

China se erige como el epicentro global indiscutible para la producción de frenos de tambor trasero, impulsado por un ecosistema industrial vasto y altamente capaz. Como el mundo "s principalmente El fabricante de freno de China, la nación aprovecha inmensas economías de escala, una sofisticada infraestructura de fabricación e integración profunda de la cadena de suministro. Abastecimiento de un **Proveedor de tambor de freno de porcelana** Ofrece a los compradores internacionales ventajas significativas, principalmente rentabilidad excepcional sin comprometer el rendimiento esencial para varias aplicaciones de vehículos, incluidos automóviles de pasajeros, camiones comerciales, remolques y vehículos utilitarios. Dentro de un típico **Fábrica de tambores de freno de porcelana**, procesos avanzados como fundición de alta precisión (a menudo utilizando hierro gris duradero), mecanizado automatizado (giro de CNC), un equilibrio riguroso y un estricto control de calidad (que se adhieren a los estándares internacionales como ISO/TS 16949) son una práctica estándar.

Estas fábricas producen volúmenes masivos de tambores confiables, de especificación OEM y del mercado de accesorios. Ya sea que busque reemplazos estándar de alto volumen o soluciones personalizadas, asociándose con una buena reputación **Tambor de freno del fabricante de China** Proporciona un acceso incomparable a una calidad consistente, precios competitivos y la flexibilidad requerida para satisfacer las diversas demandas del mercado global de manera eficiente. La experiencia integrada en la Red de proveedores de tambores de freno de China garantiza productos robustos integrales para las cadenas de suministro de seguridad automotriz global.



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

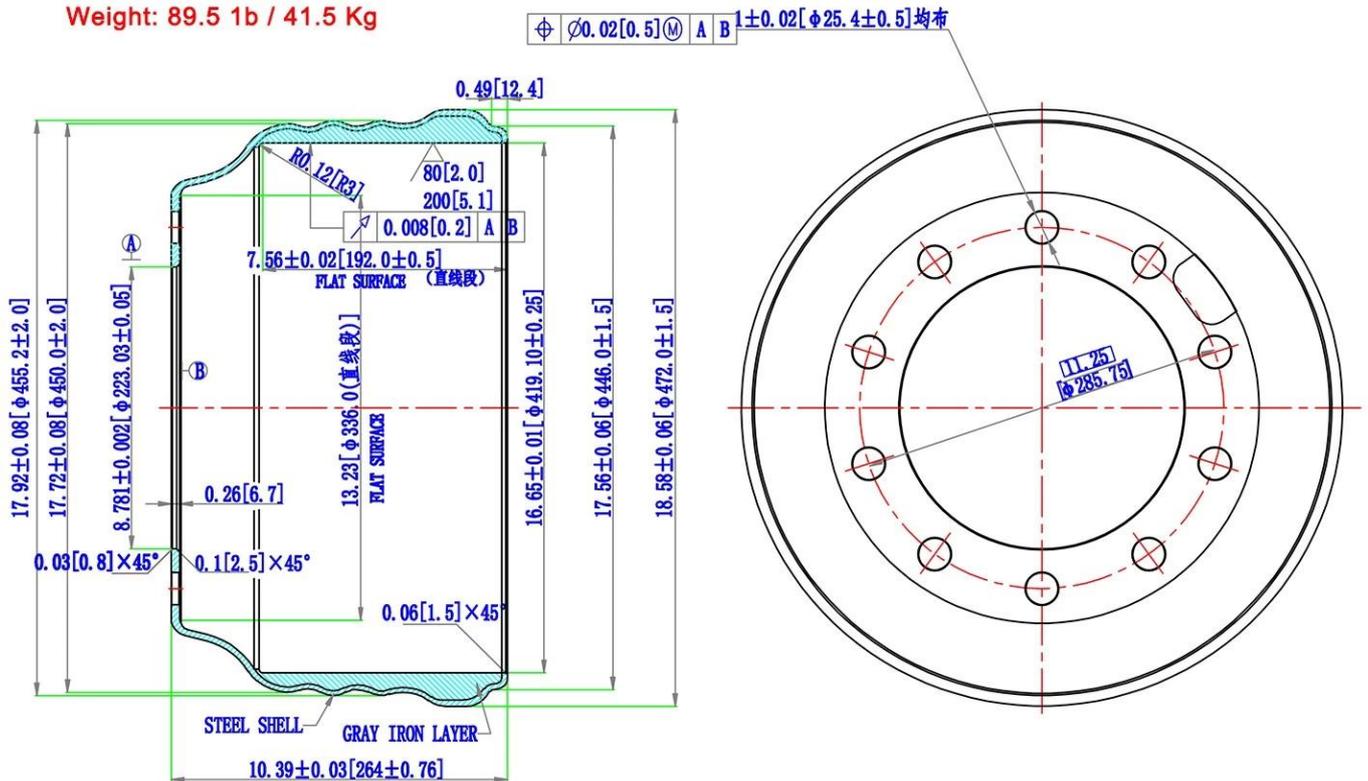
Fotos de productos





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 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.