

Por quê controlar pneus ?

Radial, diagonal; com câmara, sem câmara; liso ou borrachudo; afinal, qual é o melhor pneu ?

A resposta a essa pergunta não é simples, da mesma forma que não é única. Pode variar de empresa para empresa, pelo tipo de transporte feito, condições de uso dos pneus, manutenção de pneus e veículos, e por uma imensa gama de outros fatores.

A melhor resposta que pode ser dada é a seguinte: “O melhor pneu é aquele que proporcionar o menor custo por quilômetro rodado”. Por isso é tão importante controlar o desempenho dos pneus da frota, e esse controle não pode se limitar apenas em saber quantos quilômetros rodou.

Em geral as comparações seguem esse caminho, e acredita-se que determinado pneu é melhor porque rodou mais quilômetros. Isso pode levar a conclusões equivocadas. Vejamos pelo exemplo: digamos que um determinado pneu tenha rodado 60.000 km enquanto que um outro rodou 70.000 km. A dedução mais imediata é que o segundo é a melhor opção, mas quando se leva em consideração o custo quilométrico, a conclusão pode se inverter.

No mesmo exemplo, vamos supor que o primeiro pneu custou R\$ 600,00 e o segundo custou R\$ 750,00. Calculando o custo/km temos o seguinte resultado: o primeiro pneu custa R\$ 10,00/1.000 km rodados, e o segundo, R\$ 10,71/1.000 km rodados. Uma diferença de 7 %. Dessa forma, vemos que o primeiro pneu, apesar de apresentar uma quilometragem menor, é mais barato – e melhor – na relação valor / desempenho. Para quem prefere calcular o custo por 1 km, os resultados são, respectivamente, R\$ 0,0100 e R\$ 0,0107.

A mesma forma de avaliação deve ser aplicada na comparação de resultados das reformas dos pneus. Uma maior quilometragem não necessariamente indica o melhor resultado. No cálculo de custo também podem ser incluídos os gastos com câmaras e protetores, consertos e trocas de válvula, por exemplo.

A partir dos resultados de custo quilométrico podemos comparar desempenhos de pneus pelo tipo (com ou sem câmara), construção (radial ou diagonal), marcas, modelos, reformas e reformadores, desenhos, etc.

E o mais importante nisso tudo é acompanhar o desempenho (e a quilometragem) até o final. Não se deixe impressionar por resultados iniciais e parciais. Um pneu não se desgasta de forma linear até o final isto é, se para rodar os 20.000 km iniciais gastou 5 mm de borracha e ainda tem mais 10 mm, não significa que o resultado final será 60.000 km. Na maioria das vezes isso varia, e o resultado prático difere do teórico.