

Optimice el rendimiento y la seguridad del semirremolque con los tambores de freno de nivel superior obtenidos directamente de los principales fabricantes en China. Como primer ministro [Fabricante de frenos de tambor trasero de China](#), nos especializamos en ingeniería de tambores de freno robustos diseñados específicamente para las rigurosas demandas de semirremolques. Nuestros productos se forjan de hierro fundido de alto grado, asegurando una disipación de calor excepcional, resistencia a la deformación y una vida útil extendida bajo cargas pesadas y ciclos de frenado frecuentes.

La fabricación de precisión garantiza un ajuste perfecto y una operación confiable, crucial para mantener una eficiencia de frenado óptima y reducir el tiempo de inactividad costoso. Entendemos el papel crítico que juegan los frenos de tambor traseros confiables en la seguridad de la flota y los costos operativos. Por eso, como tu confianza [Proveedor de frenos de tambor trasero de China](#), ofrecemos un riguroso control de calidad que se adhiere a los estándares reconocidos internacionalmente (como TUV, ISO), asegurando que cada tambor cumpla con estrictos puntos de referencia de rendimiento y seguridad.

Asóciese con nosotros por valor inmejorable. Combinamos una experiencia de fabricación superior con precios competitivos, ofreciendo la durabilidad y el rendimiento que su flota requiere sin compromiso. Elija la confianza en el camino. Elija Premium [Frenos de tambor trasero de China](#) diseñado para el largo recorrido. Contáctenos hoy para obtener cotizaciones y experiencia La calidad de la diferencia hace.



**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   |

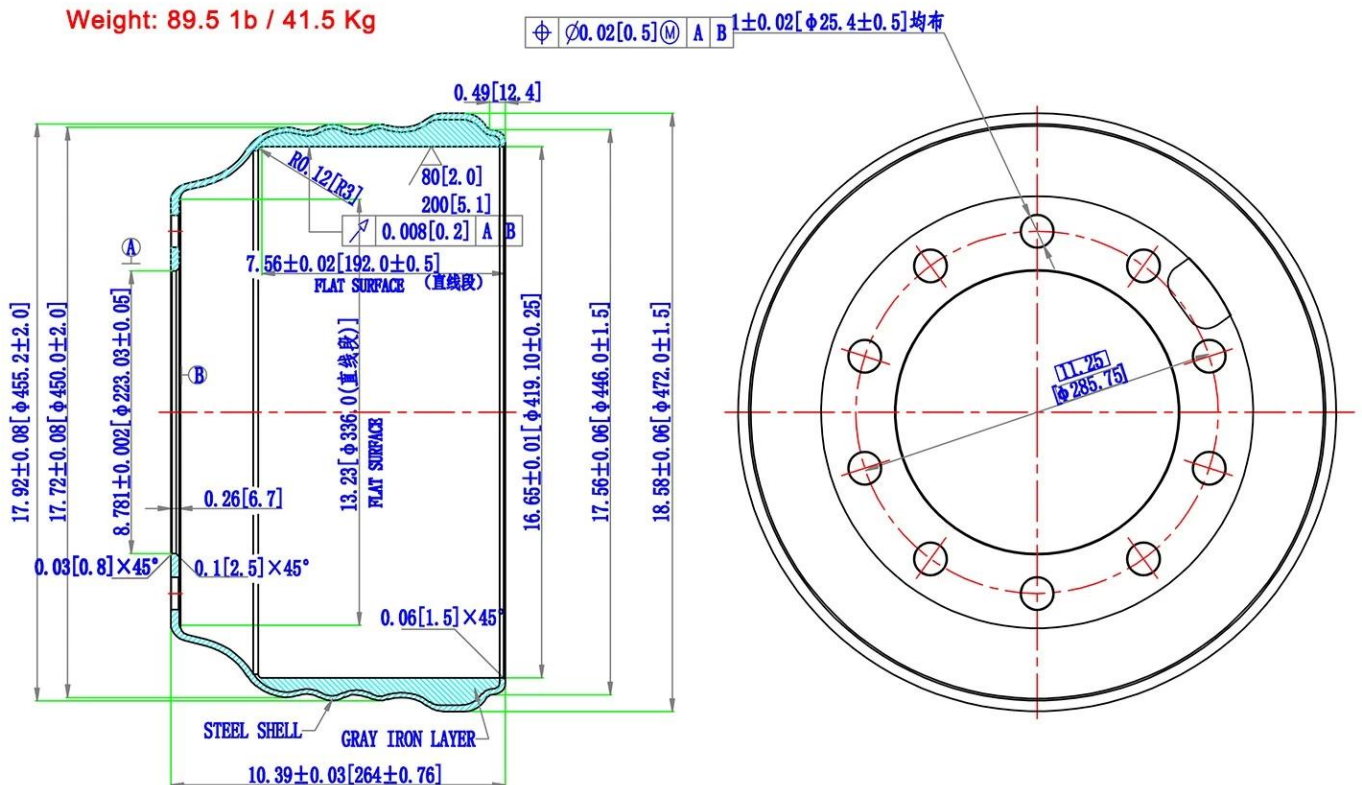
Fotos de productos





## Dimensión del producto

Weight: 89.5 lb / 41.5 Kg



## Preguntas frecuentes

P: ¿Qué es un freno de tambor en tándem?

R: Un freno de tambor en tándem es un conjunto de freno único (típicamente en el eje trasero) donde se montan dos pares de zapatos de freno separados dentro de un tambor de freno. Cada par es accionado por su propio cilindro de rueda hidráulica (primaria y secundaria), a menudo trabajando en tándem para aumentar la fuerza de frenado o para servir diferentes funciones (freno de servicio y freno de estacionamiento).

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 zapatas de freno en los juegos de eje?

R: Las zapatas 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 los 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.