

DESGASTE ANORMAL DE LOS NEUMÁTICOS

Los neumáticos constituyen el elemento de contacto del automóvil con el suelo. A través de ellos se transmiten las diferentes fuerzas que se generan durante la conducción, como las de frenado, aceleración y guiado.

La vida de un neumático está influenciada por diversos parámetros, entre los que destacan: temperatura de trabajo, carreteras por las que se circula, tipo de conducción, etc. Constituyen un elemento de diagnóstico de primer orden, debido a que acusan directamente muchas de las anomalías o desajustes que se producen en el sistema de dirección-suspensión.

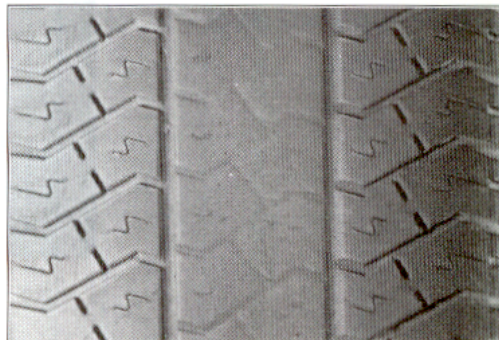
PRESIÓN

Un factor muy importante es llevar una presión de los neumáticos adecuada, pues ello afectará directamente al desgaste y a la seguridad (adherencia y estabilidad). Con presiones inadecuadas, la cubierta se deforma, la banda de rodadura no apoya correctamente y, en consecuencia, aparecen desgastes:

- En ambos bordes, si se debe a bajo-inflado.



- En la zona central, si proviene de un sobre-inflado.



Por lo tanto, la presión debe ser la adecuada y controlarse de forma periódica siempre con el neumático frío, es decir, cuando el vehículo lleve parado, como mínimo, una hora o cuando sólo haya rodado 2 ó 3 kilómetros a reducida velocidad. Si la presión se controla con el neumático caliente, se deberá aumentar la presión recomendada en 0,3 bares.

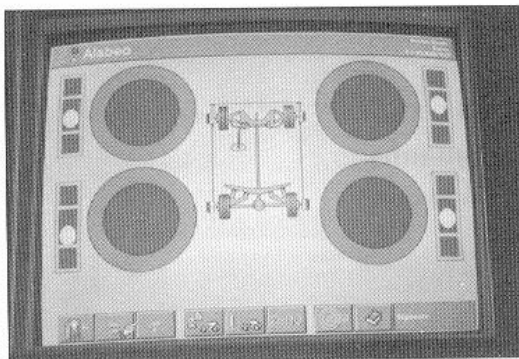
SISTEMA DE FRENOS

Cuando unas ruedas sufren más que otras en las frenadas, suele deberse a que el vehículo lleva los frenos mal regulados. La rueda que soporta más esfuerzo del debido, sufrirá un desgaste irregular. Este desgaste también se produce cuando los discos presentan alabeo o los tambores están ovalados, mal ajustados o excéntricos, teniendo lugar una mayor concentración de esfuerzo en ciertas zonas, que es absorbido por la cubierta:

- Estos desgastes pueden presentar un aspecto liso.
- Con arrancamiento de goma.

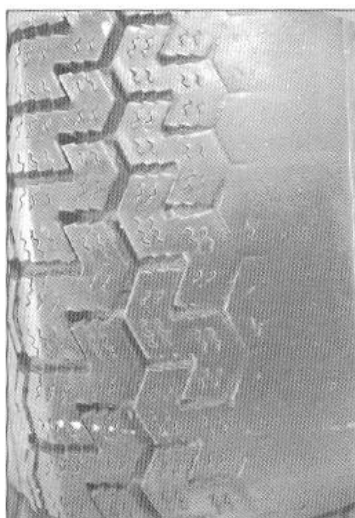


- Un ligero plano con señales de arañazos en el sentido de rodaje.
- Dureza (cristalización) por sobrecalentamiento del neumático en el pavimento.



SISTEMA DE DIRECCIÓN

La falta de alineación de las ruedas puede ser causa importante de desgastes prematuros e irregulares. Una mala convergencia reduce la vida de las cubiertas, al modificar la forma de rodaje, haciendo que el neumático pise incorrectamente:



- Si el neumático delantero izquierdo acusa más desgaste, suele deberse a un exceso de abertura. Si es el delantero derecho el que presenta el desgaste, suele ser por exceso de cierre.

Una forma de averiguar si existe un exceso de divergencia o convergencia consiste en pasar la mano sobre la banda de rodadura. Si se aprecian rebabas de fuera hacia dentro, se trata de un exceso de divergencia; por el contrario, si se detectan al pasar la mano de dentro hacia fuera, se debe a un exceso de convergencia.



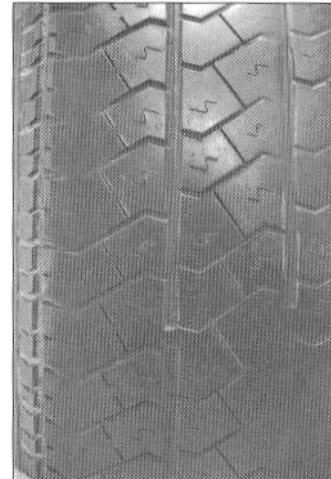
Si se debe a un ángulo de caída excesivo, provocará un desgaste progresivo en la banda de rodadura, que irá de un hombro a otro de la cubierta. El desgaste es más acusado en un extremo que en el otro.

Al pasar la mano, se observa que el desgaste es muy liso y sin rebabas.

SISTEMA DE SUSPENSIÓN

Los desgastes producidos por problemas en la suspensión se manifiestan como irregularidades en determinadas zonas de la banda de rodadura, observándose que otras zonas de esta banda se encuentran perfectamente, tanto en lo que respecta a su dibujo como a su forma.

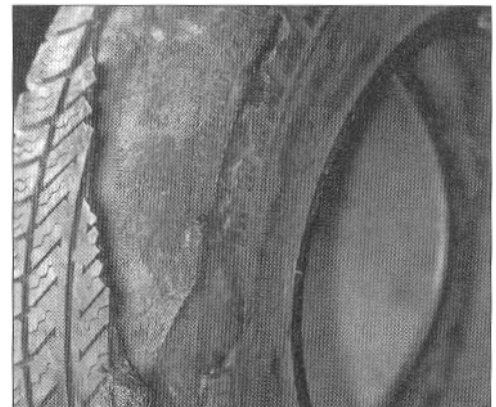
Unos amortiguadores en mal estado harán que la eficacia de la frenada disminuya, ya que los neumáticos no estarán en contacto con la carretera. Una presión correcta y unos amortiguadores en buen estado evitarán la falta de adherencia.



DAÑOS ESTRUCTURALES

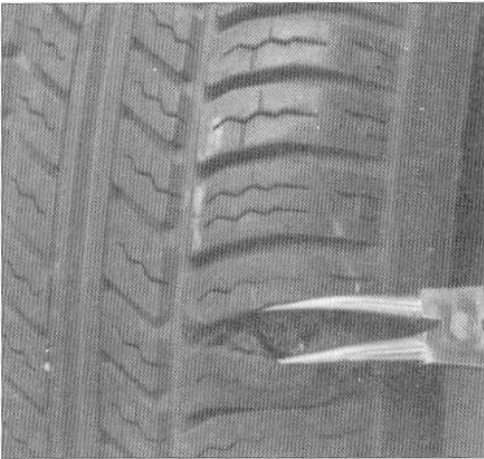
Los daños estructurales que se pueden presentar con más frecuencia en las cubiertas suelen ser:

- Separación en la cima por calentamiento excesivo, rodaje a presión insuficiente, cubierta no adaptada a las condiciones de utilización, aceleraciones bruscas y repetidas, cortes, heridas o cualquier otro daño que alcance a las lonas.
- Bolsas de aire por deterioro de talones durante el montaje.

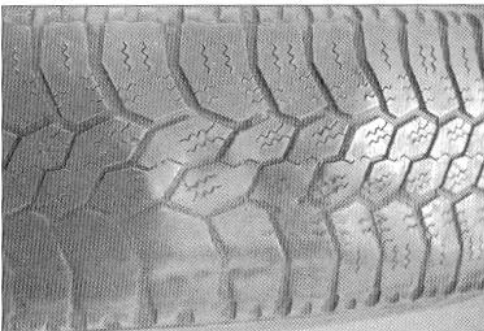




- Rotura de carcasa por un rodaje sin aire, una sobrecarga, agua aprisionada entre la cubierta y la cámara, pliegue por flexión exagerada, choque con o sin señal visible.



- Rotura de la banda de rodadura por corte, alcanzando a las lonas, roce con la carrocería y rodaje sobre objetos cortantes.



- Rotura por choque con un obstáculo o por un bache en la calzada.