

PELA SUA SEGURANÇA

PNEU USADO PODE SER ARRISCADO

Dicas e Conselhos



1. Que pneu utilizar?

Para otimizar o comportamento do veículo e adaptá-lo às suas necessidades, os fabricantes desenvolveram diferentes gamas. Aconselhe-se com um profissional.

O QUE DIZ A LEI?

- Sobre o mesmo eixo, é obrigatório montar dois pneus idênticos (mesma marca, mesmo desenho de esculptura...)
- No Inverno, a utilização de pneus específicos (neve, com pregos...) e/ou de correntes pode ser obrigatório em certas condições.

2. A montagem: um trabalho de profissionais

Esta complexa operação consiste em montar um conjunto composto de uma jante, de um pneu e de uma válvula, sem esquecer do ar a pressão.

Todas as intervenções confiadas a um profissional garantem o escrupuloso respeito das normas dos fabricantes de pneus, dos construtores e da legislação.

Ele poderá detectar eventuais anomalias susceptíveis de afectar a sua segurança.

3. A pressão adequada

A cada volta da roda, o pneu se deforma cerca de 12 vezes por segundo, num veículo a 90 Km/h. A pressão determina a amplitude das deformações.

A PRESSÃO INSUFICIENTE:

Quando a pressão é insuficiente, a temperatura eleva-se excessivamente, provocando a fadiga dos seus elementos e um desgaste anormal.

Também o comportamento do veículo é comprometido.

Os danos podem ser irreversíveis e perigosos. Além disso, o consumo de combustível aumenta.

A PRESSÃO EXCESSIVA:

Afecta a estabilidade do veículo, já que diminui a superfície de contacto com o solo.

O conforto e a duração são igualmente penalizados.

4. Manutenção habitual

Um pneu perde pressão devido à passagem normal do ar através dos seus componentes, pequenas perfurações, fugas nas válvulas ou através da união pneu/jante.

Por segurança e conforto, deve-se verificar as pressões pelo menos uma vez por mês e sempre antes de uma longa viagem, sem esquecer a roda suplente.

5. O desgaste: factores de risco

O desgaste de um pneu é mais rápido ou mais lento em função de diversos factores:

- Sinuosidade e revestimentos das estradas.
- Estilo de condução.
- Estado mecânico do veículo.
- Pressão dos pneus

O principal risco é a perda de aderência em solo molhado, quando o desenho da escultura restante não é capaz de evacuar a água entre a superfície de contacto e a estrada: é quando ocorre o aquaplaning.

O QUE DIZ A LEI?

Os pneus devem apresentar esculturas aparentes em toda a superfície da banda de rolamento.

Não devem apresentar cortes profundos nos seus flancos.

Durante toda a sua utilização, os canais principais da banda de rolamento devem ter uma profundidade mínima de 1,6 mm¹

DESGASTE ANORMAIS:

As rodas de um veículo não estão “paralelas ou direitas”, formam ângulos com o eixo do veículo para otimizar o seu comportamento:

Estas regulações – a geometria, especialmente o paralelismo – podem desajustar-se, depois de um impacto, por exemplo, isto provoca um desgaste irregular característico.

6. Vigiar o aspecto do pneu

Outros sintomas podem conduzir a uma substituição antecipada dos pneus:

- Gretas, frequentemente ligadas ao envelhecimento das borrachas.
- Cortes (nos flancos ou na banda de rolamento).
- Deformações localizadas, impacto, aspecto suspeito...

Em todos os casos, consultar um especialista em “Lista de Centros Técnicos”.

7. Como ler um pneu?

MARCAÇÃO D.O.T.

O regulamento UNECE n.º 30 obriga a que todos os pneus sejam identificados com a data e lugar de fabrico.

A data de fabrico está moldada na borracha de um dos flancos do pneu. É composta pelos 3 ou 4 últimos dígitos do código alfanumérico que forma o DOT (foto 1) ou a seguir ao código de identificação (foto 2).

328

Até 1989: fabricado na semana 32 de 1988

049

Entre 1990 e 1999: fabricado na semana de 04 de 1999 (o triângulo indica a década de 90).

4305

A partir de 2000: fabricado na semana de 43 de 2005.

Os primeiros dígitos representam a semana de fabrico, e os últimos, o ano de fabrico (unicamente 1 dígito quando o ano de fabrico é anterior a 2000).



1



2

¹ Aplicável aos veículos ligeiros e reboques com peso bruto não superior a 3.500 Kgs, sendo aquele valor de 1mm para os restantes veículos.

NA ANÁLISE DO PNEU, VERIFICAR:

- Número (TIN) de identificação DOT apagado ou removido, que se encontra na parede lateral do pneu.
- Pneus com o código da data com mais de 10 anos. O código da data – os últimos três ou quatro dígitos do DOT TIN – indicam a semana e o ano de fabrico do pneu. Os fabricantes do veículo podem recomendar uma idade cronológica diferente a partir da qual um pneu deve ser substituído, baseados no seu conhecimento da utilização específica do veículo;
- Pneus que tenham feito parte de um programa de recolha ou de substituição.
- Profundidade de piso inadequada a uma utilização contínua (isto é, desgaste quase total). Pneus com profundidade de 1,6 mm, em qualquer ponto do piso, estão gastos.
- Originalmente ou actualmente montado numa jante empenada, amolgada, estalada ou de qualquer outra forma danificada.
- Designado como “pneu de sucata” ou de outro modo não destinado a continuar a ser utilizado em estrada.
- Tendo sido anteriormente cheio com qualquer produto vedante ou de equilibragem.
- Pneus com piso reaberto/ reesculturado.
- Com legendas nas paredes laterais tais como “Impróprio Para Uso Em Estrada”, “NHS”, “Só para competição”, “Só Para Utilização Em Agricultura”, “SL”, (pneu limitado a uso agrícola), ou qualquer outra indicação que indique o pneu estar proibido de ser usado na via pública.
- Pneus para utilizações específicas, como por exemplo, pneus com marcação M+S (mud and snow), destinados a condições inverniais requerem temperaturas inferiores a 7.C para serem eficientes, não sendo os mais adequados em grande parte do território nacional.

Para mais conselhos procure um profissional!

CENTROS TÉCNICOS:



Dinamização: Comissão especializada de produtores de pneus da ACAP

Uma Campanha com o apoio de:

IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres

ASAE – Autoridade de Segurança Alimentar e Económica

UNT – Unidade Nacional de Trânsito

VALORPNEU – Sociedade de Gestão de Pneus Usados