



manual de reparación

Tesla Model S · Tesla Model X
(2012-2021) (2015 - 2021)

con códigos de motor 1037000-20-A y 1037000-00-F
Referencia Ajusa EV001000



contenido

- 03** Información general
- 04** Información técnica
- 05** Desconexión batería
- 08** Composición del kit
- 11** Reparación
- 16** Información adicional



información general



¡ADVERTENCIA!

Vehículo de propulsión eléctrica

Este vehículo funciona con electricidad de alta tensión que puede presentar un **riesgo de lesiones** graves o incluso mortales.



PRECAUCIONES DE SEGURIDAD

Al trabajar en circuitos y componentes de alta tensión, asegurarse de que se **respeten las siguientes directrices** de seguridad:

Asegurarse de que todo el personal que trabaje en los sistemas de alta tensión de la propulsión eléctrica haya recibido la **capacitación adecuada** para llevar a cabo los procedimientos necesarios.

Colocar **carteles de advertencia** de alta tensión para garantizar la seguridad del personal en la zona de trabajo.

Asegurarse de que no se deje ninguno de los circuitos y componentes de alta tensión accesible a personal que no cuente con la debida capacitación.

Utilizar siempre **guantes aislados** de conformidad con las correspondientes normas de seguridad locales.

Aislar el conjunto de baterías de alta tensión.

Antes de trabajar en el sistema de propulsión eléctrica, asegurarse de que haya transcurrido el **tiempo de espera recomendado** tras haber aislado el conjunto de baterías de alta tensión.

Comprobar que la **tensión residual** que pueda haber en el circuito se encuentre por debajo del nivel de seguridad recomendado.

Asegurarse de que todos los **equipos de prueba y las herramientas sean apropiados** para uso en circuitos y componentes de alta tensión.

Para **facilitar la identificación**, el cableado de alta tensión del sistema de la propulsión eléctrica puede estar cubierto con **aislante de color naranja**.

información técnica



Tipo de avería

Fallo de aislamiento.
Problemas con el rodamiento principal del rotor.

Referencias

Kit Ajusa con referencia **EV001000**.

Unidad de tracción trasera motor – Small drive unit (SDU) con referencias OEM 1037000-20-A / 1037000-00-F.

Monta en modelos **Tesla Model S** (2012-2021) y **Model X** (2015-2021) con las siguientes denominaciones: 60D, 70D, 75D, 85D, 90D, 100D, y en las versiones performance P85D, P90D y P100D.

desconexión batería

Recomendaciones para la conexión y desconexión de la batería en vehículos eléctricos

Antes de comenzar, es importante destacar que para las operaciones de revisión y mantenimiento habituales, así como para la desconexión de la batería principal del vehículo **no es necesaria** la desconexión del conjunto de las baterías.

Solo se realizará la desconexión de la batería en los siguientes casos:

- Reemplazo de la batería.

- Necesidad de reiniciar parámetros determinados del vehículo.

- Cuando se vaya a dejar el coche parado un intervalo prolongado de tiempo, para que la batería no se descargue al completo.

Precauciones de seguridad

El conjunto de baterías tanto en vehículo eléctrico como en vehículo híbrido funciona con **alta tensión**.

- Los trabajadores que no cuenten con la capacitación necesaria, no deben tener acceso a los componentes o circuitos de alta tensión.

- Utilizar siempre los equipos de protección individual (EPI's) necesarios.

Es imprescindible señalizar el lugar de trabajo con los correspondientes carteles para asegurar la seguridad tanto del entorno como la propia de los trabajadores.

El **conjunto de las baterías** del vehículo eléctrico debe estar aislado en todo momento para evitar posibles cortocircuitos. Para aislar y desaislar el conjunto de baterías existen diferentes herramientas especiales:

- Herramienta nº1076921-00-B. Medidor para pruebas eléctricas.

- Herramienta nº1130480-00-A. Cable de medidor para pruebas eléctricas.

- Se debe asegurar que todos los dispositivos y equipos de prueba son compatibles para aplicaciones en alta tensión.

Con las baterías aisladas debe de transcurrir un **tiempo de espera** recomendado antes de proceder a la manipulación del sistema de propulsión eléctrica.

Con el medidor para pruebas eléctricas se comprobará el valor de tensión residual del circuito para asegurar que dicho valor se encuentra por debajo del valor recomendado.

El cableado de alta tensión en los vehículos eléctricos posee un aislante de color naranja. Conociendo esta característica se puede identificar fácilmente.

Desconexión/aislamiento del conjunto de baterías del vehículo eléctrico

1) Localizar la batería. Para este punto es recomendable **consultar el manual** del vehículo, ya que la forma de acceder a la batería difiere entre diferentes vehículos.

En la figura 2 se observan los bornes de conexión para arranque auxiliar.

Lo más recomendable es **conectar el cable negativo** de puente a un punto de masa adecuado en la carrocería o el motor de la propulsión eléctrica. **NO conectar el cable de puente directamente** al terminal negativo de la batería. Si se observa este método, se evitará el riesgo de dañar el sensor de estado de la batería que puede estar situado en el terminal del cable de masa de la batería.

2) Dar el contacto y verificar que el cuadro de instrumentos funcione correctamente y no muestre ningún aviso o error.

3) Se recomienda abrir completamente la ventanilla del conductor, y ligeramente la ventanilla del acompañante, como medida de seguridad.

4) Comprobar que la **caja de cambios** se encuentra en punto muerto y que el **freno de estacionamiento** se encuentre accionado.

5) Asegurarse de que no esté conectado el contacto y de que no se hayan quedado las llaves en el interior del vehículo. Asegurarse de que todos los componentes eléctricos estén apagados.

6) Desconectar primero el **cable de masa** de la batería, desconectar el conector de servicio figura 3 y esperar 2 minutos.

Conexión del conjunto de baterías del vehículo eléctrico

1) Comprobar que no se encuentre el contacto accionado y que no se hayan quedado las llaves en el interior del vehículo.

2) Deshacer los pasos anteriores.

3) Conectar la batería principal del vehículo y comprobar que todo funciona correctamente.

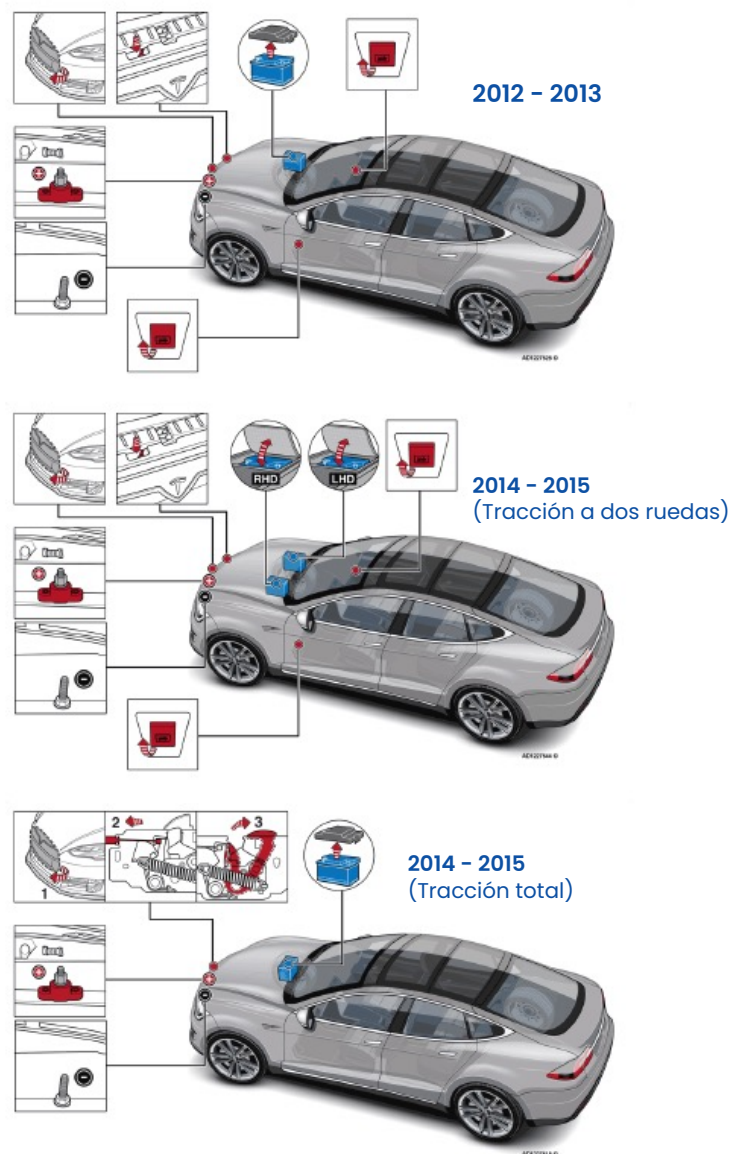


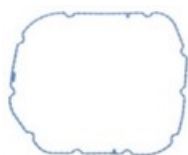
Figura 2. Localización del conjunto de baterías.

Después de conectar la batería

Elevalunas eléctricos y techo corredizo

- 1) Asegurarse de que la puerta esté completamente abierta.
- 2) Cerrar completamente la ventanilla.
- 3) Activar el cierre de la puerta abierta de forma manual con una herramienta adecuada (destornillador).
- 4) Utilizar la manecilla interior de la puerta para desactivar el cierre.
- 5) Pulsar el interruptor de la ventanilla hacia la posición de apertura automática.
- 6) Si la ventanilla se abre ligeramente:
 - a. Llevar a cabo el procedimiento de calibración de los elevalunas eléctricos.
- 7) Si la **ventanilla se abre completamente**:
 - a. Asegurarse de que la puerta esté completamente cerrada.
 - b. Colocar un distanciador entre la parte superior de la ventanilla y el marco de la ventanilla.
 - c. Levantar y mantener levantado el interruptor de la ventanilla. Asegurarse de que la ventanilla baje al tocar el distanciador. Repetir este procedimiento 14 veces.
 - d. Llevar a cabo el procedimiento de calibración de los elevalunas eléctricos.
- 8) Procedimiento de **calibración de los elevalunas** eléctricos:
 - a. Pulsar y mantener pulsado el interruptor de la ventanilla para abrir completamente la ventanilla. Mantener accionado el interruptor durante 2 segundos.
 - b. Levantar y mantener levantado el interruptor de la ventanilla. Mantener accionado el interruptor durante 5 segundos.
- 9) Comprobar que las funciones de apertura automática y de cierre automático funcionen ya correctamente.

composición



Junta del inversor¹
(1 unidad)



Junta de la entrada y salida del refrigerante al inversor²
(2 unidades)



Junta de la tapa del encoder³
(1 unidad)



Pasamuros de las fases del estator⁴
(3 unidades)



Junta del enfriador de aceite⁵
(2 unidades)



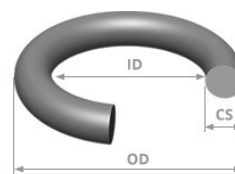
Junta del enfriador de aceite⁶
(1 unidad)



Retén de aceite de la caja de transmisión⁷
(2 unidades)



Juntas tóricas
(21 unidades)



	OD (mm)	ID (mm)	CS (mm)
Junta de la boquilla de refrigerante que va al enfriador⁸ (2 unidades)	22,20	17,00	2,60
Junta del filtro de la bomba de aceite⁹ (2 unidades)	19,50	15,50	2,00
Junta del encoder¹⁰ (1 unidad)	27,08	23,52	1,78
Junta de tapa de fases¹¹ (3 unidades)	32,50	25,30	3,60
Junta sensor de temperatura¹² (1 unidad)	14,60	10,90	1,85
Junta de la tapa del cuerpo de la bomba con el filtro de aceite¹³ (2 unidades)	32,00	29,00	1,50
Junta del rociador del rotor¹⁴ (2 unidades)	–	9,30	2,70
Junta de la boquilla de la bomba + tubo de engrase metálico¹⁵ (3 unidades)	17,70	12,50	2,60

Tóricas de las fases del estator¹⁶ (6 unidades)	-	14,50	3,50
Junta del tubo de engrase del rotor¹⁷ (1 unidad)	14,60	9,20	2,70
Junta tapa trasera del rotor¹⁸ (1 unidad)	-	62,00	2,60

reparación

A continuación se muestra la reparación de este motor trasero de Tesla.

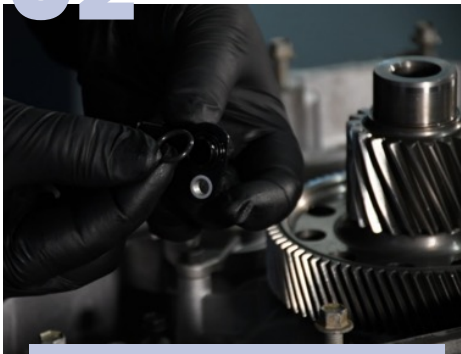
01



Caja de transferencia

Abierta, limpia y lista para trabajar.

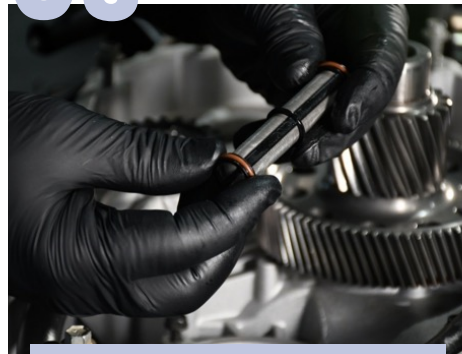
02



Junta de la boquilla de la bomba

Colocamos la **junta de salida y tubo de engrase metálico**¹². Apriete de 10 Nm.

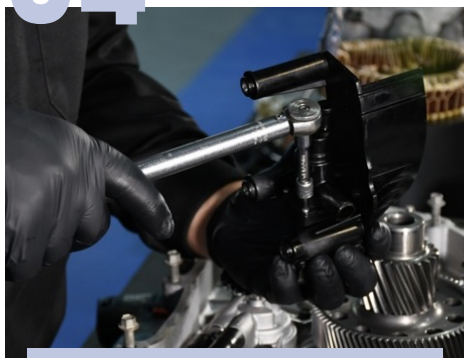
03



Filtro de la bomba de aceite con tóricas

El siguiente paso será montar las **juntas del filtro de la bomba de aceite**⁸.

04



Filtro de la bomba de aceite en su alojamiento

Una vez que tenemos el cuerpo del filtro alojado con las tóricas, realizaremos un par de apriete de 4 Nm. Seguidamente montaremos el conjunto sobre la caja de transferencia. El apriete, en esta ocasión, será de 10 Nm.

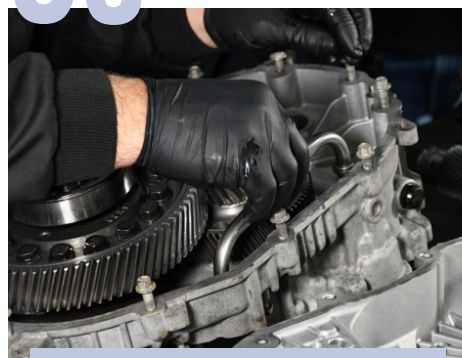
05



Montaje de diferenciales

Alojamos el diferencial en la caja de transferencia, realizando todos los aprietes necesarios, a 10 Nm.

06



Posición del tubo de engrase

Procederemos al montaje del tubo de engrase, donde necesitaremos colocar la **junta de salida y tubo de engrase metálico**¹²

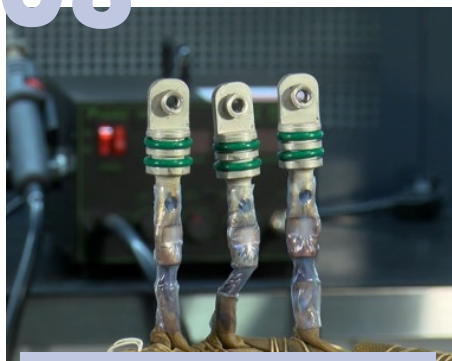
07



Junta del rociador de aceite al rotor

Montamos la pieza encargada de lubricar el motor. Colocamos **junta del rociador del rotor¹³** a un apriete de 10 Nm.

08



Fases del estator

Continuamos con el montaje de las **tóricas de las fases del estator¹⁵** que, seguidamente colocaremos dentro de la caja de transferencia.

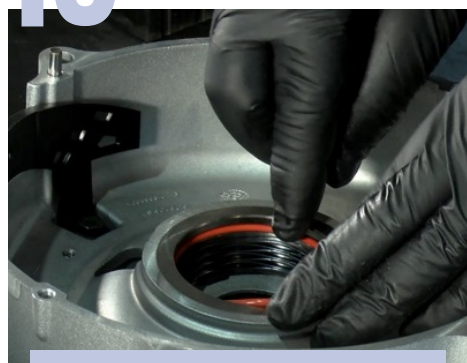
09



Rodamientos

Es el momento de colocar los rodamientos en el motor. Para facilitar el montaje nos ayudaremos de prensa hidráulica.

10



Juntas del rotor

Con el rotor ya montado, el siguiente paso será colocar la **junta de la tapa trasera del rotor¹⁴** en el alojamiento del rodamiento.

11



Ajulock

Es el momento de fijar los tornillos de la tapa trasera del rotor. Para garantizar esta unión utilizaremos el fijador de roscas Ajulock. El apriete será de 25 Nm.

12



Tubo de engrase

Este tubo será el encargado de rociar el aceite a la parte trasera del rotor. Reemplazaremos la junta tórica o **junta del tubo de engrase del rotor¹⁷**. El apriete será de 10 Nm.

13



AjusEV

Cerraremos la carcasa o envoltente. Para ello, utilizaremos AjusEV, sellante de silicona para vehículos eléctricos, y finalizaremos con un par de apriete de 25 Nm.

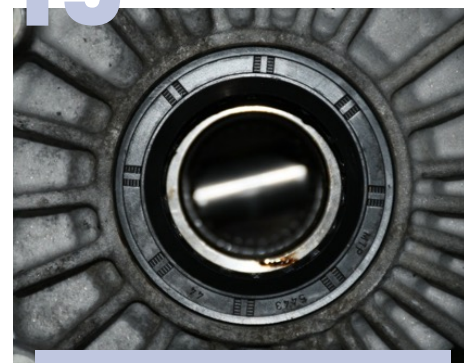
14



Enfriador de aceite

Colocamos las **juntas del enfriador de aceite^{5 y 6}**. Estas juntas se montan en la base del enfriador. Los tornillos serán apretados a 10 Nm. La tercera **junta del enfriador de aceite⁶** la colocaremos en la caja de transferencia.

15



Retenes de transmisión

Colocamos el **retén de aceite de la caja de la transmisión⁶**. Dos unidades, una por transmisión, y con la ayuda de una herramienta o útil especial.

16



Sensor de temperatura

Colcoamos la **junta del sensor de temperatura¹²** en el pasamuros que va al sensor, tal y como se observa en la foto.

17



Unión caja de transferencia

Es el momento de cerrar y aplicar de nuevo AjusEV, para un correcto sellado de la caja de transferencia. Finalizaremos con un apriete a los tornillos de 25 Nm.

18



Fases del estator

Una vez colocado el segundo retén de transmisión, montamos las **juntas del pasamuros de las fases del estator⁴**. Realizamos un apriete de 8 Nm en los tornillos.

19



Circlip eje rotor

Ahora debemos colocar el circlip del eje primario, y seguidamente la rueda de impulsos.

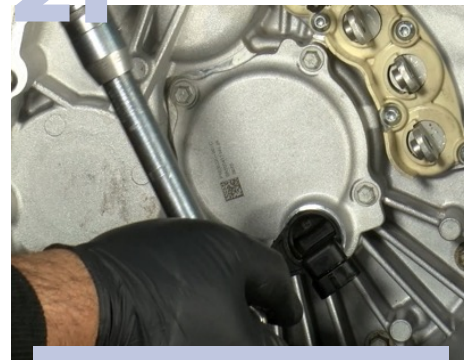
20



Tapa del encoder

Es el momento de colocar la **junta del encoder**¹⁰. Colocamos en su ubicación natural y apretamos a 8 Nm.

21



Sensor encoder

Una vez ubicada la tapa, colocaremos **junta del encoder**⁹ que seguidamente apretaremos a 8 Nm.

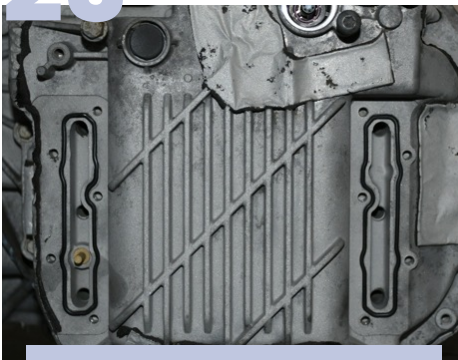
22



Inversor

Colocamos la **junta del inversor**¹. Realizaremos las conexiones pertinentes y volveremos a colocar en su ubicación. El apriete, 12,5 Nm.

23



Refrigeración del inversor

Antes de acabar, ubicaremos la pareja de la **junta de la entrada y salida del refrigerante al inversor**² en su alojamiento, colocaremos los colectores y aplicaremos un apriete de 8 Nm.

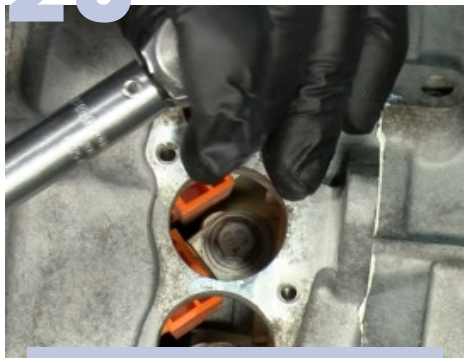
24



Entrada/Salida refrigerante motor

Seguido al enfriador, montaremos por duplicado la **junta de la entrada y salida del refrigerante al motor**⁷ en las boquillas. El apriete será de 10 Nm.

25



Conexión inversor

Es el momento de realizar la conexión del inversor y estator. Una vez conectados los terminales, el apriete que aplicaremos será de 11,5 Nm.

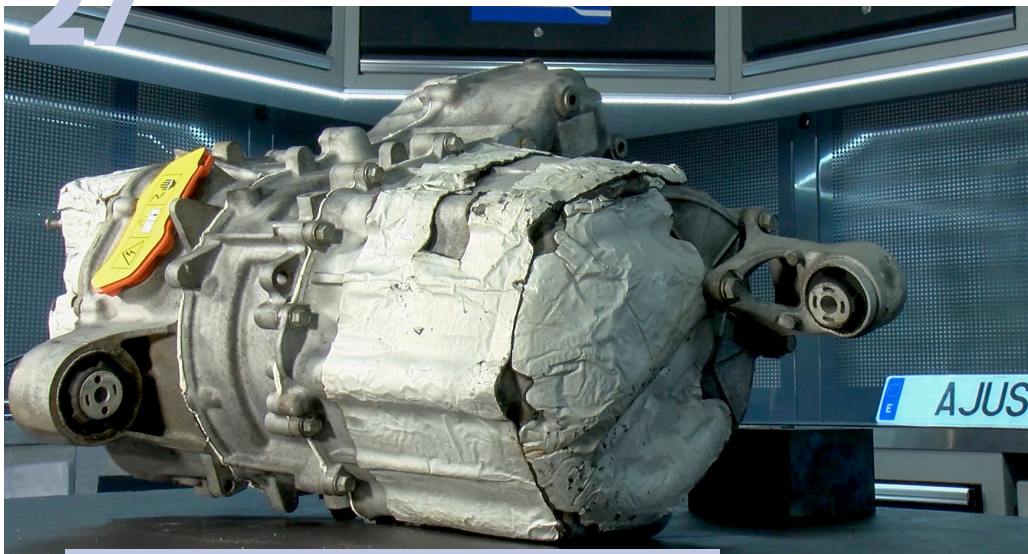
26



Tapa de las fases

Para finalizar, colocamos las **juntas de la tapa de las fases**¹¹ y realizaremos el apriete de 8 Nm.

27



Motor · Vista final del montaje realizado.

información adicional

¿Sabes qué **herramientas necesitas** para reparar un motor de vehículo eléctrico? ¿Conoces las **medidas de seguridad** para llevar a cabo esta reparación? ¿No sabes por dónde empezar?

Visita la sección de vehículo eléctrico de nuestra web donde te resolvemos todas estas dudas y mucho más.

Podrás acceder al vídeo de **medidas de seguridad** y además podrás ver el **vídeo tutorial** donde se muestra paso a paso el montaje del kit Ajusa correspondiente a este vehículo.

Además, puedes contactar con nuestro departamento de asistencia técnica para resolver cualquier duda.

Suscríbete a nuestro canal de Youtube y aprende todo lo que debes saber sobre mecánica.



Pincha aquí para ver el **vídeo de montaje:**

VÍDEO