

Als führender [China Semi Trailer Bremstrommel Hersteller](#) Und die spezielle Semi-Trick-Brems-Drum-Fabrik sind wir auf das EntWirrfen, Herstellen und Liefern von Hochleistungsbremsen-Trommeln für Nutzfahrzeuge weltweit spezialisiert. Mit fortschrittlichen Produktionsanlagen, strengen Qualitätskontrollsystemen und jahrzehntelanger Branchenkompetenz stellen wir sicher, dass jede Bremstrommel internationale Standards für Sicherheit, Haltbarkeit und Zuverlässigkeit erfüllt oder übertrifft.

Was ist eine Bremstrommel?

Eine Bremstrommel ist eine kritische Komponente eines Trommelbremssystems, das üblicherweise in Fahrzeugen (insbesondere auf Hinterrädern oder älteren Modellen), Motorrädern und einigen Industriemaschinen verwendet wird. Hier "ist ein Zusammenbruch:

Wie es aussieht:

Es ist eine hohle, zylindrische, gusseiserne (oder manchmal zusammengesetzte) Komponente.

Es ähnelt einer kurzen, breiten Dose oder einer Trommel.

Die innere Oberfläche ist glatt bearbeitet, um eine konsistente Reibungsfläche zu ermöglichen.

Wo es sich befindet und wie es sich bewegt:

Die Bremstrommel wird direkt an den Radnabe oder den Achsflansch verschraubt.

Es dreht sich mit dem Rad.

Seine Hauptfunktion: Um die Bremschuhe zu drücken, um eine Reibungsfläche zu ermöglichen, erzeugt die Kraft, die zum Verlangsamen oder Stoppen des Drehrads erforderlich ist.

Wie es funktioniert (innerhalb des Drum Bremssystems):

In der stationären Bremstrommel befinden sich gebogene Bremschuhe mit ReibungsMaterial (Bremsauskleidung).

Wenn Sie das Bremspedal drücken, zwingt der Hydraulikdruck (oder ein mechanisches Kabel in Feststellbremsen) einen Radzylinder, um die Bremschuhe nach außen zu schieben.

Die Bremsshuhauskleidungen drücken fest gegen die innere, rotierende Oberfläche der Bremstrommel.

Die Reibung zwischen den Schuhen und der Trommel wandelt die kinetische Energie (Bewegung) in Hitze um, verlangsamt oder stoppt die Trommel und folglich das daran befestigte Rad.

Wenn Sie das Bremspedal loslassen, ziehen Federn die Schuhe von der Trommeloberfläche weg, sodass das Rad wieder frei dreht.

Unser Engagement als engagiert [China Hersteller Tandem Drum Bremse](#) ist in Präzisionstechnik und

strenger Qualitätskontrolle verwurzelt. Wir verwenden Premium-Materialien wie hochgradige Gusseisen und fortschrittliche Legierungen in Verbindung mit hochmodernen Herstellungsprozessen, um sicherzustellen, dass jede Trommel unter anspruchsvollen Bedingungen eine außergewöhnliche Haltbarkeit, Wärmeableitungen und eine konsistente Bremsleistung liefert.

Wir sind **China -Hersteller hintere Trommelbremsen**, Aftermarket -Distributoren und Flottenpflegeanbieter in über 30 Ländern. Wir sind für Innovation und Kundenerfolg verpflichtet und kombinieren Präzisionstechnik mit Kosteneffizienz, um den weltweiten Transport sicher zu halten.



Produktspezifikation

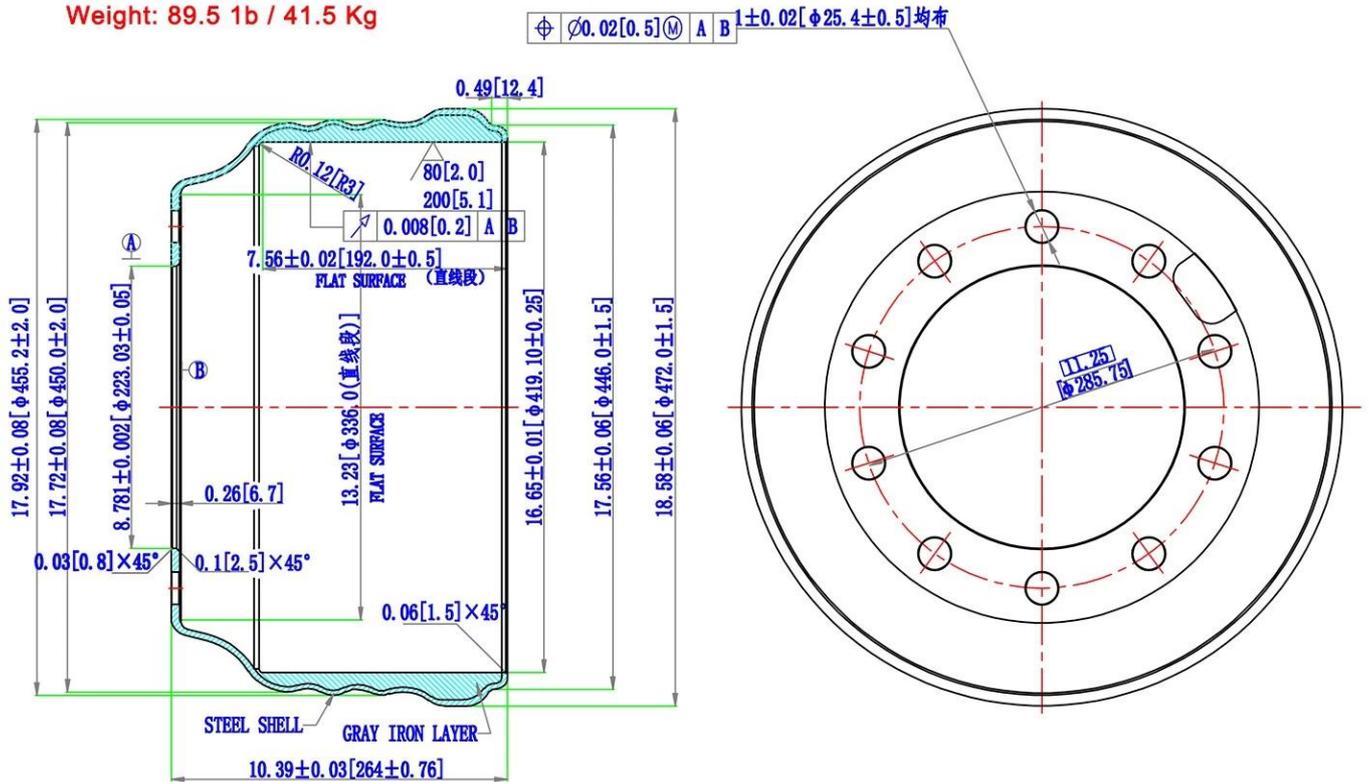
Model		K8-018
Material		Bimetallischer Verbundstoff
Bremsfläche	Schalendicke	5,5 mm
	Graue Eisendicke	13mm
	Zugfestigkeit des Umfangsabschnitts 1mm	5060n
	Ertragskraft des Umfangsabschnitts 1mm	1402.5n
	Verlängerung	Ja
	Zugfestigkeit des Umfangsabschnitts 1mm heben über konventionell	1.11
Flanschwurzel	Schalendicke	12,5 mm
	Zugfestigkeit des Umfangsabschnitts 1mm	5000n
	Ertragskraft des Umfangsabschnitts 1mm	3187,5n
	Verlängerung	Ja
	Zugfestigkeit des Umfangsabschnitts 1mm heben über konventionell	1.157

Produktbilder



Produktdimension

Weight: 89.5 lb / 41.5 Kg



FAQ

F: Was ist eine Tandem -Trommelbremse?

A: Eine Tandem -Trommelbremse ist eine einzelne Bremsbaugruppe (typischerweise an der Hinterachse), bei der zwei separate Paar Bremschuhe in einer Bremsstrommel konzentrisch montiert sind. Jedes Paar wird von seinem eigenen Hydraulikradzylinder (primär und sekundär) betätigt und arbeitet häufig zusammen, um eine erhöhte Bremskraft zu erfüllen oder verschiedene Funktionen zu erfüllen (Service -Bremse und Feststellbremse).

F: Wie funktioniert eine Tandem -Trommelbremse?

A: Der hydraulische Druck aus dem Hauptzylinder wird gleichzeitig auf beide Radzylinder ausgeübt. Der Primärzylinder drückt die führenden (vorderen) Schuhe nach außen gegen die Trommel. Der sekundäre Zylinder schiebt die nachverkleideten (hinteren) Schuhe nach außen. Die Drehung der Trommel führt zu einem selbstverstärkenden Effekt und keilt die Schuhe enger für mehr Kraft. Oft ist ein Satz (normalerweise der Sekundär) auch mit dem Feststellbremsmechanismus verbunden.

F: Warum ist es wichtig, Bremschuhe in Achsensets zu ersetzen?

A: Bremschuhe sollten immer gleichzeitig auf beiden Rädern derselben Achse ersetzt werden. Das Ersetzen von nur einer Seite schafft ein Ungleichgewicht in der Bremskraft, das dazu führt, dass ein gefährliches Fahrzeug beim Bremsen, beim ungleichmäßigen Reifenverschleiß und der potenziellen Instabilität gezogen wird.

F: Wie ist die Feststellbremse in eine Tandem -Trommelbremse integriert?

A: Das Feststellbremskabel verbindet normalerweise direkt mit dem Hebel der Sekundärbremsschuhbaugruppe. Das Auftragen der Feststellbremse zwingt die Sekundärschuhe mechanisch nach außen gegen die Trommel und sperrt das Rad. Aus diesem Grund weisen die Feststellbremsprobleme häufig auf Probleme innerhalb der Trommelbremsbaugruppe selbst hin.

F: Werden Tandem -Trommelbremsen immer noch für moderne Autos verwendet?

A: Obwohl weniger verbreitet als in der Vergangenheit, ja. Sie sind immer noch häufig auf der Hinterachse vieler Economy-Autos, Lastwagen und SUVs zu finden, hauptsächlich aufgrund der Integration der Feststellbremse und der Kosteneffizienz. Vorderbremsen sind fast universell Scheibenbremsen auf modernen Fahrzeugen für überlegene Leistung.

F: Was sind die Nachteile von Tandem -Trommelbremsen?

A: Zu den Hauptnachteilen gehören: Wärmeabfuhr: Trommeln Hitze mehr als belüftete Scheiben, was zu Bremsenverblassen unter schwerem oder wiederholtem Bremsen führt.

Nasswetterleistung: Das Eindringen von Wasser kann zu längeren Stoppentfernungen führen, bis die Reibung die Oberflächen trocknet.

Komplexität: Mehr bewegende Teile (Quellen, Hebel, Verzeichnisse) als Scheibenbraten, die die Wartung möglicherweise stärker involviert.

Selbstanpassungsfragen: Selbstadjuster können kleben oder scheitern, was zu einer verringerten Bremsleistung oder dem Ziehen führt.

Langsamere Reaktion: Im Allgemeinen etwas längere Pedalreisen und Reaktionszeit im Vergleich zu Discs aufweisen.