

Da die Arbeiten für den geschmierten und ungeschmierten Variator im Prinzip gleich sind hab ich die drei entsprechenden Punkte zusammengefasst.

Nach dem Öffnen der Variatorabdeckung den treibenden Variator (links) mit dem original BMW Werkzeug oder wie hier mit einem Ölfilterschlüssel festhalten und die Mutter auf der Welle lösen.

Anschließend den Variator zerlegen und reinigen. Das zweite Bild zeigt die Einzelteile des geschmierten Variators (nur 125 cm³).

Einzelteile auf Verschleiss prüfen:
Variatorrollen auf starke Abflachungen prüfen - kleine Abflachungen sind Normal (Verschleissmass 19,6mm).

Variatorscheiben auf Einlaufspuren: Im dritten Bild sieht man am Lüfterrad (rechts) leichte Rillen, während die Rollenscheibe (links) eine beschichtete, perfekte Oberfläche aufweist. Das Lüfterrad muss bei der nächsten Inspektion gewechselt werden.

Spacer (das Rohr auf dem sich der Variator bewegt) auf Einlaufspuren.

Antriebswelle, Simmerring und Gehäuse reinigen und kontrollieren (Bild 4).

Anschließend Variator fetten (nur gefettete Version) zusammensetzen und auf Funktion testen. Wichtig ist die einwandfreie Beweglichkeit auf dem Spacer.

Nun den Variator und den Antriebsriemen wieder auf die Welle schieben, das Gewinde mit Loctite 243 benetzen und die Mutter mit 60 Nm anziehen.

Achtung:

Beim Aufsetzen des Variators darauf achten, dass der Antriebsriemen nicht eingeklemmt wird. Schaufeln der Lüfterscheibe nicht beschädigen.

