

Furou ? Cortou ? É hora de consertar

O pneu, único elemento de contato entre o veículo e o solo, sofre constantes agressões ao passar por cima de tudo que há no chão: piso bom ou ruim, pedras, detritos, sujeira e qualquer outra coisa que estiver pelo caminho. Nessas situações ocorrem danos que podem ir de um leve corte superficial até uma avaria que chegue a inutilizar o pneu, porque muitas vezes são aplicados consertos incorretos, que ao invés de recuperarem os pneus acabam por condená-los ao sucateamento precoce.

Furos de prego em pneus sem câmara devem ser consertados de dentro para fora: é preciso desmontar o pneu, verificar a extensão do dano e se há outras avarias, principalmente no liner, a camada interna que retém o ar e a pressão de calibragem. Consertos do tipo “macarrão” colocados de fora para dentro e sem desmontar o pneu são provisórios, para ser usados numa emergência, mas nunca em caráter definitivo. Fabricantes sérios desse tipo de reparo incluem nas embalagens uma instrução de aplicação, onde está descrito que se trata de um conserto provisório. O conserto correto para esses pneus é um plug, que requer ferramentas e técnica apropriada para ser aplicado.

Quando o dano é maior a região afetada no pneu perde resistência porque as lonas internas foram rompidas. Para recuperar essa resistência aplica-se um manchão. Aqui também é preciso conhecer as diferenças para saber se foi usado o reparo correto.

As lonas da estrutura do pneu comum são colocadas de lado a lado, formando uma diagonal em relação ao centro da banda de rodagem. O manchão possui internamente lonas que estão na mesma posição, e lhe confere um formato semelhante a um “X”. No centro, existe uma inscrição na qual está escrito “diagonal”, identificando o tipo de pneu em que pode ser aplicado. Há também duas setas e a inscrição “talão”. Assim, o manchão só pode ser aplicado com o lado das setas voltado para o talão para que acompanhe a direção das lonas da carcaça.

O manchão para pneus radiais tem a forma de um retângulo. Também no centro existe a inscrição “radial” e as mesmas setas indicando o lado que deve estar voltado para o talão. O formato acompanha a posição das lonas da carcaça que vão de talão a talão, cruzando a banda de rodagem no sentido do raio do pneu, daí o nome radial.

Ao consertar um pneu, qualquer que seja o dano, não se deixe levar unicamente pelo preço. Qualquer conserto, por mais caro que seja, ainda é muito mais barato que perder o pneu por ter aplicado um conserto errado ou indevido.