



Reciclado de juntas MLS.

Las juntas MLS, son muy durables, por estar construidas en acero inoxidable y por su naturaleza, tienen compresibilidad 0%. Es probable, que antes de tener que desarmar un motor por un problema en la junta, haya habido otro motivo, por el cual hubo que desinstalarla.

En la mayoría de los casos, se debe al sobrecalentamiento, (que tuerce las piezas y desaparece la planitud necesaria entre la cabeza de cilindros y el block y comienzan las filtraciones). Si la junta MLS, es la que equipa el vehículo de fábrica, o aunque haya sido sustituida por un recambio genuino, es muy posible que se pueda reciclar, y volver a utilizar sin inconveniente alguno.

Estas juntas, están fabricadas de láminas de acero inoxidable, (entre una y siete), y revestidas con un recubrimiento (caucho fluorado) que sellará las pequeñas imperfecciones de los planos. Muchas veces, se comete el error de "pintar" la junta una vez desinstalada y se vuelve a instalar con resultados, en algunos casos satisfactorios. El inconveniente con este procedimiento, es que el recubrimiento original, se ha resquebrajado al aflojarla, y tiene distintos espesores en distintas partes. La "pintura", no emparejará esas imperfecciones, que podrían estar en un punto crítico, y hacer que la junta falle. A esto se le suma, que el interior de la junta, tiene restos de aceite y refrigerante, y en algunos casos, partículas duras que se desprenden del circuito de refrigeración (sarro) **, que aumentará notablemente la posibilidad de fallas.

**

Los iones con cargas netas opuestas intervienen en un buen número de fenómenos químicos, entre ellos la **crystalización** (origen de las incrustaciones calcáreas) y **reacciones electroquímicas de oxidación** (origen de la corrosión galvánica). Ambos procesos ocurren de forma **espontánea** siempre que participen en el sistema **compuestos salinos, agua, oxígeno** disuelto, un **medio ácido**, y la superficie metálica propensa a recibir las incrustaciones y a corroerse.



En **Juntas Tek**[®], reciclamos este tipo de juntas, desarmándolas, quitándoles el recubrimiento viejo por dilución química, hacerlo por abrasión mecánica (lijas, raspado, etc. formaría rayas, que son pequeños canales, donde la junta no asentaría), y luego de desengrasarlas y aplicarles el mordiente previo al revestimiento, se arman nuevamente, remachándolas como originalmente estaba. La junta está lista para colocar.



Junta MLS usada, antes del proceso de reciclado.

Este procedimiento puede hacerse, únicamente con juntas que hayan equipado el vehículo de fábrica, o sustituida por otra legítima, no importa cual sea la marca, ya que si fue instalada en la terminal de origen, ha superado satisfactoriamente todas las exigencias de diseño.



Los puntos a tener en cuenta, son: que la junta no esté quemada, o que en la zona, donde una junta convencional tiene el aro de fuego, no esté cortada la nervadura.

Este procedimiento es muy útil en los vehículos cuyas juntas originales, son excesivamente costosas, no se consiguen, etc. (autos importados, motos, máquinas, motores marinos, etc.)



Lámina exterior. Se muestra el lado que apoya en la cabeza de cilindros o el block. Tiene nervaduras, en todos los lugares de alta presión.

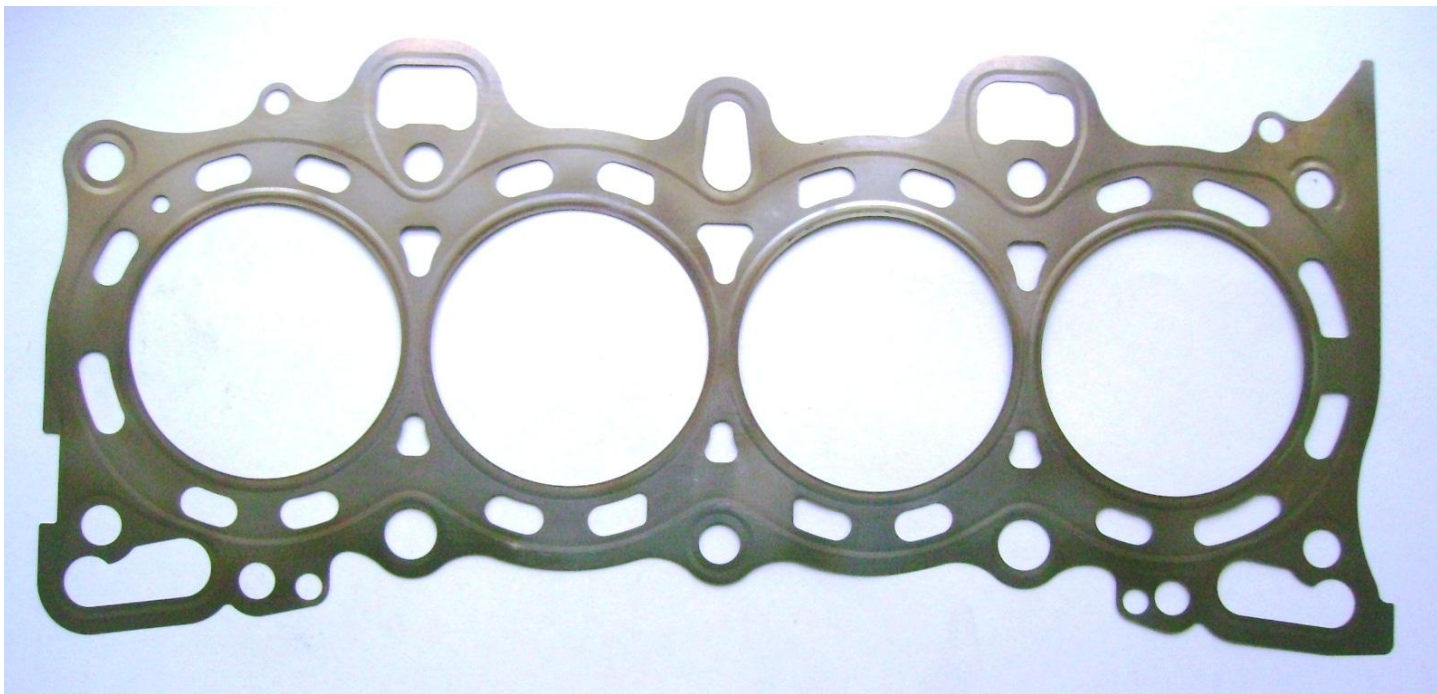


Lámina exterior, mostrada del lado interno de la junta, ya limpia y desengrasada, antes del revestimiento.



Lámina central, que proporciona rigidez y espesor.
Nótese que solamente tiene nervaduras, alrededor de las cámaras de combustión.

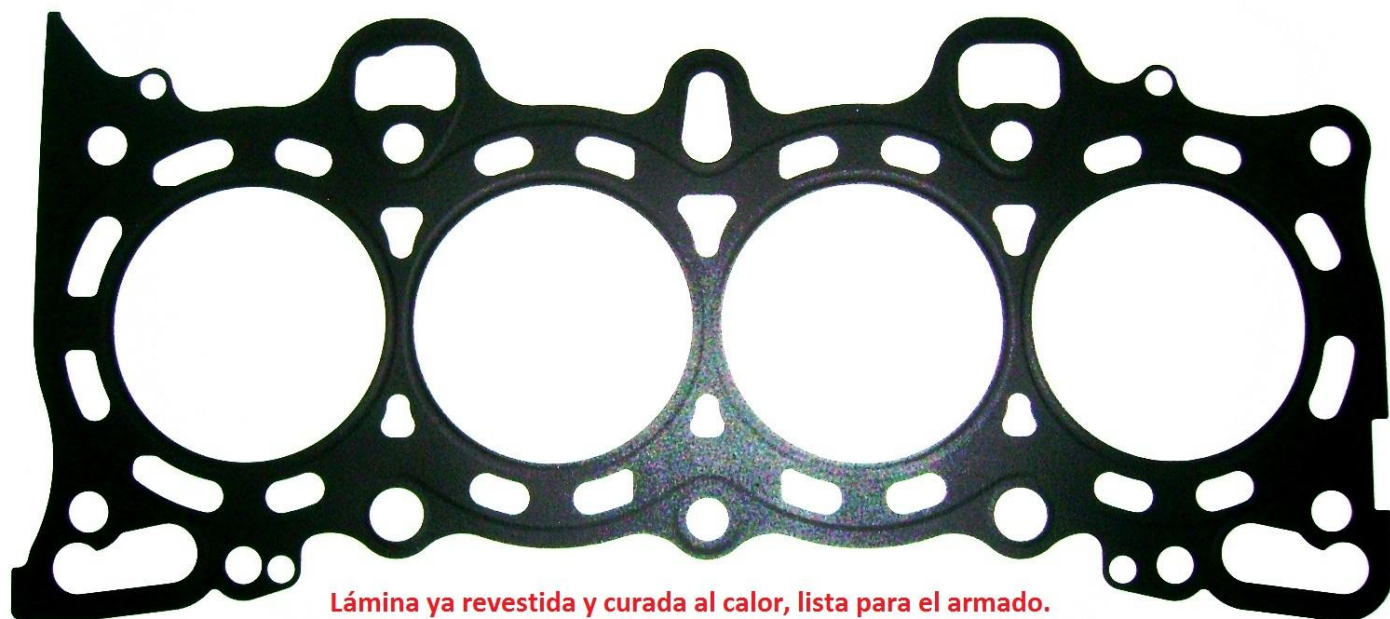


Lámina ya revestida y curada al calor, lista para el armado.



Junta MLS terminada. En este caso, (Honda), la lámina central, no va revestida.