

## BOLETIM TÉCNICO

### Sobre Pneus de Passeio Recapados, Recauchutados e Remoldados

## TECHNICAL CUSTOMER SERVICES

A Continental do Brasil tem ciência das práticas de reforma de pneus conhecidas como: Recapagem, Recauchutagem e Remoldagem, que são aplicadas, no mercado brasileiro, em pneus de carga, pneus de passeio e em pneus de motocicletas.

Para que a questão possa ser pontuada, é preciso esclarecer a essência dos três processos:

*"Entende-se por pneu recapado aquele que tem sua banda de rodagem (parte do pneu que entra em contato com o solo) substituída. O recauchutado, além da banda de rodagem, substitui os seus ombros (parte externa entre a banda de rodagem e seu flanco, parte lateral do pneu) e o remoldado que além de substituir a banda de rodagem e seus ombros substitui também toda a superfície de seus flancos...". Fonte: <http://www.inmetro.gov.br/imprensa/releases/pneusRefor.asp>*

Reconhece-se ainda que o processo mais comum aplicado aos pneus de carga é a recapagem a frio (ou a quente) e, para pneus de passeio, a remoldagem.

A Continental do Brasil, em linha com os demais membros da ANIP - Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos, se posiciona a favor da recapagem a frio ou a quente de pneus de carga (que são projetados para receber este processo) e **CONTRA** a recapagem, recauchutagem e remoldagem de pneus de passeio, vans\* e camionetas, levando em conta:

1. Pneus de passeio, vans e camionetas são produzidos com lonas de corpo (carcaça) de tecidos têxteis, naturais ou sintéticos, mais adequadas ao uso sob altas velocidades, mas que são menos tolerantes à fadiga (*stress-cracking*), por isso apresentam vida útil mais curta em comparação com pneus de carga, que possuem estruturas de carcaça feita de aço e que tiveram esta condição prevista em seu projeto, desde sua concepção até sua produção,
2. Os requisitos normativos em vigor não demandam a identificação da carcaça de origem do pneu remoldado, deixando o consumidor susceptível a misturar carcaças diferentes, com comportamentos dinâmicos diferentes, em um mesmo eixo do veículo, gerando desequilíbrio no veículo,
3. O processo de escariação aplicado à reforma de carcaças pode mascarar danos nas lonas de corpo, cintas estabilizadores e *capplies*, que podem se propagar de forma abrupta sob as altas velocidades a que pneus de veículos leves podem ser submetidos,
4. O processo de inspeção de carcaça, por mais minucioso que seja, ainda é realizado de forma visual e com o pneu desmontado, logo é incapaz de identificar de forma eficaz danos causados a carcaça por rodagem com baixas pressões de inflação e impactos, mascarando danos que podem reduzir a vida útil do pneu e colocando em risco sua integridade estrutural,
5. Por fim e em linha com a falha na rastreabilidade na carcaça de origem dos pneus exposta acima, o consumidor, ao adquirir um pneu de passeio remoldado, não é capaz de identificar:
  - a) Quantas vezes este passou pelo processo de remoldagem, apesar das demandas da legislação,
  - b) Quanto tempo de uso esta carcaça foi submetida ao serviço, podendo o pneu recém remoldado, com aparência de novo, ser oriundo de uma carcaça que entregou mais de 150km em diversos anos de vida,
  - c) A data de fabricação do pneu original, que pode ser superior ao tempo máximo de vida recomendado por toda a indústria de pneus de 10 anos.

Tudo isso torna o consumidor susceptível a adquirir um produto com integridade estrutural bastante comprometida pelo uso, **mesmo de empresas que tenham seu processo produtivo aprovado pela amostragem do INMETRO**, já sem nenhuma cobertura de garantia para a carcaça do pneu de seu fabricante original.

De acordo com a normativa em vigor, pneus de passeio remoldados podem ser produzidos de forma a simular a aparência de pneus novos. A diferenciação pode ser feita tomando-se como referência a palavra “Remoldado” obrigatoriamente estampada na lateral desses pneus.

*\* Exceto vans que são originalmente equipadas com pneus 215/75R17.5.*

**Capply**  
(produzido com fios de poliamida)

**Cintas estabilizadoras**  
(produzidas com tramas de aço)

**Lona de corpo**  
(produzida com materiais têxteis, como poliéster)

O conjunto dos componentes: *capply*, cintas estabilizadoras, lonas de corpo e dos talões é chamado de carcaça.

As carcaças usadas são a matéria-prima para o processo de remoldagem.



**Banda de rodagem**  
(elaborada com compostos de borracha)

**Lateral**  
(produzida com composto de borracha)

Durante o processo de remoldagem, as regiões da banda de rodagem e das laterais são raspadas e a carcaça antiga é recoberta com camadas de borracha.

*Estrutura de um pneu radial de passeio.*

#### Referências Externas:

- Boris Feldman / 16/09/2015 - Pneu remoldado: é aí que mora o perigo  
<http://hojeemdia.com.br/opini%C3%A3o/colunas/boris-feldman-1.335048/pneu-remoldado-%C3%A9-a%C3%AD-que-mora-o-perigo-1.364272>
- Boris Feldman / 14/05/2017 - Derrapagens do Inmetro  
<https://autopapo.com.br/blog-do-boris/derrapagens-do-inmetro/>
- Quatro Rodas / 01/05/2017 - O que é “menos pior”: pneus remolds ou recauchutados?  
<https://quatrorodas.abril.com.br/auto-servico/o-que-e-menor-pior-pneus-remold-ou-recauchutados/>

#### Sobre:

Boletim Técnico - Sobre Pneus de Passeio Recapados, Recauchutados e Remoldados (v1)

**Departamento de Serviços Técnicos ao Cliente – Mercosul**

Ouvidoria (Consumidor): 0800 17 00 61

Atendimento ao Revendedor: 11 4583-6190

[www.conti.com.br](http://www.conti.com.br)