

# 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 9 EDICION 10

OCTUBRE 2015

## Programa de Neumáticos de Invierno



Figura 1

Para llantas comerciales, el otoño es la mejor época para asegurar programas de neumáticos de invierno son completamente al día. La tracción del vehículo ahora es especialmente crítico, tanto desde el punto de vista del conductor y la seguridad. Los neumáticos con profundidad de dibujo cerca de los límites legales de 4/32" para los neumáticos de dirección y 2/32" para el resto de posiciones de las ruedas no tienen el mismo nivel de tracción como los neumáticos con la profundidad del dibujo completo. Las flotas que funcionan los neumáticos de costillas en todas las posiciones de las ruedas pueden tener éxito en un buen tiempo, pero van a estar en desventaja de tracción claro en la posición de las ruedas en coche durante el invierno. Selección de los patrones de la banda de rodadura con tacos aumentará transmisión de tracción de los neumáticos de manera espectacular en condiciones de aguanieve y nieve.

Es importante hacer una inspección seria de los neumáticos antes de invierno. Esto implica:

- Medición de la profundidad del dibujo en varios lugares alrededor de la circunferencia del neumático
- Comprobación de signos de desgaste irregular
- Identificar y reparar los pinchazos
- Verificar la edad carcasa
- Compruebe apariencia pared lateral para detectar signos de roturas de impacto y el ozono de craqueo
- llantas Rotar según sea necesario

Vamos a abordar estos 6 puntos.

Un error común en la medición de la profundidad del dibujo es utilizar un medidor de profundidad del dibujo y obtener una lectura de la profundidad del dibujo en un lugar al azar en el neumático. Esto puede ser muy engañoso ya que los neumáticos no siempre están usando de manera uniforme en toda la banda de rodadura (de hombro a hombro) y también circunferencialmente alrededor del neumático. Mediciones de la profundidad del dibujo se deben tomar en cada ranura principal a través de la banda de rodadura en el punto A y luego tomar las mismas medidas de 180 grados de distancia del punto R. Muchos neumáticos tienen expulsores de piedra en la parte inferior de las principales ranuras. Es importante no medir la profundidad del dibujo de un ejector de piedra como la medida le dará una en baja lectura precisa de aproximadamente 2/32". También es importante para asegurar que su profundidad del dibujo dispositivo de medición se calibra. Más fácil verificación es confirmar que la profundidad del dibujo muestra 0 cuando se mide en una superficie plana. (Ver figura 1).

Para maximizar el desgaste y el consumo de combustible requiere que el neumático está funcionando sin prob-

lemas y de manera uniforme. El funcionamiento de su mano a través de la superficie de rodadura (comúnmente conocida como diagnóstico la yema del dedo), junto con una inspección visual confirmará que el neumático está funcionando de manera uniforme. Si hay catación hombro, costillas deprimidas, desgaste estirón alternativo, u otros signos de desgaste irregular, entonces no es normalmente un problema con el vehículo o los propios neumáticos. Puede ser la alineación de vehículos relacionados, los neumáticos insuficientemente inflados, funcionando sobrecargado, o correr a plena carga de salir y volver a casa vacía.

Neumáticos de camiones tienen una propensión a coger objetos puncción. Comprobación de daños en los neumáticos y pinchazos 360 grados alrededor del neumático es importante para asegurar que se minimiza neumáticos relacionados llamadas de servicio en carretera.

La mayoría de las flotas tienen objetivos cuando se trata de la edad carcasa de neumático. Puede ser seis años o incluso diez años pero flotas debe tener un número basado en datos históricos recauchutabilidad rendimiento del neumático. Edad carcasa del neumático se puede identificar fácilmente a través de los últimos 4 dígitos (mes / año) del código DOT se encuentran en un lado del neumático.

Utilice diagnóstico yema del dedo para comprobar la pared lateral de ondulaciones y buscar visualmente para detectar signos de daños por impacto y el agrietamiento.

Basado en las profundidades de banda de rodadura de medición, puede ser el momento para girar los neumáticos de dirección desgastados de nuevo a la posición de remolque y generar el kilometraje adicional. Algunas flotas incluso rotar ruedas motrices, especialmente en las operaciones de recogida y entrega en los neumáticos del eje de accionamiento traseras pueden llevar a cabo mucho más rápido que las ruedas motrices del eje delantero. Cuando los vehículos se convierten con frecuencia en las aplicaciones de la ciudad, el punto de giro es el primer eje de tracción y los neumáticos del eje trasero tienden a fregar la banda de rodadura fuera muy rápidamente.

La conclusión es que las flotas necesitan revisar su programa de neumáticos para asegurar que los neumáticos están en buena forma de entrar en la temporada de invierno.

### 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**