|  |
| --- |
|  |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Parte superior do formulário  http://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.jpg  Parte 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 de rodagem (tread), ou a parte superior do pneu que entra em contato com a pista, estiver abaixo do limite de uso recomendado para ele. Salientamos que, normalmente menos de 85% dos pneus de carro passageiro poderão ser reaproveitados. Isso por muitas razões, a principal é devido aos arames de metal no interior do pneu, que podem apresentar problemas e isto compromete a estabilidade do pneu. Indicamos para as pessoas que desejam 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 nível indicado 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. Há duas maneiras de se realizar este processo, a frio ou a quente. O processo a frio é feito utilizando um pneu pré moldado que obtém uma banda de rodagem que já com desenho e um 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 na tempertatura de 150ºC.  **O que é Recauchutagem? O que significa Recauchutagem?** Na recauchutagem não somente a banda de rodagem como também os ombros da caraça são cobertos com uma camada de camelback. Logo depois o pneu é colocado dentro de um molde 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 por aplicar uma camada de camelback na banda de rodagem, parede (lateiras) e nos ombros da carcaça. 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 Pneu  Tendo em mente as formas de se reaproveitar os pneus, segue abaixo o procedimento completo 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. A inspeção é rigorosa e a maioria das vêzes são utilizadas máquinas específicas para verificar se o pneu tem cortes, buracos e outros danos que não podem ser reparados com camada nova 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). A quantidade da raspagem depende do processo a ser utilizado (Recapagem, recauchutagem ou Remoldagem). No caso da recapagem, somente a banda de rodagem precisa ser raspada. Para a recauchutagem, a banda e ombros precisam ser raspados. E finalmente para remoldagem, é preciso raspar as paredes, ombros e banda de rodagem. Há diversos tipos de máquinas que podem ser utilizadas para se raspar um pneu, seja completamente automática 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 os casos terá de ser adicionado na seção que de raspagem. É muito importante que seja bem ajustado 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 a cola 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 uma temperatura mais alta de 150ºC até que a borracha do camelback vulcanize e adira a carcaça. 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 teve sucesso em aderir a carcaça.  6. O pneu que passar pela última inspeção poderá ser raspado devido algum excesso de borracha 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 de que cada pneu remoldado terá uma carcaça diferente, fazendo com que a qualidade não seja igual, uma vez que até mesmo pneus novos de diferentes marcas podem ter qualidade inferior. O que recomendamos no caso de pneu remoldado é, se você é uma pessoa que gosta de dirigir muito rápido por longos períodos, o mais indicado sempre será de adquirir pneus novos, pois possuem uma melhor performance. Por falar nisso, lembre-se de que você recebe o que você paga, pneus remoldados são mais baratos, porém, têm uma durabilidade menor. | | | |