

Optimisez les performances et la sécurité de vos semi-remorques avec des tambours de frein de haut niveau provenant directement de fabricants de premier plan en Chine. En tant que premier ministre [Fabricant de freins à tambour arrière en porcelaine](#), nous nous spécialisons dans l'ingénierie des tambours de frein robustes spécialement conçus pour les exigences rigoureuses des semi-remorques. Nos produits sont forgés de la fonte de haute qualité, garantissant une dissipation de chaleur exceptionnelle, une résistance à la déformation et une durée de vie prolongée sous des charges lourdes et des cycles de freinage fréquents.

La fabrication de précision garantit un ajustement parfait et un fonctionnement fiable, crucial pour maintenir une efficacité de freinage optimale et réduire les temps d'arrêt coûteux. Nous comprenons le rôle critique des freins de tambour arrière fiables dans la sécurité des flotte et les coûts opérationnels. C'est "pourquoi, en tant que confiance [Fournisseur de freins à tambour arrière en porcelaine](#), nous offrons un contrôle de qualité rigoureux adhérent aux normes internationalement reconnues (comme TUV, ISO), garantissant que chaque tambour rencontre des références strictes de performances et de sécurité.

Associer à nous pour une valeur imbattable. Nous combinons une expertise de fabrication supérieure avec des prix compétitifs, offrant la durabilité et les performances dont votre flotte a besoin sans compromis. Choisissez la confiance sur la route. Choisissez Premium [Freins de tambour arrière en porcelaine](#) conçu pour le long terme. Contactez-nous dès aujourd'hui pour des citations et expérimentez la différence que la qualité fait.



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

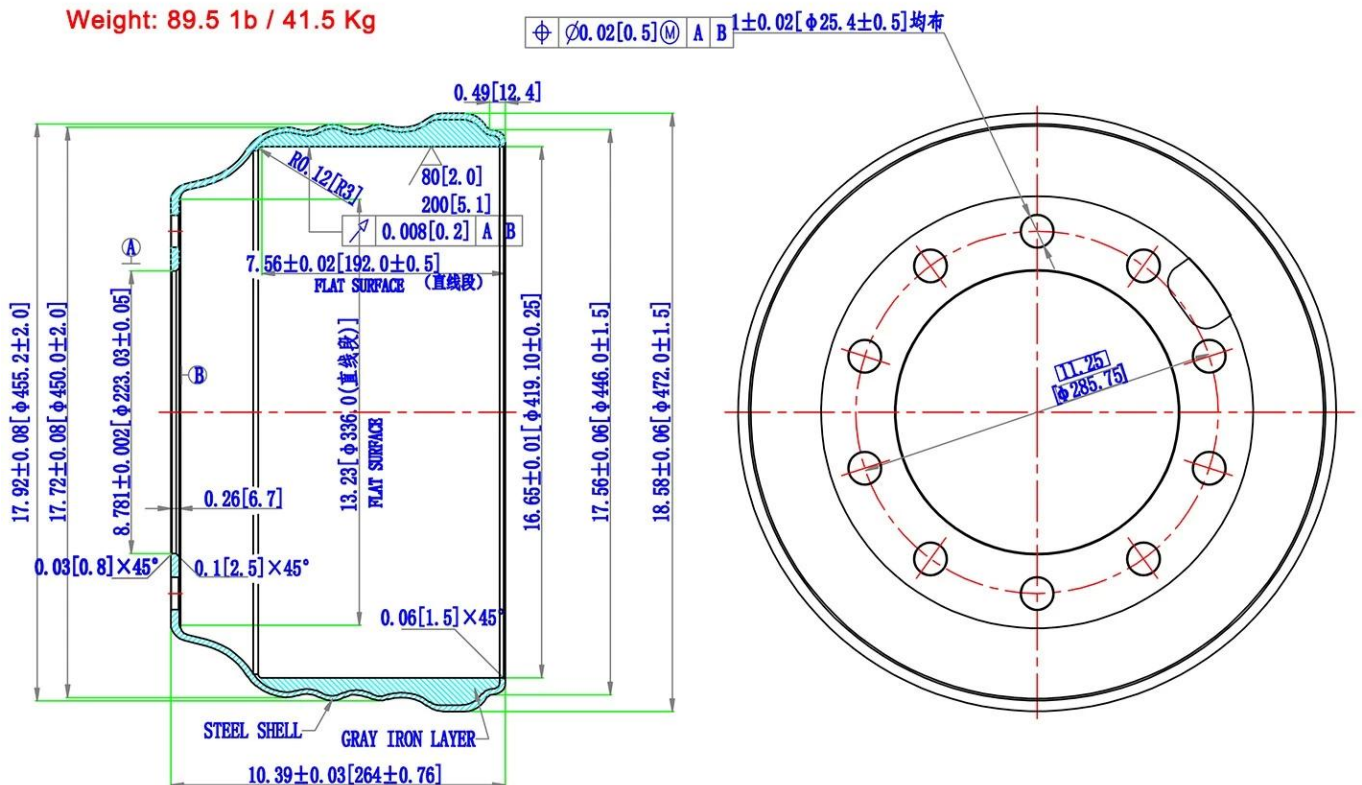
Racine de bride	Épaisseur de coquille	12,5 mm
	Résistance à la traction de la section circonférentielle 1 mm	5000N
	Force de rendement de la section circonférentielle 1 mm	3187.5N
	Élongation	Oui
	Résistance à la traction de la section circonférentielle 1 mm de soulèvement conventionnel	1.157

Images de produits



Dimension du produit

Weight: 89.5 1b / 41.5 Kg



FAQ

Q: Qu'est-ce qu'un frein à tambour en tandem?

R: Un frein à tambour en tandem est un seul ensemble de frein (généralement sur l'essieu arrière) où deux paires séparées de chaussures de frein sont montées de manière concentrique à l'intérieur d'un tambour de frein. Chaque paire est actionnée par son propre cylindre de roue hydraulique (primaire et secondaire), travaillant souvent en tandem pour une force de freinage accrue ou pour remplir différentes fonctions (frein de service et frein de stationnement).

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.