

En tant que dirigeant [Fabricant de tambours de frein semi-remorque en Chine](#) et une usine de battements de frein semi-camion dédiée, nous nous spécialisons dans la conception, la fabrication et la livraison de tambours de frein à haute performance pour les véhicules commerciaux dans le monde. Avec des installations de production avancées, des systèmes de contrôle de la qualité stricts et des décennies d'expertise de l'industrie, nous nous assurons que chaque tambour de frein répond ou dépasse les normes internationales de sécurité, de durabilité et de fiabilité.

Qu'est-ce qu'un tambour de frein?

Un tambour de frein est un élément essentiel d'un système de freinage à tambour, couramment utilisé dans les véhicules (en particulier sur les roues arrière ou les modèles plus anciens), les motos et certaines machines industrielles. Ici "S une ventilation:

À quoi ça ressemble:

Il "est un composant creux, cylindrique, foncé (ou parfois composite).

Il ressemble à une boîte ou un tambour courte et large.

Sa surface intérieure est usinée lisse pour fournir une surface de friction cohérente.

Où il est situé et comment il bouge:

Le tambour de frein est boulonné directement au moyeu de roue ou à la bride d'essieu.

Il tourne avec la roue.

Sa fonction principale: pour fournir une surface de frottement pour que les chaussures de freinage se pressent, créant la force nécessaire pour ralentir ou arrêter la roue rotative.

Comment cela fonctionne (dans le système de freinage de tambour):

À l'intérieur du tambour de frein stationnaire, il y a des chaussures de frein incurvées bordées de matériaux de friction (doublures de frein).

Lorsque vous appuyez sur la pédale de frein, la pression hydraulique (ou un câble mécanique dans les freins de stationnement) force un cylindre de roue pour pousser les chaussures de frein vers l'extérieur.

Les doublures de chaussures de frein se pressent fermement contre la surface intérieure et rotative du tambour de frein.

La friction entre les chaussures et le tambour convertit la roue "S énergie cinétique (mouvement) en chaleur, ralentissant ou arrêtant le tambour et, par conséquent, la roue attachée à elle.

Lorsque vous libérez la pédale de frein, les ressorts rétractent les chaussures loin de la surface du tambour, permettant à la roue de tourner à nouveau librement.

Notre engagement en tant que dédié **Freinage tandem du fabricant de Chine** est enraciné dans l'ingénierie de précision et un contrôle de qualité strict. Nous utilisons des matériaux premium comme la fonte de haut niveau et les alliages avancés, couplés à des processus de fabrication de pointe, pour garantir que chaque tambour offre une durabilité exceptionnelle, une dissipation thermique et des performances de freinage cohérentes dans des conditions exigeantes.

Nous **Freins de tambour arrière du fabricant de Chine**, Distributeurs de rechange et fournisseurs de maintenance de la flotte dans plus de 30 pays. Engagé dans l'innovation et le succès des clients, nous combinons l'ingénierie de précision avec une efficacité pour maintenir le transport mondial en sécurité.



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

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.