

## Fabricante de tambor de freno de porcel

Experimenta la potencia de detención y confiabilidad inigualables con nuestros sistemas de frenos de tambor en tándem premium. Diseñado para exigentes aplicaciones comerciales y de servicio pesado, nuestros frenos ofrecen un rendimiento robusto, una durabilidad excepcional y una seguridad constante en las condiciones más difíciles.

Como líder **Fabricante de tambores de freno de porcelana**, Combinamos ingeniería avanzada con un estricto control de calidad para producir componentes que cumplan con los rigurosos estándares globales. Cuando eliges nuestro **Freno de tambor en tándem de porcelana**, "está invirtiendo en tecnología hecha de precisión diseñada para una disipación de calor óptima, desgaste reducido y vida útil extendida. Asóciate con nosotros, una principal **China Fabricante de frenos de tambor en tándem**, para la capacidad de alto volumen, el valor competitivo y la garantía de una solución de freno construida para mantener sus operaciones en movimiento de manera segura y eficiente. Eleve el rendimiento de su vehículo: obtenga sus componentes críticos de frenado de un líder de confianza en China.



## Especificación de producto

Modelo	K8-018	
Material	Compuesto bimetálico	
Superficie de frenado	Espesor de la cáscara	5.5 mm
	Grosor de hierro gris	13 mm
	Resistencia a la tracción de la sección circunferencial 1 mm	5060n
	Fuerza de rendimiento de la sección circunferencial 1 mm	1402.5n
	Alargamiento	Sí
	Resistencia a la tracción de la sección circunferencial 1 mm Lift sobre convencional	1.11

Raíz de brida	Espesor de la cáscara	12.5 mm
	Resistencia a la tracción de la sección circunferencial 1 mm	5000n
	Fuerza de rendimiento de la sección circunferencial 1 mm	3187.5n
	Alargamiento	Sí
	Resistencia a la tracción de la sección circunferencial 1 mm Lift sobre convencional	1.157

## Fotos de productos





P: ¿Cómo funciona un freno de tambor en tándem?

R: La presión hidráulica del cilindro maestro se aplica a ambos cilindros de la rueda simultáneamente. El cilindro primario empuja los zapatos principales (delanteros) hacia afuera contra el tambor. El cilindro secundario empuja los zapatos de arrastre (trasero) hacia afuera. La rotación del tambor crea un efecto auto-energía, que encierra los zapatos más estrictos para más fuerza. A menudo, un conjunto (generalmente el secundario) también está vinculado al mecanismo de freno de estacionamiento.

P: ¿Por qué es importante reemplazar las zapatillas de freno en los juegos de eje?

R: Las zapatillas de freno siempre deben reemplazarse en ambas ruedas del mismo eje al mismo tiempo. Reemplazar solo un lado crea un desequilibrio en la fuerza de frenado, lo que lleva a la extracción de vehículos peligrosos durante el frenado, el desgaste desigual de los neumáticos e inestabilidad potencial.

P: ¿Cómo se integra el freno de estacionamiento con un freno de tambor en tándem?

R: El cable de freno de estacionamiento generalmente se conecta directamente a la palanca en el conjunto de zapatos de freno secundario. Aplicar el freno de estacionamiento fuerza mecánicamente los zapatos secundarios hacia afuera contra el tambor, bloqueando la rueda. Esta es la razón por la cual los problemas del freno de estacionamiento a menudo apuntan a problemas dentro del conjunto del freno de tambor.

P: ¿Todavía se usan los frenos de batería en tándem en los autos modernos?

R: Si bien es menos común que en el pasado, sí. Todavía se encuentran con frecuencia en el eje trasero de muchos automóviles económicos, camiones y SUV, principalmente debido a la facilidad de integrar el freno de estacionamiento y la rentabilidad. Los frenos delanteros son casi universalmente frenos de disco en vehículos modernos para un rendimiento superior.

P: ¿Cuáles son las desventajas de los frenos de tambor en tándem?

R: Las principales desventajas incluyen: Disipación de calor: la batería trampa con el calor más que los discos ventilados, lo que lleva al desvanecimiento del freno bajo frenado pesado o repetido.

Rendimiento del clima húmedo: la entrada de agua puede causar distancias de detención más largas hasta que la fricción seca las superficies.

Complejidad: más partes móviles (resortes, palancas, ajustadores) que las calibradores de disco, lo que hace que el servicio sea potencialmente más involucrado.

Problemas de autojustación: los autoajusteros pueden pegarse o fallar, lo que lleva a un rendimiento o arrastre de frenos reducido.

Respuesta más lenta: generalmente exhibe un viaje de pedal ligeramente más largo y un tiempo de respuesta en comparación con los discos.