

Tambour de frein automatique de haute qualité Fabricant de freins et de tambours

En tant que premier ministre [Fabricant de freins et de tambours en porcelaine](#), Le tambour de frein automatique de haute qualité offre une sécurité et une durabilité sans compromis pour les véhicules mondiaux. Notre produit de base - le **Tambour de frein automobile en Chine** - est conçu avec des alliages de haut grade, subissant un traitement thermique rigoureux et un usinage de précision pour résister à une friction extrême, réduire le bruit et assurer des performances de freinage cohérentes.

Pourquoi s'associer avec nous?

□ **Expertise fiable OEM / ODM:** Technologie de coulée avancée et 100% d'inspection QC garantissent l'intégrité du tambour.

□ **Efficacité à volume élevé:** La production rationalisée répond aux demandes en vrac sans sacrifier la qualité.

□ **Conformité mondiale:** Les produits dépassent les normes internationales (ISO, DOT, ECE).

Choisissez le tambour de frein automobile de haute qualité - où l'innovation répond à la force industrielle. Comme votre dédié [Fabricant de tambours de frein automobile en Chine](#), nous responsabilisons votre flotte avec des solutions axées sur la sécurité à une valeur concurrentielle.

Demandez des échantillons ou des devis aujourd'hui - Excellence conçue du centre de freinage chinois.



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



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.