

# CAMBIO OLIO HARLEY

## CHECKLIST PDF

Guida Rapida da Garage

- 3 Tabelle Capacità Olio
- 3 Coppie di Serraggio Esatte
- 3 Checklist Attrezzi
- 3 Procedura Passo-Passo
- 3 Troubleshooting Rapido

Da harleysti.com

## CAPACITÀ OLI PER MODELLO

Valori esatti dal manuale di servizio

| MODELLO                   | MOTORE (L) | PRIMARIA (L) | TRASMIS (L) | TOTALE (L) | ANNO      |
|---------------------------|------------|--------------|-------------|------------|-----------|
| Milwaukee-Eight (M8)      | 4.5-4.7    | 1.0          | 0.83        | 6.3-6.5    | 2017+     |
| Twin Cam 96/103/110       | 3.8        | 1.1          | 0.95        | 5.85       | 2007-2016 |
| Evolution (EVO) Sportster | 2.6-2.8    | Condiviso    | N/A         | 2.6-2.8    | 1986-2003 |
| Shovelhead (Shovel)       | 4.0        | 1.2          | 2.0         | 7.2        | 1966-1984 |

⚠ Valori approssimativi. Controlla sempre il manuale del tuo modello/anno specifico!

## COPPIE DI SERRAGGIO (TORQUE)

Non usare metriche! Usa SAE (pollici)

| COMPONENTE                           | Nm        | Ft-Lbs | In-Lbs     |     |
|--------------------------------------|-----------|--------|------------|-----|
| Tappo Scarico Motore (tutti modelli) | 19-28.5   | 14-21  | —          | 3   |
| Derby Cover Viti (M8/TC)             | 9.5-12.2  | —      | 84-108     | T27 |
| Derby Cover Viti (Sportster)         | 10.2-13.6 | —      | 90-120     | T25 |
| Filtro Olio                          | —         | A mano | + 3/4 giro |     |

🔧 PRO TIP: Usa SEMPRE chiave dinamometrica per le viti critiche!

## CHECKLIST ATTREZZI

### 🔧 ATTREZZI ESSENZIALI

- 🔧 Bussola da 5/8" in acciaio cromato (per tappi di scarico)
- 🔧 Chiave Torx T27 (CRITICA per Derby Cover M8/TC)
- 🔧 Chiave Torx T25 (Sportster Derby Cover)
- 🔧 Chiave a brugola 1/4"
- 🔧 Chiave dinamometrica 1/4" (0-25 Nm)
- 🔧 Chiave dinamometrica 3/8" (0-140 Nm)

### 🔧 ATTREZZI CONSIGLIATI

- 🔧 Filtro Olio a tazza con incavo per sensore

- fi Bacinella di drenaggio (almeno 8L)
- fi Spugne/carta per pulire
- fi Foglio di stagnola (trucco per M8)
- fi O-Ring nuovi (non riutilizzare mai!)
- fi Guanti meccanici
- fi OLIO + FILTRO
- fi Olio motore 20W-50 (quantità giusta per tuo modello)
- fi Olio primaria 20W-50 (se comparto separato)
- fi Olio trasmissione 80W-90 (se comparto separato)
- fi Filtro olio K&N con dado saldato

## PROCEDURA RAPIDA 30 MINUTI

### V PREPARAZIONE (5 min)

- 3 Riscalda motore per 10 minuti (olio scorra meglio)
- 3 Spegni e aspetta 2 minuti
- 3 Posiziona bacinella sotto tappo scarico

### W SCARICO MOTORE (3 min)

- 3 Svita tappo scarico motore con bussola 5/8"
- 3 OSSERVA il magnete: fuffa grigia OK, scaglie NO
- 3 SALVA O-RING NUOVO, NON riutilizzare vecchio
- 3 Attendi 3-5 minuti che scoli completamente

### Ŵ FILTRO OLIO (5 min)

- 3 Posiziona stagnola sotto filtro (M8: è ESSENZIALE)
- 3 Svita filtro con chiave a tazza (a mano + 3/4 giro)
- 3 Pulisci la sede filtro con carta
- 3 Applica velo olio nuovo sulla guarnizione filtro
- 3 Avvita nuovo filtro: a mano finché tocca, poi + 3/4 giro

### Ŵ TRAVASO PRIMARIA (facoltativo)

- 3 Svita tappo primaria (se comparto separato)
- 3 Attendi scarico, applica nuovo O-ring
- 3 Versa olio primaria nuova (vedi tabella)

### Ŵ RIEMPIMENTO MOTORE (5 min)

- 3 Riavvita tappo motore con nuovo O-ring
- 3 Versa olio motore lentamente (vedi tabella capacità)
- 3 Attendi 5 minuti, poi controlla livello con astina
- 3 Aggiungi poco olio se necessario (non overfill!)

### Ŵ TEST FINALE (2 min)

- 3 Accendi motore, fai girare per 30 secondi
- 3 Spegni, attendi 2 minuti, controlla perdite
- 3 Verifica livello olio nuovamente

## TROUBLESHOOTING RAPIDO

| PROBLEMA                    | CAUSA                                          | SOLUZIONE                                        |
|-----------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Perde olio dal tappo        | O-ring danneggiato o riutilizzato              | Sostituisci con O-ring nuovo                     |
| Perde olio dal filtro       | Filtro non avvitato bene o guarnizione bagnata | Riavvita: a mano + 3/4 giro. Asciuga guarnizione |
| Olio scuro/nero dopo 100 km | Normale nei primi 100 km (pulizia motore)      | Nulla. È normale. Controlla a 500 km             |

|                                   |                                                    |                                              |
|-----------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Olio marrone/caffelatte           | Acqua/condensa (percorsi brevi, temperature basse) | Fai percorsi lunghi. Riscalda bene il motore |
| Olio odora di benzina             | Trafilaggio segmenti o problemi iniezione          | Diagnostica motore consigliata               |
| Magnete sporco di scaglie metallo | Usura cuscinetti/ingranaggi (Twin Cam)             | STOP. Diagnostica motore URGENTE             |
| Non entra olio nel motore         | Spina di drenaggio inferiore otturata              | Pulisci spina di drenaggio con spazzola      |

## FREQUENZA CAMBIO OLIO

| TIPO GUIDA                | KM/ANNO           | INTERVALLO                     |
|---------------------------|-------------------|--------------------------------|
| Touring (moto di viaggio) | 4000+ km/anno     | Ogni 6 mesi O 5000 km          |
| Urbano/ricreativo         | 1000-2000 km/anno | Ogni 12 mesi O 2000 km         |
| Sportivo (high-revving)   | 2000+ km/anno     | Ogni 3 mesi O 2500 km          |
| Parcheggiato >6 mesi      | —                 | Fai il cambio PRIMA di guidare |

### f) PRO TIPS DA OFFICINA

- Non riutilizzare mai l'O-ring (costa 1 euro, il rischio non vale)
- Usa SEMPRE chiave dinamometrica su viti critiche
- Su M8, il trucco della stagnola è ESSENZIALE
- Se trasmissione scende e primaria sale = travaso (contatta H-D)
- Compra olio in kit da 4L: risparmi il 15%

harleysti.com | Ride Free. Ride Safe. Keep it Harley.

### Disclaimer

*Le informazioni contenute in questa guida sono fornite a scopo puramente informativo. La manutenzione della motocicletta comporta rischi per la sicurezza e può invalidare la garanzia. Harleysti.com e l'autore non si assumono alcuna responsabilità per danni a persone, cose o alla motocicletta derivanti dall'uso delle informazioni fornite. Se non sei esperto o non hai gli attrezzi adatti, rivolgiti sempre a un'officina autorizzata Harley-Davidson.*