

Como líder [\*\*Fabricante de tambores de freno de semi trailer de China\*\*](#) y la fábrica de tambores de freno de semi-camión dedicados, nos especializamos en el diseño, la fabricación y la entrega de tambores de freno de alto rendimiento para vehículos comerciales en todo el mundo. Con instalaciones de producción avanzadas, estrictos sistemas de control de calidad y décadas de experiencia en la industria, nos aseguramos de que cada tambor de frenos cumpla o exceda los estándares internacionales de seguridad, durabilidad y confiabilidad.

## **¿Qué es un tambor de freno?**

Un tambor de freno es un componente crítico de un sistema de frenos de tambor, comúnmente utilizado en vehículos (especialmente en ruedas traseras o Modelos más antiguos), motocicletas y algo de maquinaria industrial. Aquí "es un desglose:

Cómo se ve:

Es un componente hueco, cilíndrico, de hierro fundido (o a veces compuesto).

Se asemeja a una lata o tambor corta, ancha.

Su superficie interna está mecanizada para proporcionar una superficie de fricción consistente.

Donde está ubicado y cómo se mueve:

El tambor de freno está atornillado directamente al cubo de la rueda o al eje brida.

Gira con la rueda.

Su función principal: proporcionar una superficie de fricción para que los zapatos de freno presionen, creando la fuerza necesaria para reducir la velocidad o detener la rueda giratoria.

Cómo funciona (dentro del sistema de frenos de tambor):

Dentro del tambor de freno estacionario, hay zapatillas de freno curvas forradas con Material de fricción (revestimientos de freno).

Cuando presiona el pedal del freno, la presión hidráulica (o un cable mecánico en los frenos de estacionamiento) obliga a un cilindro de la rueda a empujar los zapatos de freno hacia afuera.

Los revestimientos de la zapata de freno presionan firmemente contra la superficie interna giratoria del tambor de freno.

La fricción entre los zapatos y el tambor convierte la energía cinética (movimiento) de la rueda en calor, ralentizando o deteniendo el tambor y, en consecuencia, la rueda unida a ella.

Cuando libera el pedal del freno, los resortes retraen los zapatos lejos de la superficie del tambor, permitiendo que la rueda gire libremente nuevamente.

Nuestro compromiso como dedicado **Fabricante de China Freen de tambor en tandem** está enraizado en ingeniería de precisión y control de calidad estricto. Utilizamos materiales premium como hierro fundido de alto grado y aleaciones avanzadas, junto con procesos de fabricación de última generación, para garantizar que cada tambor ofrece una durabilidad excepcional, disipación de calor y un rendimiento de frenado constante en condiciones exigentes.

Nosotros **Frenos de tambor trasero del fabricante de China**, distribuidores de posventa y proveedores de mantenimiento de flotas en más de 30 países. Comprometidos con la innovación y el éxito del cliente, combinamos ingeniería de precisión con rentabilidad para mantener el transporte del mundo funcionando de manera segura.



## Especificación de producto

Model		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



## Dimensión del producto



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.