

Come leader [China Semi Trailer Brake Brums Producter](#) e fabbrica di tamburi a freni semi-camion dedicati, siamo specializzati nella progettazione, produzione e fornitura di tamburi per freni ad alte prestazioni per veicoli commerciali in tutto il mondo. Con impianti di produzione avanzati, rigorosi sistemi di controllo della qualità e decenni di competenza del settore, garantiamo che ogni tamburo del freno soddisfi o supera gli standard internazionali per la sicurezza, la durata e l'affidabilità.

Cos'è un tamburo del freno?

Un tamburo del freno è un componente critico di un sistema di freni a tamburo, comunemente usato nei veicoli (in particolare su ruote posteriori o Modelloli più vecchi), motociclette e alcuni macchinari industriali. Qui "è una rottura:

Come appare:

È un componente cavo, cilindrico, in ghisa (o talvolta composito).

Assomiglia a una lattina corta, larga o tamburo.

La sua superficie interna è lavorata liscia per fornire una superficie di attrito coerente.

Dove si trova e come si muove:

Il tamburo del freno è bullonato direttamente sul mozzo della ruota o sulla flangia dell'asse.
Ruota con la ruota.

La sua funzione primaria: fornire una superficie di attrito per le scarpe del freno contro cui premere, creando la forza necessaria per rallentare o fermare la ruota rotante.

Come funziona (all'interno del sistema di freni a tamburo):

All'interno del tamburo del freno stazionario, ci sono scarpe freno curve rivestite con Materiale di attrito (fodere dei freni).

Quando si preme il pedale del freno, la pressione idraulica (o un cavo meccanico nei freni di parcheggio) costringe un cilindro a ruota per spingere le scarpe del freno verso l'esterno.

I rivestimenti per le scarpe del freno prendono saldamente contro la superficie rotativa del tamburo del freno.

L'attrito tra le scarpe e il tamburo converte la ruota "S cinetica (movimento) in calore, rallentando o fermando il tamburo e, di conseguenza, la ruota attaccata ad esso.

Quando si rilascia il pedale del freno, le molle ritraggono le scarpe dalla superficie del tamburo, consentendo alla ruota di ruotare liberamente.

Il nostro impegno come dedicato [Freno di tamburo in tandem del produttore cinese](#) è radicato in

ingegneria di precisione e controllo di qualità rigoroso. Utilizziamo materiali premium come in ghisa di alta qualità e leghe avanzate, uniti a processi di produzione all'avanguardia, per garantire che ogni tamburo offra una durata eccezionale, dissipazione del calore e prestazioni di frenata coerenti in condizioni impegnative.

Noi **Freni di tamburi posteriori del produttore cinese**, distributori aftermarket e fornitori di manutenzione della flotta in oltre 30 paesi. Impegnati nell'innovazione e nel successo dei clienti, combiniamo ingegneria di precisione con l'efficienza in termini di costi per mantenere il trasporto mondiale in sicurezza.



Specifiche del prodotto

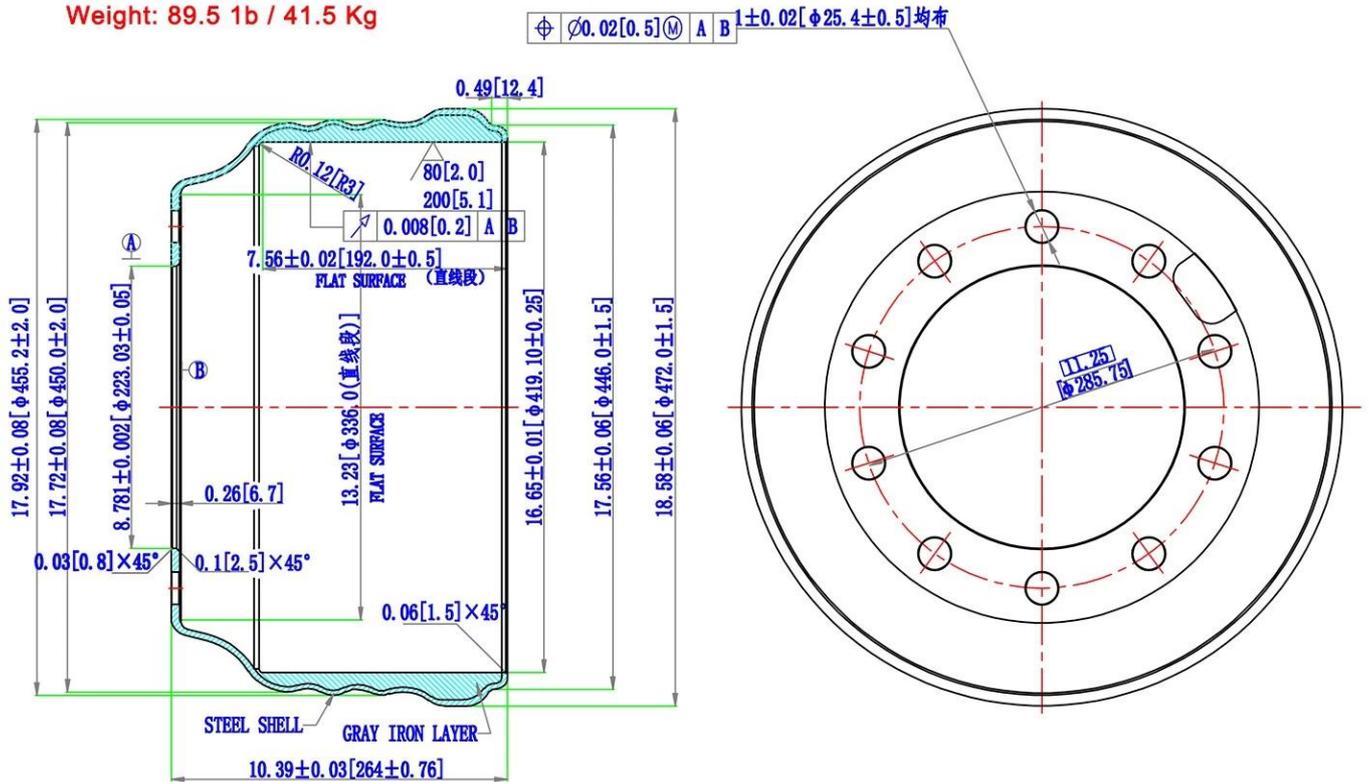
Model		K8-018
Material		Composito bimetallico
Superficie di frenata	Spessore del guscio	5,5 mm
	Spessore di ferro grigio	13 mm
	Resistenza alla trazione della sezione circonferenziale 1 mm	5060n
	Forza di snervamento della sezione circonferenziale 1 mm	1402.5n
	Allungamento	SÌ
	Resistenza alla trazione della sezione circonferenziale 1 mm di sollevamento su convenzionale	1.11
Radice della flangia	Spessore del guscio	12,5 mm
	Resistenza alla trazione della sezione circonferenziale 1 mm	5000n
	Forza di snervamento della sezione circonferenziale 1 mm	3187.5n
	Allungamento	SÌ
	Resistenza alla trazione della sezione circonferenziale 1 mm di sollevamento su convenzionale	1.157

Immagini del prodotto



Dimensione del prodotto

Weight: 89.5 lb / 41.5 Kg



FAQ

D: Che cos'è un freno a tamburo in tandem?

A: Un freno a tamburo in tandem è un singolo gruppo freno (in genere sull'assale posteriore) in cui due paia separate di scarpe da freno sono montate centralmente all'interno di un tamburo del freno. Ogni coppia è attuata dal proprio cilindro della ruota idraulica (primario e secondario), spesso lavorando in tandem per un aumento della forza di frenata o per servire diverse funzioni (freno di servizio e freno di stazionamento).

D: Come funziona un freno a tamburo in tandem?

A: La pressione idraulica dal cilindro principale viene applicata contemporaneamente a entrambi i cilindri delle ruote. Il cilindro primario spinge le scarpe principali (anteriori) verso l'esterno contro il tamburo. Il cilindro secondario spinge le scarpe da pista (posteriore) verso l'esterno. La rotazione del tamburo crea un effetto auto-energizzante, incastrando le scarpe più strette per più forza. Spesso, un set (di solito il secondario) è anche collegato al meccanismo del freno di stazionamento.

D: Perché è importante sostituire le scarpe del freno nei set degli assi?

A: Le scarpe da freno devono sempre essere sostituite su entrambe le ruote dello stesso asse contemporaneamente. Sostituire solo un lato crea uno squilibrio nella forza di frenata, portando a pericolosi tiri di veicoli durante la frenata, l'usura delle gomme irregolari e la potenziale instabilità.

D: Come viene integrato il freno di stazionamento con un freno a tamburo in tandem?

A: Il cavo del freno di stazionamento di solito si collega direttamente alla leva sul gruppo per scarpe freno

secondarie. L'applicazione del freno di stazionamento forza meccanicamente le scarpe secondarie verso l'esterno contro il tamburo, bloccando la ruota. Questo è il motivo per cui i problemi dei freni di stazionamento spesso indicano problemi all'interno dell'assemblaggio del freno a tamburo stesso.

D: I freni in tamburo in tandem sono ancora utilizzati su auto moderne?

A: Sebbene meno comune che in passato, sì. Si trovano ancora spesso sull'asse posteriore di molte auto economiche, camion e SUV, principalmente a causa della facilità di integrazione del freno di stazionamento e del rapporto costo-efficacia. I freni anteriori sono quasi universalmente freni a disco sui veicoli moderni per prestazioni superiori.

D: Quali sono gli svantaggi dei freni in tamburo in tandem?

A: Gli svantaggi principali includono: Dissipazione del calore: i tamburi intrappolano il calore più dei dischi ventilati, portando alla dissolvenza del freno sotto frenata pesante o ripetuta.

Prestazioni per il tempo umido: l'ingresso di acqua può causare distanze di arresto più lunghe fino a quando l'attrito non asciuga le superfici.

Complessità: più parti in movimento (molle, leve, regolatori) rispetto alle pinze del disco, rendendo la manutenzione potenzialmente più coinvolta.

Problemi di auto-regolazione: auto-regolari possono rimanere o fallire, portando a una riduzione delle prestazioni dei freni o alla trascinarsi.

Risposta più lenta: generalmente presentano un tempo di pedale leggermente più lunghi e tempi di risposta rispetto ai dischi.