

## **Umbauanleitung 12V Prelude BA4 zum 16V (B20A3 zu B20A5/A9)**

Anleitung von ManiacS2000 (Prelude BA4 Forum [www.meinrei.ch](http://www.meinrei.ch))

*Danke an dieser Stelle für eine klasse Ausarbeitung!!*

**Der Umbau ist schon ich sag mal Königsklasse... Wenn man ihn richtig macht.**

**Man nehme:**

**Einen kompletten 16V Luden  
Einen kompletten 12V Luden**

**Dann schmeißt man aus dem 12V folgende Sachen raus:**

**Motor, Getriebe ( kann man aber auch weiterverwenden )  
Achsschenkel vorn  
Radnaben hinten ( außer ABS ist drin )  
Kabelbaum komplett bis auf Kofferraum  
Tacho  
vordere Bremsleitungen inkl. Verteiler ( es sei denn ABS ist schon vorhanden )  
allen anderen Klumpatsch der vorn noch drin ist.  
Servolenkleitung auch raus.  
Tank muss auch raus  
hintere Querlenker unten... wech damit ( außer ABS ist schon drin )  
Bremskraftverstärker**

**Was kann dennoch bleiben? Zündspule... die ist gleich...**

**So nun zum Umbau und warum haben wir denn nun den 12V nun quasi bis aufs Nackte Kleid ausgezogen?**

**Fangen wir mal ganz hinten an!**

**1.**

**Aufhängung hinten.**

**Ist samt Bremse eigentlich gleich. WENN ja wenn das ABS schon drin ist. Wenn nicht... Herzlichen Glückwunsch. Die Querlenker des 12V haben keine Bohrung für die ABS Sensoren. Also entweder welche Bohren oder Austausch. Die Radnabe hinten muss getauscht werden wegen des ABS Ringes. Der ist auf der Nabe drauf.**

**2.**

**Der Tank**

**JA mein Lieblingsthema... der verdammte Tank ist von innen tatsächlich unterschiedlich. Also heißt es den ganzen Tank samt Pumpe und Uhr austauschen. Alles andere geht nicht. Man bekommt mit Gewalt die 16V Pumpe nicht in den 12V Tank hinein. Hängt damit zusammen, das die Reserve anders aufgebaut ist im Tank**

(Schlingerbereich ). Bevor der neue Tank montiert wird, sollte man aber auch dran denken vorher schon mal die neue Spritleitung nach vorn zu legen. Anschließend ist kein rankommen mehr und der Tank müsste wieder drunter weg... wäre doch doof die doppelte Arbeit. Außerdem ist die Leitungsführung an der Aussenseite des Tanks beim 12V und 16V auch anders.

3.

#### **Kabelbaum**

Tja... da tauschen wir einfach alles alte ( bis auf Kofferraum ) gegen das vom 16V aus. Und wenn ich sage alles... dann meine ich alles. Für einen schlecht ausgestatteten 12V schickt sich dann auch gleich noch der Einbau der E-Fenster und E-Spiegel an. Ist ja eh ein Abwasch. Auf keinen Fall die beiden Teilkabelbäume vorn links und rechts zum Motorraum vergessen. Warum das? Hierzu später mehr.

4.

#### **Das ABS und die Bremse**

Die hintere Bremse haben wir nun ja schon soweit vorbereitet. Wer Clever war hat oben gleich mitgedacht und die ABS Sensoren hinten mit eingebaut und verkabelt.

Wer es nicht gemacht hat... viel Spaß... der Stecker sitzt beschissen. Also wenden wir uns nun dem vorderen Part zu. Die gute Nachricht: Die beiden Leitungen nach hinten sind beim ABS und Non ABS Modell gleich. Alle anderen Leitungen leider nicht. Also werden die kurzerhand ausgetauscht. In Tateinheit damit auch gleich der ABS Modulator nebst Hochdruckdose und Pumpe sowie dem neuen Bremskraftverstärker verbaut. Hier kommen wir nun auch zum ersten Grund warum wir den 16V Kabelbaum auf beiden Seiten komplett brauchen:

Die Anschlüsse für die Sensoren. Diese sitzen am vorderen Achsschenkel meist ja mit dran. Aber warum den Achsschenkel tauschen und nicht einfach nur die Sättel und Scheiben werden sich einige Fragen die sich Arbeit sparen wollen?? Naja das ist einfach, die 16CL13 Sättel des 12V haben eine andere Aufnahme am Schenkel als die 17CL14 Sättel des 16V. Kurz gesagt: Die passen nicht! Die Aufnahme ist viel zu kurz. Also wird der komplette Schenkel getauscht samt Scheiben, Sättel und ach ja ABS Sensoren.

Wenn alles zusammengebaut ist empfiehlt es sich natürlich die Bremse neu zu füllen und zu entlüften. Gleiches gilt für das ABS.

5.

#### **Die Servo**

Ja warum das denn nun? Einfache Frage, komische Antwort: Die Servolenkleitung ist beim 16V anders geführt. Außerdem ist beim 16V noch ein Sensor ( der gelbe Stecker auf dem linken Dom ) in der Leitung eingelassen, für die Geschwindigkeitsabhängige Servo. Das Lenkgetriebe ist gleich. Der Sensor ist im übrigens ein weiterer Grund warum man den Kabelbaum komplett tauschen sollte.

## **6. Motor und Antrieb**

Die B20A Motoren an sich tauschen ist ja nun kein großes Problem mehr. Motor rein und festgemacht. Den neuen Unterdruckkasten verbaut und richtig wieder angeschlossen ( clevere Gesellen haben ihn nie vom Motor getrennt ), den neuen Spritfilter vorn mit der neuen Spritleitung verbunden, alle Anschlüsse wieder dran und drin ist der Hobel. Naja fast... denn wir brauchen ja auch noch den Einpritzwiderstand, die Kupplung und diesen kleinen schwarzen Kasten neben dem Zündmodul.

Was wichtig ist zu erwähnen: Der 12V hat KEINERLEI OBD. Der 16V OBD0 oder OBD1 je nach Baujahr. OBD0 ist in den Modelljahren ( Fahrgestellnummern Code: JHMBA4\*\*\*\*C0\*\*\*\*\* ) C0, C1 ( 88-89 ) und OBD1 in den Baujahren C2 und C3 ( 90-91 ) verbaut. Die Stecker des OBD passen nicht untereinander! Auch die Kabelbäume sind dementsprechend Unterschiedlich. Der OBD0 hat 2 Lambdas während der OBD1 nur eine Lambda hat.

Folgende OBD Aufteilung gibt es:

B20A5 = OBD0 ( bei US und JP und GB Fahrzeugen auch bis 91 da der B20A5 hier in allen Jahren verbaut wurde )

B20A7 = OBD0 ohne Kat ( nicht in D und US aber sonst wie B20A5 in der Technik )

B20A9 = OBD1

B21A1 = OBD1

Was auch sehr wichtig ist zu erwähnen alle C0 und C1 Prelude haben eine Tachowelle, alle C2 und C3 haben einen E-Tacho. Das ist Motorunabhängig immer so!

Außerdem: Alle B20A5 und B20A7 Modelle haben kleinere Antriebswellen. Hier ist der Durchmesser der Zentriermutter 32mm. Alle B20A9 und B21A1 Modelle haben eine 36mm Mutter. Beim B20A3 und B20A4 ist das dann Modelljahrabhängig. Alle C0 und C1 haben die 32mm, alle C2 und C3 haben die 36mm Mutter. Ebenso sind dementsprechend die Getriebe anders. Macht aber nichts, da die Innengelenke sich auf der Welle tauschen lassen. So kann man sich immer passende Wellen bauen. Apropos Wellen: Die muss man natürlich auch wechseln, alleine schon wegen der ABS Verzahnung.

## **7.**

### **Tacho**

Der muss eigentlich nur für die fiese kleine Lampe getauscht werden. Weil wenn die beim Einspritzer nicht da, dann gibt es keinen Tüv. Was mir noch einfällt. Wenn man den Kabelbaum verlegt, immer daran denken, das man das Benzinpumpenhauptrelais mit verbaut.

## **8.**

### **Der Auspuff**

Auch dieser muss von vorne bis hinten komplett getauscht werden. Der 16V hat einen größeren Durchmesser als der 12V. Des Weiteren sind der Krümmer und das Hosenrohr komplett anders.

**Alle Angaben ohne Gewähr. Ich hoffe ich habe gerade mal nichts vergessen.**

**Naja... man sollte wenn man sich diese "Kleinigkeit" aufhalst vielleicht auch mit dran denken ob man sich nicht noch die Nebler, eine Klima und evtl. einen Tempomaten einbaut. Ist ja eh ein Abwasch. Außerdem ist der Umbau für die die ihr Luder noch Lackieren wollen die beste Gelegenheit den Motorraum mit zu lacken.**