|  |
| --- |
|  |
|

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Parte superior do formuláriohttp://www.pneusfacil.com.br/images/Left_Green_Bar.jpg |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pesquisa Pneu:**  |  |  |  |  |

 |

 |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| http://www.pneusfacil.com.br/images/left_whitebar.gif |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| http://www.pneusfacil.com.br/images/shoppingcart.jpg |  | (0) Itens |  | [Carrinho](http://www.pneusfacil.com.br/pagamento.php) |  |

 | http://www.pneusfacil.com.br/images/right_whitebar.gif |

 |  | http://www.pneusfacil.com.br/images/Right_Green_Bar.jpgParte inferior do formulário |

 |
|  |
|

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| http://www.pneusfacil.com.br/images/Left%20Side%20Bar%20Cap%20with%20box.png | **Processo de Recapar, Remoldar, Recauchutar um Pneu** | http://www.pneusfacil.com.br/images/Right%20Side%20Bar%20Cap.jpg |

 |
|  |
|

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Existem três maneiras em que o seu pneu poderá ser reaproveitado, uma vez que a banda derodagem (tread), ou a parte superior do pneu que entra em contato com a pista, estiverabaixo do limite de uso recomendado para ele. Salientamos que, normalmente menos de85% dos pneus de carro passageiro poderão ser reaproveitados. Isso por muitas razões, aprincipal é devido aos arames de metal no interior do pneu, que podem apresentarproblemas e isto compromete a estabilidade do pneu. Indicamos para as pessoas quedesejam contribuir com a preservação do meio e permitem que seu pneu seja reaproveitado,não utilizem seu pneu até chegar o ponto de aparecerem os arames e sim até o nívelindicado pela barra de desgaste ([como saber se está na hora de trocar seu pneu](http://www.pneusfacil.com.br/informacao_tecnica_pneus.php#hora_de_trocar_pneu)).**O que é Recapagem? O que significa Recapagem?**É basicamente o processo de trocar a banda de rodagem (tread) usada por um novo. Háduas maneiras de se realizar este processo, a frio ou a quente. O processo a frio é feitoutilizando um pneu pré moldado que obtém uma banda de rodagem que já com desenho eum tipo de cola do lado oposto que faz a banda grudar no pneu a uma temperatura de 110ºC.Na recapagem a quente, ao contrário anterior, se utiliza algo chamado camelback, isto é,banda crua que grudar ao pneu e formar um desenho uma vez que colocado num molde natempertatura de 150ºC.**O que é Recauchutagem? O que significa Recauchutagem?**Na recauchutagem não somente a banda de rodagem como também os ombros da caraçasão cobertos com uma camada de camelback. Logo depois o pneu é colocado dentro de ummolde e aquecido conforme o processo à quente (150ºC), o camelback obtêm seu desenho.**O que é Remoldagem? O que significa Remoldagem?**Remoldagem, mais conhecido como talão a talão, é o processo de reformar o pneu poraplicar uma camada de camelback na banda de rodagem, parede (lateiras) e nos ombros dacarcaça. O pneu é depois colocado dentro de um molde e submetido ao processo à quente(150ºC), o camelback obtêm seu desenho.Parede, Banda de Rodagem, Ombros do PneuTendo em mente as formas de se reaproveitar os pneus, segue abaixo o procedimentocompleto para realizá-las. Os três métodos seguem o mesmo padrão conforme segue:1. Inspeção. Como informamos anteriormente nem todos pneus podem ser reaproveitados,por isso é importante saber distinguir os que podem ser reciclados e os que não podem. Ainspeção é rigorosa e a maioria das vêzes são utilizadas máquinas específicas para verificarse o pneu tem cortes, buracos e outros danos que não podem ser reparados com camadanova de borracha.

|  |
| --- |
| Máquina de Inspeção de carcaça TecTyres.com.br |
| Máquina de Inspeção de carcaça TecTyres.com.br |

2. Se o pneu for aprovado ele passará para pelo processo chamado Buffering (raspagem). Aquantidade da raspagem depende do processo a ser utilizado (Recapagem, recauchutagemou Remoldagem). No caso da recapagem, somente a banda de rodagem precisa serraspada. Para a recauchutagem, a banda e ombros precisam ser raspados. E finalmentepara remoldagem, é preciso raspar as paredes, ombros e banda de rodagem. Há diversostipos de máquinas que podem ser utilizadas para se raspar um pneu, seja completamenteautomática ou semi-automática, sendo que as automáticas são mais precisas.

|  |
| --- |
| Raspagem da Carcaça |
| Raspagem da Carcaça (Fotos: Heintscheltire.com) |

3. Independentemente se será reformado um pneu pré moldado ou camelback, em ambos oscasos terá de ser adicionado na seção que de raspagem. É muito importante que seja bemajustado na carcaça.

|  |
| --- |
| Adicionado pré moldado a caraças raspada |
| Adicionado pré moldado a caraças raspada (Foto: vanina-export.com) |

4. Esta etapa é a que fará a maior diferença. Se o pneu estiver com uma banda pré moldada,ele será colocado num tipo de forno que o aquecerá a uma temperatura de 110ºC até que acola na banda grude na carcaça. Se o pneu utilizar o camelback e não tiver desenho ou cola,ele tem que ser colocado num molde que contenha um desenho e ser aquecido a umatemperatura mais alta de 150ºC até que a borracha do camelback vulcanize e adira acarcaça. O processo que utiliza o camelback é o mesmo utilizado fazer um pneu novo.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| http://www.pneusfacil.com.br/images/others/forno%20pre%20molde.jpg |  | http://www.pneusfacil.com.br/images/others/molde%20banda%20rodagem%20crua.jpg |
| Forno banda pré moldado à frio 110ºC(Foto: cimaimpianti.com) |  | Forno banda camelback à quente 150ºC(Foto: brightandco.com) |

5. Inspeção final. O pneu é inspecionado para assegurar de que a borracha nova tevesucesso em aderir a carcaça.6. O pneu que passar pela última inspeção poderá ser raspado devido algum excesso deborracha e pintado se necessário. O pneu está pronto para ser usado.Este processo é o mesmo utilizado nos Estados Unidos da América e países da Europa.Pneus remoldados duram menos que pneus novos e a qualidade é inferior devido ao fato deque cada pneu remoldado terá uma carcaça diferente, fazendo com que a qualidade não sejaigual, uma vez que até mesmo pneus novos de diferentes marcas podem ter qualidadeinferior. O que recomendamos no caso de pneu remoldado é, se você é uma pessoa quegosta de dirigir muito rápido por longos períodos, o mais indicado sempre será de adquirirpneus novos, pois possuem uma melhor performance. Por falar nisso, lembre-se de que vocêrecebe o que você paga, pneus remoldados são mais baratos, porém, têm uma durabilidademenor. |

 |

 |

 |