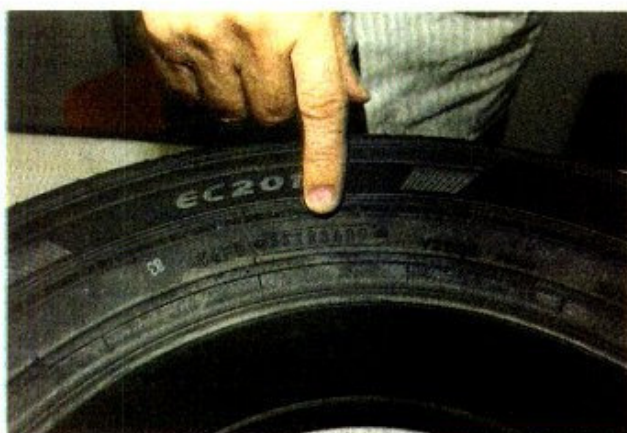
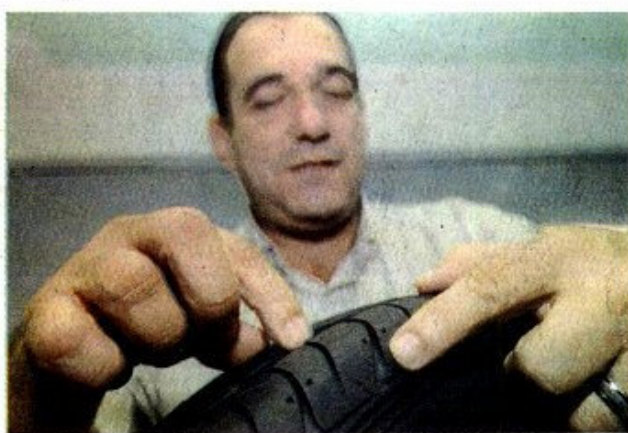


Muito além da borracha

Especialista dá dicas de como economizar e ter segurança quando o assunto é pneu



Um pneu dura cerca de cinco anos. A data está registrada na parte externa



Os sulcos, que drenam a água, são os desenhos na planta de rodagem

ISRAEL CONTE ESPECIAL PARA A CRÍTICA

Você sabia que 30% dos gastos do seu carro são com pneu? E que se a manutenção adequada não for feita essa porcentagem pode aumentar ainda mais e trazer insegurança aos ocupantes do veículo? Os cálculos são de Osmar Nunes, especialista em pneus, que tem no currículo passagens pelas fábricas da Bridgestone e Firestone, e atualmente está em Manaus, na Pneu Forte.

"Cuidar do pneu, significa cuidar do carro. Previne acidentes e economiza dinheiro", diz o especialista. Em entrevista, Osmar adverte que a falta de alinhamento e balanceamento, rodízio e calibragem errados são verdadeiros vilões e que pneu tem sim prazo de validade. "Um pneu dura cerca de cinco anos", diz Osmar. A data está registrada na parte externa do pneu (ver foto acima). "Por exemplo, na combinação R3609, lê-se: fabricação feita na 36ª semana de 2009", comenta.

CALIBRAGEM

Um item que muitos motoristas

não levam tão a sério diz respeito a calibragem correta. "Se a pressão for 10% diferente da indicada pelo fabricante, o pneu desgasta até 25% a mais. A calibragem deve ser realizada sempre com os pneus frios. Portanto, não ande mais de 2 km até chegar ao posto ou ao borracheiro, pois acima disso, o pneu começa a aquecer expandindo as moléculas de oxigênio. Quando a calibragem for feita, o valor será equivocado, pois o pneu estará mais inflado", explica. "O ideal é que essa manutenção seja feita num intervalo de 8 a 10 dias", aconselha. Nos automóveis, o valor da pressão recomendada vem registrada na porta dianteira ou na tampa do tanque de combustível.

NO ARO CERTO

Use o pneu certo para o seu carro. "É bom lembrar que a plataforma do carro foi construída para um certo tamanho de pneu. Se o proprietário compra um carro com aro 13 e resolve colocar um aro 17 para ficar mais esportivo, pode até ganhar mais estabilidade, no entanto compromete o freio e a suspensão, logo aumentando os gastos

Saiba mais

>> Calibragem com Nitrogênio

A calibragem dos pneus feita com nitrogênio em vez de ar comprimido é mais vantajosa pois esse gás mantém a pressão constante em todas as temperaturas e por mais tempo, fazendo com que os pneus sofram menos desgaste. O nitrogênio é um gás inerte, não inflamável, ou seja, ar seco sem oxigênio. O grande problema do ar comprimido é que com as alterações de pressão o pneu sofre deformações, indo da falta de ar ao excesso em um curto espaço de tempo. Mas vale ressaltar que a manutenção do pneu é que garante sua longevidade. Em Manaus, a calibragem com nitrogênio custa R\$7,50 por roda.

com manutenção", adverte.

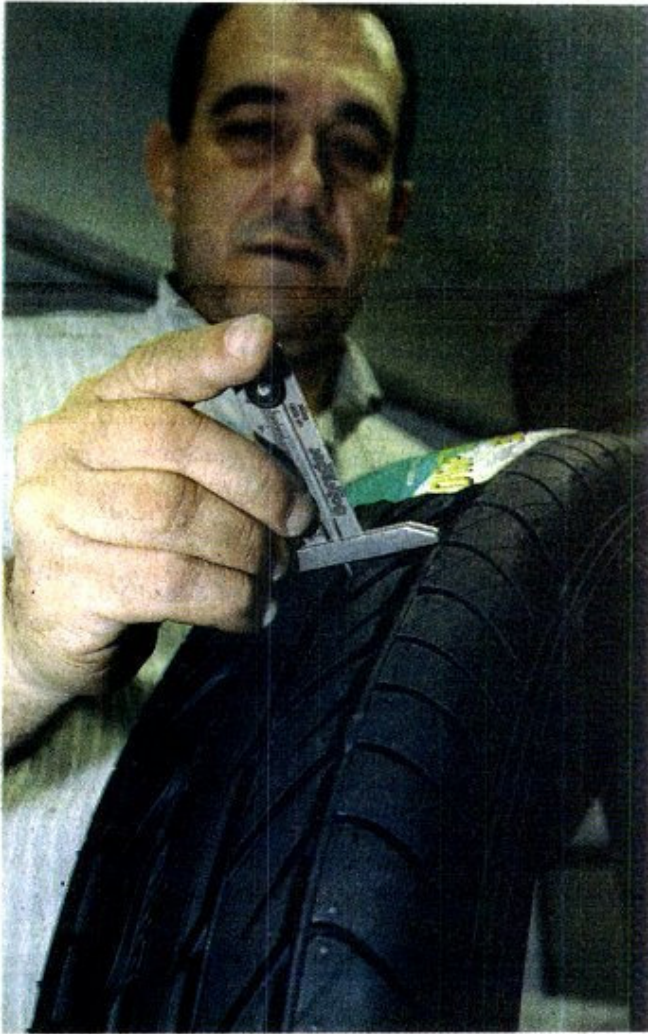
Outro erro comum, segundo Osmar, é achar que no rodízio, os pneus novos devem ficar na frente. "Os pneus novos devem sempre ficar atrás pois numa

derrapagem é mais fácil segurar o veículo", garante.

Por último, é preciso observar outro detalhe. "Se o pneu for bidirecional, ou seja ele pode ser montado em qualquer sentido (existe uma seta no pneu indicando a direção), aconselha-se rodízio em 'x' (dianteira esquerda com traseira direita e dianteira direita com traseira esquerda). Se o pneu for unidirecional, ou seja sua montagem no aro só pode ser realizada num único sentido, o ideal é que no rodízio as rodas de trás venham para a frente e vice-versa", aconselha.

MONTAGEM

A questão de montar o pneu na direção correta tem a ver com a drenagem de água realizada pelos sulcos, aquelas depressões ou desenhos na planta de rodagem. "Caso o pneu for montado de maneira equivocada, ele não realizará o escoamento da água em dias de chuva. Se o motorista encontrar uma situação de aquaplanagem - situação em que a lâmina d'água formada pela chuva provoca a perda de contato dos pneus com o solo, será difícil controlar o carro", comenta Osmar.



A validade do pneu também pode ser medida pela profundidade dos sulcos

Ideologia das 'Pneus Verdes'

Os "Pneus Verdes" estão sendo estudados e em breve podem chegar ao País. Com a mesma cor e aparência dos pneus comuns, os pneus verdes são uma grande aposta para as fabricantes do segmento e para o mercado nacional. Desconhecido para muitos, estes pneus têm seus diferenciais na sua fórmula de composição, que influencia diretamente no desempenho do veículo na pista e, com isso, pode torná-lo mais ecológico e aliado ao Meio Ambiente.

A maior parte da matéria deste pneu vem do petróleo, mas a singularidade está justamente no objeto de acrescentar outros componentes de origens renováveis na fórmula do pneu verde. A principal e mais utilizada delas é a Sílica, uma espécie de um pó fino. "O pneu verde em síntese utiliza a mesma composição dos pneus convencionais acrescido do componente Sílica. A Sí-

lica pode ser obtida por meio do processamento de diversos componentes orgânicos, como por exemplo, a casca do arroz", explica Felício Felix, analista técnico do Centro de Experimentação e Segurança Viária - **Cesvi Brasil**.

Segundo pesquisas que estão sendo feitas desde 1990, os pneus verdes poderão diminuir o atrito do carro com o solo, e assim ajudar a diminuir o consumo de combustível. "Diversos ensaios têm sugerido valores de até 5% de economia de combustível, ou ainda, estimativas que indicam esta economia em até 1 litro de combustível a menos por 100 quilômetros rodados", comenta Felix.

Enquanto os pneus verdes não chegam, o Conselho Nacional do Meio Ambiente - Conama, já tem uma legislação que torna os revendedores de pneus co-responsáveis por 70% do destino final do produto usado.



Manutenção
Felício Felix, especialista em pneus, tem no currículo viagens para fórmulas Bridgestone e Firestone, e atualmente está em São Paulo, no Pneu Forte.