

## Como prevenir falhas prematuras dos pneus do seu VR

Artigo original traduzido/adaptado/complementado →

<http://markpolk.rvtechtips.com/2009/06/how-to-prevent-premature-rv-tire.html>

Sobrecarga no seu VR é a causa principal para problemas com os pneus. Distribuição de peso inadequada e uso de todo o espaço disponível de carga no seu veículo resulta em sobrecarga. O único meio de verificar se seu VR está com sobrecarga ou carregado de forma desbalanceada é levá-lo a uma balança que faça a aferição de peso por eixo. Inclua na carga todos os passageiros, mantimentos, roupas, combustível, água e todo o material de limpeza/cozinha. Cada eixo tem que ser pesado isoladamente como também você tem que obter o peso total, o que permitirá que você avalie o peso máximo possível como também o peso por eixo. Se você reboca algum veículo/carreta, pese-os também. Tenha em conta que mesmo que você não tenha excedido as taras permitidas o ato de rebocar provoca empuxo vertical (peso) no veículo tracionador e isto poderá exceder a capacidade dos pneus do seu VR.

Os 2 parágrafos a seguir não se aplicam para os veículos que tem rodoalibrador em uso. Trafegar com os pneus desbalanceados (abaixo da pressão recomendada) é o segundo item mais importante que provoca falha nos pneus. O peso máximo admitido para um pneu só é válido se o mesmo foi calibrado corretamente. Pneus vazios provocam superaquecimento da borracha e sob condições de carga próxima da máxima ocorrerão falhas. Nestes casos, apesar de externamente os pneus estarem aparentando boas condições, a estrutura interna dos mesmos foi danificada e este dano cedo ou tarde incorrerá na perda do pneu.

Pneus podem perder até 2 libras ao mês, mesmo sem qualquer vazamento aparente. Se você não checar os pneus a cada 3 ou 4 meses, eles podem estar seriamente desinflados. De forma recomendada, você deve verificar a pressão dos pneus toda vez que for se deslocar para uma viagem e também em períodos de dias quando viajando, corrigindo as calibrações dos pneus quando necessário. Se possível sempre verifique os pneus quando eles estiverem frios, antes de movimentar o VR. A medição de calibragem com os pneus quentes vai gerar uma leitura acima da normal utilizada o que vai induzi-lo a baixar a mesma: isto é um erro, pois quando os pneus retornarem a temperatura normal vão estar descalibrados para menos. Se você ainda não tem, adquira um calibrador de mão preciso. Ajuste as pressões dos pneus de acordo com o recomendado pelo fabricante e nunca exceda a máxima pressão recomendada.

O ozônio do ar e raios ultra-violetas do sol encurtam a vida dos pneus. Não é incomum encontrar pneus com baixa quilometragem de uso mas repleto de pequenas rachaduras (ranhuras) provocadas por ozônio e raios UV. O ozônio provoca o que chamamos podridão seca, enfraquecendo a resistência física do pneu. Raios UV também provocam o mesmo efeito e de maneira mais rápida ainda: o resultado é o ressecamento e enfraquecimento dos pneus, especialmente nas laterais. Inspeção os pneus do seu VR e se você encontrar pequenas fendas irregulares (rachaduras) dirija-se a um profissional para que os mesmos sejam melhor avaliados. Uma maneira de prevenir os efeitos do ozônio e dos raios UV é cobri-los para evitar a luz direta do sol e o ar circulante. Em caso de não uso previsto para um longo período, remova os pneus e guarde-os num local fresco, seco e sem luz do sol. É recomendável também colocá-los sobre um pedaço de madeira suficientemente largo (tábua) para que o mesmo caiba totalmente sobre a madeira e evite o contato com o solo/piso.

A idade do pneu é um outro item que tem que ser acompanhado pois contribui para falha do mesmo. Mesmo que o pneu tenha sido pouco usado ou guardado de forma correta e aparentemente pareça estar ótimo, o tempo se encarrega de ressecá-lo e este ressecamento diminuirá sensivelmente sua sobrevida. Para checar a idade do seu pneu, existe um padrão internacional onde um número é gravado no mesmo. Nos pneus antigos o último dígito é o ano de fabricação (0 = 2000) e os dois imediatamente anteriores é a semana em que o pneu foi

fabricado (51 é a quarta semana do mês de Dezembro). Os novos usam 4 dígitos: 3202 significa que o pneu foi fabricado na 32ª semana do ano 2002.

Uma outra situação desfavorável para os pneus é permanecer com o seu VR estacionado num mesmo local por um longo período de tempo. Isto provocará o que se chama “quadratura dos pneus”. O resultado é que o pneu perderá seu arredondamento na parte que toca o solo, tenderá a ficar com uma face ligeiramente reta e haverá um enfraquecimento total da estrutura do pneu nesta parte que toca o solo. Para evitar isto, movimente periodicamente (pode ser semanalmente) seu VR para frente e para trás de maneira que a parte do pneu que toca o solo seja constantemente trocada.

Um procedimento padrão entre os caminhoneiros no Brasil é uma vez havendo necessidade de aquisição de pneus novos, os novos adquiridos são instalados no eixo dianteiro e os pneus antigos do eixo dianteiro são transferidos para a traseira. Isto se prende ao fato de que falhas em pneus dianteiros oferecem riscos muito maiores que falhas em pneus traseiros.

Para um uso balanceado dos pneus, faça rodízio dos mesmos.

### causos

1- em 1996, em Salvador, adquiri uma carreta Camping Star 1991 que só tinha feito a viagem de inauguração. Segundo o ex-dono, um Geólogo da CBPM, (Companhia Bahiana de Pesquisa Mineral), que nunca havia acampado com a família, fez a primeira e única viagem em meados de FEV/1991. A esposa permaneceu calada todo o período do acampamento e ao retornarem para casa a mesma soltou os *bichos*: na próxima você vai sozinho, pois eu nunca mais vou. Detestou.

Na minha primeira viagem com a carreta (segunda da carreta, quando fui para Lençóis-BA) providenciei um pneu estepe antevendo a possibilidade de estouro dos mesmos, pois a carreta ficou armazenada 5 anos numa vaga de garagem. Não deu outra: após 70 km um dos pneus (aparentemente novinho) estourou e parei em Feira de Santana para providenciar 2 pneus Pirelli novos (155R13).

2- Em Janeiro deste ano tive um pneu traseiro direito de meu motorcasa estourado entre Dourados-MS e Guaíra-PR. O MH estava com 19.000 km originais e pneus Michelin também originais do ano 2001. Em Foz do Iguaçu adquiri 2 pneus Michellin novos, coloquei-os na frente e transferi o dianteiro esquerdo para o local do estourado. Pedi a verificação de todos os pneus e comprovou-se que o pneu dianteiro direito antigo era o único que apresentava algum risco de falha. Conclusivamente, estes pneus do lado direito (dianteiro e traseiro estourado) foram os que ficaram diretamente expostos ao sol da manhã na garagem do ex-dono do MH: uma comprovação de que os raios UV ressecam, enfraquecem e provocam falhas nos pneus.

sugestões/complementações: envie para [adautosouza@globo.com](mailto:adautosouza@globo.com)