

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 6 EDICION 2

FEBRERO 2012

¿Por qué tanto alboroto sobre neumáticos con baja inflación?

Para leer Blog de Jim Park sobre la virtud de la inflación, vaya a

http://truckinginfo.com/on-the-road/detail.asp?news_id=75672&news_category_id

¿Alguna vez trató de montar su bicicleta en el camino del parque y se hace más difícil y la más difícil de pedalear incluso en la recta? Cuando se pone a sus nietos en el vagón rojo y requiere una gran cantidad de esfuerzo de girar en círculos alrededor del camino de entrada, ¿alguna vez pensar por qué es tan difícil de tirar del carro? Un reciente artículo encontrado en el blog de Jim Park en Truckinginfo.com (sitio web de servicio pesado Camiones revista) habló acerca de Jim motocicleta con una presión de los neumáticos de tan sólo 10 psi (especificación fue de 28 psi). La motocicleta apenas bajó el camino de entrada y trabajó en la primera marcha. ¿Puede un neumático de baja le causa tanto dolor? La respuesta fue una voz alta sí. Después de inflar el neumático trasero de 28 psi, no podía creer la mejora en la forma en que la motocicleta conducía por la carretera. Tim Miller de Goodyear en el mismo blog fue citado diciendo: "la conducción el suave (baja) los neumáticos era como caminar descalzo en una playa con arena profunda, empujando requiere de la arena movida de lado con el pie energía y es por eso que las piernas se cansado".

Cuando los neumáticos se ejecutan bajo de aire, el neumático resistencia a la rodadura se incrementa significativamente porque hay un caucho mucho más en el carretera. Una huella de neumático de camión aumenta un 18% de longitud cuando desinflada 30%. Que aumento de la resistencia a la rodadura es por qué los neumáticos bajos de la bicicleta, el vagón, y la motocicleta fueron tan difíciles de navegar con desinflados neumáticos.

El aumento de la resistencia de rodadura del neumático es directamente relacionado con la economía de combustible más bajo. Como los pre-

cios del gasóleo rondan en los \$ 4.00 por galón escalo, incluso un uno o dos por ciento de caída en el combustible economía debido a los neumáticos con baja presión tendrá un grave impacto en su presupuesto de los neumáticos.

La única vez que un neumático desinflado es algo bueno es cuando se necesita una gran cantidad de tracción. La carga / pulgada se distribuye sobre un área mayor debido a la huella de neumático más largo. Como un ejemplo, cuando los vehículos militares se están ejecutando en el caluroso desierto de arena, la presión de los neumáticos es baja para obtener una tracción muy necesario. La única salvada es que cuando la presión se baja, que ya no se puede conducir a alta velocidades, debido al calor extra generado por la flexión lateral.

El mantenimiento la presión de los neumáticos en la correcta presión especificada por todo el tiempo es la clave para maximizar el kilometraje y la eliminación de la economía de combustible. Manual de control de presión de neumáticos con un medidor calibrado de presión es una opción, pero usted puede comprobar sus neumáticos por la mañana y a continuación, ejecutar sobre un clavo diez minutos después de que usted fuera de la terminal, reduciendo la presión inmediatamente. La mejor opción para los grupos marginados las llantas del remolque que normalmente tienen el peor aire la presión es utilizar un sistema de inflado del neumático que agrega el aire de forma automática cuando los neumáticos caer debajo de la presión establecida en el cuadro de control.

Trabajar con su profesional de neumáticos es clave para la implementación de un programa de inflado de los neumáticos graves para su flota.

P y R: PSI responde a sus preguntas

P: Hace poco compré los neumáticos nuevos que fueron construidos en el extranjero. Me di cuenta de que varios de los neumáticos tenían el "punto" las letras moldeadas en el flanco del neumático, pero no había un número real después de las letras DOT. ¿Qué debo hacer?

A. Cualquier neumático que se ejecuta en este país debe tener un número DOT moldeada en la pared lateral del neumático por la ley. No todos los países requieren un sellado. Nuestra conjetura es que los neumáticos que tienen adquirido no estaban destinados a ser exportados a los Estados Unidos. Usted debe regresar las llantas de nuevo a su punto de compra.

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