

Fabricant de tambour de frein en porcelaine

Expérience de la puissance d'arrêt et de la fiabilité inégalées avec nos systèmes de freinage tandem premium en tandem. Organisés pour exiger des applications commerciales et lourdes, nos freins offrent des performances robustes, une durabilité exceptionnelle et une sécurité constante dans les conditions les plus difficiles.

En tant que dirigeant [Fabricant de tambours de freinage en porcelaine](#), nous combinons l'ingénierie avancée avec un contrôle de qualité rigoureux pour produire des composants qui répondent aux normes mondiales rigoureuses. Lorsque vous choisissez notre **Frein tambour en tandem en Chine**, vous "Investissez dans une technologie conçue de précision conçue pour une dissipation de chaleur optimale, une usure réduite et une durée de vie prolongée. Associé avec nous, un avant tout [Fabricant de frein à tambour en tandem en Chine](#), pour une capacité à volume élevé, une valeur concurrentielle et l'assurance d'une solution de frein construite pour maintenir vos opérations en sécurité et efficacement en toute sécurité. Élevez les performances de votre véhicule - Profitez de vos composants de freinage critiques d'un leader de confiance en Chine.



Spécification du produit

Modèle		K8-018
Matériel		Composite bimétallique
Surface de freinage	Épaisseur de coquille	5,5 mm
	Épaisseur de fer grise	13 mm
	Résistance à la traction de la section circonférentielle 1 mm	5060N
	Force de rendement de la section circonférentielle 1 mm	1402.5n
	Élongation	Oui
	Résistance à la traction de la section circonférentielle 1 mm de soulèvement conventionnel	1.11

Racine de bride	Épaisseur de coquille	12,5 mm
	Résistance à la traction de la section circonférentielle 1 mm	5000N
	Force de rendement de la section circonférentielle 1 mm	3187.5N
	Élongation	Oui
	Résistance à la traction de la section circonférentielle 1 mm de soulèvement conventionnel	1.157

Images de produits



Dimension du produit

Q: Comment fonctionne un frein à tambour en tandem?

R: La pression hydraulique du maître-cylindre est appliquée simultanément aux deux cylindres de roue. Le cylindre primaire pousse les chaussures principales (avant) vers l'extérieur contre le tambour. Le cylindre secondaire pousse les chaussures traînantes (arrière) vers l'extérieur. La rotation du tambour crée un effet d'auto-énergie, se serrant les chaussures plus serrées pour plus de force. Souvent, un ensemble (généralement le secondaire) est également lié au mécanisme de frein de stationnement.

Q: Pourquoi est-il important de remplacer les chaussures de frein dans les ensembles d'essieu?

R: Les chaussures de frein doivent toujours être remplacées sur les deux roues du même essieu en même temps. Le remplacement d'un seul côté crée un déséquilibre dans la force de freinage, conduisant à un tir de véhicule dangereux pendant le freinage, une usure inégale des pneus et une instabilité potentielle.

Q: Comment le frein de stationnement est-il intégré à un frein à tambour en tandem?

R: Le câble de frein de stationnement se connecte généralement directement au levier de l'ensemble de chaussures de frein secondaire. L'application du frein de stationnement force mécaniquement les chaussures secondaires vers l'extérieur contre le tambour, verrouillant la roue. C'est pourquoi les problèmes de freinage de stationnement indiquent souvent des problèmes dans l'assemblage de frein tambour lui-même.

Q: Les freins à tambour en tandem sont-ils toujours utilisés sur les voitures modernes?

R: Bien que moins courant que par le passé, oui. Ils se trouvent encore fréquemment sur l'essieu arrière de nombreuses voitures, camions et VUS économiques, principalement en raison de la facilité d'intégration du frein de stationnement et de la rentabilité. Les freins avant sont presque universellement des freins à disque sur les véhicules modernes pour des performances supérieures.

Q: Quels sont les inconvénients des freins de tambour en tandem?

R: Les principaux inconvénients comprennent: Dissipation de la chaleur: les tambours piègeaient la chaleur plus que les disques ventilés, conduisant à la décoloration du frein sous freinage lourd ou répété.

Performance par temps humide: La pénétration de l'eau peut provoquer des distances d'arrêt plus longues jusqu'à ce que le frottement sèche les surfaces.

Complexité: plus de pièces mobiles (ressorts, leviers, experts) que les étriers à disque, ce qui rend le service potentiellement plus impliqué.

Problèmes d'auto-ajustement: les auto-ajusteurs peuvent coller ou échouer, entraînant une réduction des performances de freinage ou une traînée.

Réponse plus lente: présente généralement un voyage de pédale légèrement plus long et un temps de réponse par rapport aux disques.