

P.S.I.

SISTEMA DE
INFLADO
DE LLANTAS

RESUMEN SOBRE NEUMATICOS PARA FLOTILLAS COMERCIALES

*Guia autoritaria de Pressure Systems International,
el fabricante del Sistema de Inflado de llantas, para
reducir gastos comerciales de neumaticos*

VOLUMEN 8 EDICION 1

ENERO 2014

Curso de Actualización de Llantas por Controladores y Técnicos

Feliz Año Nuevo
2014! Desde PSI y
Flota Comercial
Compendio de
Llantas.

Para la mayoría de los neumáticos de las flotas comerciales continúan ser su principal costo de mantenimiento y siga único combustible en la jerarquía de general los costos de operación de vehículos. Los precios por neumáticos comerciales no bajan, sólo arriban. En los últimos pocos años el precio de los dos neumáticos nuevos y recauchutados ha estado en un costo positivo el aumento pendiente. Dependiendo de la marca específica de neumático / modelo y la profundidad del dibujo, el precio de dieciocho neumáticos linehaul pueden ser fácilmente en el rango de \$ 7K - \$ 8K. Incluso si usted está especificando los neumáticos recauchutados en la unidad y la posición de remolque, que siguen siendo mirando a un mínimo de \$ 5K. Así que está claro que los neumáticos son una gran inversión para cada flota y el desarrollo de un serio y exitoso programa de neumáticos es una prioridad para ellos. Uno de los claves para un programa de neumáticos de ganar es la educación programa establecido para todos los pilotos y el técnico en su operación.

Es muy común que las flotas para hablar de sus neumáticos y programa de neumáticos con sus asociados nuevos durante el primer día que contratan a la organización, pero está claro que no es suficiente. No debería ser un solo evento de tiempo. Conductores y los técnicos son el sistema de alerta temprana para maximizar millas de desmontaje de neumáticos. Todo el mundo necesita comprender los neumáticos de impacto tienen en el balance final de una flota. El aumento de kilometraje y maximizar el número de neumáticos recauchutados por cubierta puede ser fácilmente mejorada a través de los neumáticos educación. Por ejemplo deberían saber que el mantenimiento de la presión adecuada en los neumáticos se asegurar la huella del neumático es óptima. Subinflado conduce a una huella del neumático más larga (más de caucho en la carretera) el aumento de la

rodadura de los neumáticos resistencia que tiene un impacto negativo significativo en la economía de combustible del vehículo. Subinflado también conduce al desgaste irregular y el retiro prematuro de los neumáticos millas. Recauchutabilidad también se verá afectada negativamente debido al aumento del calor y la flexión cuando se ejecuta neumáticos insuficientemente inflados. Por otro lado, demasiado inflado excesivo también es un punto negativo ya que la huella se hace pequeño y los hombros no se toque el suelo ya que el neumático fue diseñado. Sin embargo, la economía de combustible es un poco mejor con unos neumáticos demasiado inflados ligeramente frente con baja presión.

Conductores y técnicos también tienen que entender que los indicadores de presión de los neumáticos deben ser calibrados en una forma rutinaria. Incluso un nuevo calibre palo marca es sólo una precisión de + / - 3 psi, y unas gotas del suelo de cemento duro y la precisión del indicador continuará disminuyendo.

Otros conductores manera pueden ayudar a maximizar presupuesto de los neumáticos de su flota es notificar mantenimiento de inmediato si notan neumáticos en desarrollo desgaste desigual e irregular. Hay una razón por la cual un neumático no está usando sin problemas y de manera uniforme. Se puede ser la alineación del vehículo, sobre o bajo inflado, también juego axial mucho rueda, duales que no coinciden, o incluso abuso conductor. La mejor fuente de información respecto a por qué los neumáticos desarrollan un desgaste irregular es la Use & Condiciones TMC Radial Tire Análisis Guía. Cada tienda puede utilizar esta biblia del neumático mundo con fines de formación y de referencia. Si no tienen su propia copia, ordenar a través de la American Trucking Association en www.truckline.com. Sus comerciantes de llantas también deben trabajar con usted para ayudar a entrenar a su equipo acerca de los neumáticos y las ruedas.

Visitenos en internet

Para ediciones anteriores o actuales de nuestro
Resumen sobre Neumaticos para Flotillas Comerciales

Para suscribirse o enviarnos cualquier solicitud por favor visítanos en:

[www.
psitiredigest
.com](http://www.psitiredigest.com)

P & R PSI responde a sus preguntas

P. En mi flota bebida de los neumáticos que se ejecutan en ejes motrices tándem tienen unas grandes millas eliminación más rápida en comparación con los mismos neumáticos que se ejecutan en el eje de tracción delantera. ¿Eso es normal?

R. Sí. Cuando un vehículo se vuelve el punto de pivote es el primer eje motriz. El resultado es la parte trasera neumáticos de tracción tienden a matorrales pisar fuera a un ritmo mucho más alto. El más decisivo, cuanto mayor sea el diferencial en millas de eliminación entre los 2 ejes motrices. Los neumáticos se ejecutan en un vehículos linehaul muestran una diferencia mucho más pequeña en millas de eliminación entre los 2 ejes.