przyrządu diagnostycznego VAS 5051 / 5052 lub równoważnego testera z funkcją podstawowego ustawienia EPB.

Po odłączeniu akumulatora

! Nie ograniczaj się do kasowania błędów. Wykonaj inicjalizację szyb, czujnika kąta skrętu i - jeśli była wykonywana obsługa hamulców - podstawowe ustawienie EPB.

11. Geometria - przygotowanie i regulacja

Warunki pomiaru

1	Uzupełnij płyny i paliwo, pozostaw pojazd nieobciążony.
2	Sprawdź zawieszenie, łożyska kół i przekładnię kierowniczą.
3	Ustaw właściwe ciśnienie i skontroluj bicie obręczy.
4	Zmierz wysokość podwozia i wybierz wartości dla właściwego kodu PR.

Zakres regulacji

Parametr	Sposób regulacji	Ważna uwaga
Pochylenie przodu	Nie reguluje się pojedynczego koła; wyrównanie przez położenie ramy pomocniczej.	Wymienić śruby; sprawdzić połączenie kolumny i odstęp sterownika wspomagania.
Zbieżność przodu	Obrót poprzecznego drążka po poluzowaniu nakrętki.	Przytrzymać kluczem płaskim; po regulacji miechy nie mogą być skręcone.
Pochylenie tyłu	Śruba mimośrodowa; maks. obrót regulacyjny 90°.	Przytrzymać mimośród i wymienić nakrętkę.
Zbieżność tyłu	Śruba mimośrodowa; maks. obrót regulacyjny 90°.	Przytrzymać mimośród i wymienić nakrętkę.

Kod PR decyduje

Nie stosuj jednej wartości geometrii do wszystkich wersji Golf 8.5. Różnice dotyczą zawieszenia standardowego, sportowego, DCC, osi tylnej wielowahaczowej lub belki oraz wersji Alltrack.

Narzędzia wskazane w danych: klucz VAG 1332/9 i klucz dynamometryczny VAG 1332 lub równoważne.

12. Geometria - wybrane wartości według kodów PR

Wariant	Wys. P/T mm	Zbież. P	Pochyl. P	Wyprz.	Zbież. T	Pochyl. T
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, oś niezależna	368/370	0°10'	-0°41'	7°38'	0°10'	-1°20'
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'

Wspólne tolerancje dla powyższych wierszy, jeśli nie wskazano inaczej: zbieżność przodu $\pm 0^{\circ}10'$, pochylenie przodu $\pm 0^{\circ}30'$, wyprzedzenie $\pm 0^{\circ}30'$. Kąt nacisku: $0^{\circ}20'$. Tolerancje tylnej osi zależą od wariantu.

Pojęcia pomiarowe

Pojęcie	Znaczenie
Zbieżność	Przednie krawędzie kół są bliżej siebie niż tylne.
Rozbieżność	Przednie krawędzie kół są dalej od siebie niż tylne.
Pochylenie	Kąt osi koła względem pionu; może być dodatni lub ujemny.
Wyprzedzenie	Kąt osi zwrotnicy w widoku bocznym.
KPI	Pochylenie osi zwrotnicy w widoku z przodu.



Tabela skrócona

W pojeździe występują także inne zestawy kodów PR. Jeżeli kodu nie ma w tabeli, odczytaj pełną wartość z aktualnych danych producenta - nie dobieraj „najbliższego” wariantu.

13. Koła, opony i klimatyzacja

Wybrane zestawy koło/opona z danych pojazdu

Zastosowanie	Opona	Obręcz	ET
Lato	225/45 R17 91W lub 94W XL	7.5Jx17	51 mm
Lato	225/40 R18 92Y XL	7.5Jx18	51 mm
Zima	205/55 R16 91H M+S	6.5Jx16	46 mm
Zima - wariant	205/55 R16 91H M+S	7.5Jx16	48 mm
Koło zapasowe	T125/70 R18 99M	3.5Jx18	25,5 mm; 4,2 bar

Indeks 94 odpowiada maks. 670 kg na oponę. Indeksy prędkości: H - 210 km/h, V - 240 km/h, W - 270 km/h, Y - 300 km/h. Dobór homologacji i ciśnienia zawsze potwierdź na etykiecie pojazdu i w dokumentacji dla konkretnego VIN.

Klimatyzacja - dane obsługowe

Pozycja	Wartość
Czynnik	R1234yf - nie mieszać z R134a
Ilość czynnika	460 ± 15 g
Dodatkowo po wymianie skraplacza	+10 ml oleju
Dodatkowo po wymianie parownika	+20 ml oleju
Sanden	SP-A2, ISO 46, 75 ± 10 ml
Denso	ND-12, ISO 46, 80 ± 10 ml
Mahle	SP-A2, ISO 46, 110 ± 10 ml

R1234yf

Czynnik jest palny. Stosuj dedykowaną stację, właściwe wyposażenie ochronne i wentylację. Ogólne tabele ciśnień dla R134a nie są podstawą do oceny układu napełnionego R1234yf.

14. Końcowa checklista warsztatowa

☐	Potwierdzono VIN, kod silnika DNNE, skrzynię 0GC i kody PR.
☐	Zastosowano płyny o właściwych normach VW i udokumentowano ilości.
☐	Wymieniono wymagane śruby, korki, podkładki, O-ringi i nakrętki.
☐	W DSG ustawiono poziom przy 35-45°C; sprawdzono szczelność.
☐	Po obsłudze EPB wykonano podstawowe ustawienie i test hamulca.
☐	Po odłączeniu akumulatora zainicjowano szyby i czujnik kąta skrętu.
☐	Po wymianie akumulatora telematyki wykonano funkcję diagnostyczną.
☐	Po regulacji opon / wymianie kół zapisano prawidłowe wartości TPMS.
☐	Geometrię dobrano do kodu PR i rzeczywistego typu tylnej osi.
☐	Wykonano jazdę próbną, odczyt błędów i końcową kontrolę wycieków.

Zakres materiałów źródłowych

Poradnik opracowano na podstawie 15 raportów technicznych przekazanych przez użytkownika: dane regulacyjne, płyny, procedury akumulatora, DSG 0GC, EPB, reset serwisu, Start-Stop, TPMS, geometria, telematyka, klimatyzacja i oznaczenia opon. Dane raportów: Volkswagen Golf 8.5 2.0 TFSI DNNE, 2025 - ..., wydruk 20.07.2026.

Odpowiedzialność warsztatu

Poradnik jest materiałem informacyjnym. Przed naprawą sprawdź aktualne dane producenta dla VIN, wersji napędu i kodów PR. MOKAR nie zastępuje dokumentacji producenta ani wymaganych kwalifikacji i wyposażenia warsztatowego.

MOKAR

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