

BOLETIM TÉCNICO

Pneus de Passeio Recapados, Recauchutados e Remoldados

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 escareação 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.

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/>

Ouvidoria:

Atendimento ao Cliente Final:

Celulares e Capitais e Regiões Metropolitanas: (11) 4003-9540

Demais Regiões: 0800 17 000 61

Atendimento ao Revendedor: (11) 4583-6190

Site: ajuda.conti.com.br

"Esta mensagem pode conter informação confidencial e/ou privilegiada. A distribuição somente é permitida mediante autorização expressa da Continental do Brasil Produtos Automotivos Ltda. ou suas subsidiárias. Se você não for o destinatário ou a pessoa autorizada a receber esta mensagem, não pode usar, copiar ou divulgar as informações nela contidas ou tomar qualquer ação baseada nessas informações. Se você recebeu essa mensagem por engano, por favor avise imediatamente o remetente, respondendo o e-mail e em seguida apague-o"