

Tambor de freno automático de alta calidad China Fabricante de frenos y tambores

Como primer ministro [Fabricante de frenos y tambores de China](#), El tambor de freno automático de alta calidad ofrece seguridad y durabilidad intransigentes para vehículos globales. Nuestro producto central: el **Tambor de freno automático de porcelana** -está diseñado con aleaciones de alto grado, experimentando un tratamiento térmico riguroso y mecanizado de precisión para resistir la fricción extrema, reducir el ruido y garantizar un rendimiento de frenado constante.

¿Por qué asociarse con nosotros?

- **Experiencia en OEM/ODM confiable:** Tecnología de fundición avanzada y 100% de inspección de CC garantizan la integridad del tambor.
- **Eficiencia de alto volumen:** La producción simplificada cumple con las demandas a granel sin sacrificar la calidad.
- **Cumplimiento global:** Los productos superan los estándares internacionales (ISO, DOT, ECE).

Elija el tambor de frenos automotrices de alta calidad, donde la innovación cumple con la fuerza industrial. Como tu dedicado [Fabricante de tambor de freno automático de China](#), Empoderamos a su flota con soluciones de seguridad a valor competitivo.

Solicite muestras o cotizaciones hoy: excelencia diseñada del centro de frenado de 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 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.