

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 10 EDICION 9

SEPTIEMBRE 2016

Protejiendo las cubiertas de tus llantas para recauchutarlas

La semana pasada visite mi local de camiones de paso para revisar precios con respecto a lo último en llantas de dirección, llantas de remolque y llantas de tracción de la mejor calidad que pueda haber en el servicio de transporte de mercancía. Los precios ya establecidos son para los servicios de transporte de mercancía con neumáticos 295/75R22.5. Las llantas de dirección y las llantas de remolque fueron valuadas en aproximadamente \$600 cada una y las llantas de remolque en casi \$ 500. Después de agregar \$25.23 en (FET) impuesto indirecto por cada llanta. El dueño u operador de pequeñas flotas busca un precio sobre los \$10,000 para equipar cada uno de sus tractores -. Trailers con 18 llantas nuevas. Esta insignificante inversión es la razón por la cual el tema de las llantas es tomado seriamente.

El precio de las llantas es una de las razones principales del porque hay mas del 85% de las flotas con neumáticos recauchutados hasta el día de hoy. Eso es porque los neumáticos recauchutados son un tercio de la mitad del costo de un neumático nuevo. La nueva noticia es que hoy en día los camiones comerciales están diseñados para ser recauchutados varias veces. Es muy importante el proteger la inversión en las cubiertas del neumático y así reducir el presupuesto en llantas y para disminuir el costo / milla. Las cubiertas de los neumáticos pueden recorrer de un modo realista hasta un millón de millas con la implementación de un programa serio que se encargue solo de las cubiertas de los neumáticos. Las cubiertas de las llantas que son seleccionadas cuidadosamente deberían durar por lo menos una recauchutacion y frecuentemente dos recauchutaciones en un servicio de carga. Se espera que la capacidad de recauchutacion sea de 3 a 4 veces en las cubiertas de una llanta de una pick up o de los camiones de servicio de entrega.

Una de las mejores maneras de maximizar la recauchutabilidad de tus llantas es manteniendo la presión de aire correcta. El aire es el que lleva la carga. Dirígete a las ya publicadas tablas de "carga e inflado" para verificar la correcta presión de aire en un neumático en frío (antes de que el auto sea conducido) en uno de tus peores escenarios de carga para un eje y neumático determinado para obtener la mejor presión de aire en el neumático. "Frio" es realmente un nombre poco apto en este caso.... Por definición una llanta esta fría cuando esta no está caliente . Las tablas de carga e inflación están de hecho basadas en una tempera-

tura fría de 70* F. LA presión de la llanta incrementara alrededor del 15 % después de recorrer la carretera a 65 mph y totalmente cargada. Puede tomar varias horas a una llanta el enfriarse después de salir del camino. Tiene un poco mas de sentido el revisar el aire en una llanta "caliente". El mejor momento de revisar la presión del aire en un neumático es durante la mañana cuando el conductor realiza la revisión general. La presión de aire será más acertada. Siempre utiliza un calibrador de aire para neumáticos cuando se esté revisando la presión de las llantas.

El ingrediente principal en los camiones comerciales es el caucho natural. Si una llanta está trabajando con una presión de aire baja, la cubierta de la misma llega a ser significativamente más caliente debido a la combinación de lo largo de las huellas de la banda de rodadura del neumático (18% más de caucho sobre el camino a 80 PSI contra 100 PSI) y la flexibilidad adicional en la parte exterior de la llanta calentaran el caucho natural. Cuando el paquete de cintura de acero del neumático alcanza alrededor de 200* F., la base de los componentes del caucho natural comenzaran a revertirse (Los componentes del caucho dentro de la llanta comenzaran a descomponerse debido al exceso de calor). Esto no es notable hasta que la recauchutacion rechaza la cubierta del neumático y por ende su re-manufacturación por lo cual esto causaría una inflación al presupuesto de las llantas.

Otro consejo para maximizar la recauchutacion es protegiendo la cubierta del neumático de cortadas y rocas clavadas. Trabajando con la banda de rodadura muy baja hará que la cubierta de la llanta sea más susceptible a dañarse. Muchas flotillas tienen como objetivo remover lo profundo de las huellas de la banda de rodadura de la llanta quedando en 6-8 / 32 para las llantas de remolque y las llantas de dirección y 2-4 / 32 para las llantas de los trailers. La compensación es que se reduciría el kilometraje ligeramente, pero la protección de la cubierta de la llanta para poder recauchutarla después, es más importante.

Siempre es una buena idea el evaluar cualquier recauchutacion para estar seguros de que alcancen los estándares de calidad de tu vendedor. Siempre trabaja con una persona profesional en el área de neumáticos para que juntos diseñen un programa en llantas para algún servicio en específico.

P.S.I. y Meritor
Sede del evento
anual en la tecnología de
flotillas en San Antonio,
Sept 13 - 14

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