

# **Audi A6 - Kontrollampen for udstødningsemission er aktiveret | HELLA**

**Audi A6 Årgang: 1998 til 2003 1,9 TDI med VTG-turbolader**  
Kontrollampen for udstødningsemission er aktiveret Nedsat motoreffekt. Hvis der for disse modeller klages over nedsat motoreffekt, og kontrollampen for udstødningsemission lyser, kan der desuden foreligge følgende fejlkoder. P1550, hvilket betyder fejl ved ladetryk-regulering. P1556, ,, ,, med grænseværdi for ladetryk-reguleringsværdi ikke opnået. P1557, ,, ,, med grænseværdi for ladetryk-reguleringsværdi overskredet. Indledningsvis skal turboladerens ladetryks-reguleringsventil og vakuumledningen kontrolleres. En anden mulighed er, at korrosion på VTG-turboladeren (Variabel turbo-geometri) kan medføre problemer. Korrosion kan bevirke, at reguleringsmekanismen hænger periodisk hhv. sidder helt fast, således at de variable ledeskovles stilling kun med forsinkelse eller slet ikke afpasses til belastningen. Hvis en visuel kontrol viser, at reguleringsmekanismen er kraftigt korroderet, skal der foretages en aktuator-test med mega macs. Stangmekanismen skal bevæge sig rykfrit / glidende i hele arbejdsområdet mellem anslagene. Det er evt. muligt at få stangmekanismen løsnet med rustløser og efterfølgende behandling med fedtspray. I vanskelige tilfælde skal hele turboladeren udskiftes. Her skal bilfabrikantens anvisninger om af- og påmontering følges.

**A6**

**Model year: 1998 to 2003**

**1.9 TDI with VTG turbocharger**

**Exhaust warning light is on,**

**poor engine performance**

On these vehicles, if the exhaust warning light comes on and engine performance is poor, the following error codes may also be recorded.

P1550, synonymous with “boost pressure out of tolerance”.

P1556, synonymous with “boost pressure below lower tolerance limit”.

P1557, synonymous with “boost pressure above upper tolerance limit”.

As preliminary analysis, check the turbocharger’s blow-off valve and the subpressure line.

Another possibility is corrosion on the VTG turbocharger’s regulator linkage (variable turbine geometry). This may cause the linkage to jam sporadically, or even lock-up completely, so that the variable guide blades respond to the current load situation too late, or not at all. If a visual check indicates that the linkage is very corroded you should use mega macs to test the modulators. The linkage must be able to move freely and smoothly throughout its range, from one end position to the other, without jerking or stuttering.

You can restore the linkage’s freedom of movement by treating it with rust remover followed by spray-on grease. In intractable cases you will have to replace the entire turbocharger. If you have to do this, please follow the disassembly and reassembly instructions from the vehicle manufacturer.