

Ottimizza le prestazioni e la sicurezza del tuo semirimorchio con tamburi di freni di alto livello provenienti dai principali produttori in Cina. Come premier **PRODUTTORE DI FRENI DI DRUM PER CHE CINA**, siamo specializzati in ingegneria robusta tamburi di freni appositamente progettati per le rigorose esigenze dei semi-trailer. I nostri prodotti sono forgiati dalla ghisa di alta qualità, garantendo un'eccezionale dissipazione del calore, resistenza alla deformazione e una durata di servizio estesa sotto carichi pesanti e frequenti cicli di frenata.

La produzione di precisione garantisce un adattamento perfetto e un funzionamento affidabile, cruciale per mantenere un'efficienza di frenata ottimale e ridurre i costosi tempi di inattività. Comprendiamo il ruolo critico che i freni a tamburi posteriori affidabili svolgono nei costi di sicurezza e operativi della flotta. Questo "è perché, come ti fidati **Fornitore di freni per tamburi posteriori in porcellana**, Offriamo un rigoroso controllo di qualità che aderisce agli standard riconosciuti a livello internazionale (come TUV, ISO), garantendo che ogni tamburo soddisfi rigorosi benchmark di prestazioni e sicurezza.

Collaborare con noi per un valore imbattibile. Combiniamo competenze manifatturiere superiori con prezzi competitivi, offrendo la durata e le prestazioni che la tua flotta richiede senza compromessi. Scegli la fiducia sulla strada. Scegli Premium **Freni di tamburi posteriori in Cina** progettato per il lungo raggio. Contattaci oggi per preventivi e sperimenta la differenza che la qualità fa.



## Specifiche del prodotto

Modello		K8-018
Materiale		Composito bimetallico
Superficie di frenata	Spessore del guscio	5,5 mm
	Spessore di ferro grigio	13 mm
	Resistenza alla trazione della sezione circonferenziale 1mm	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

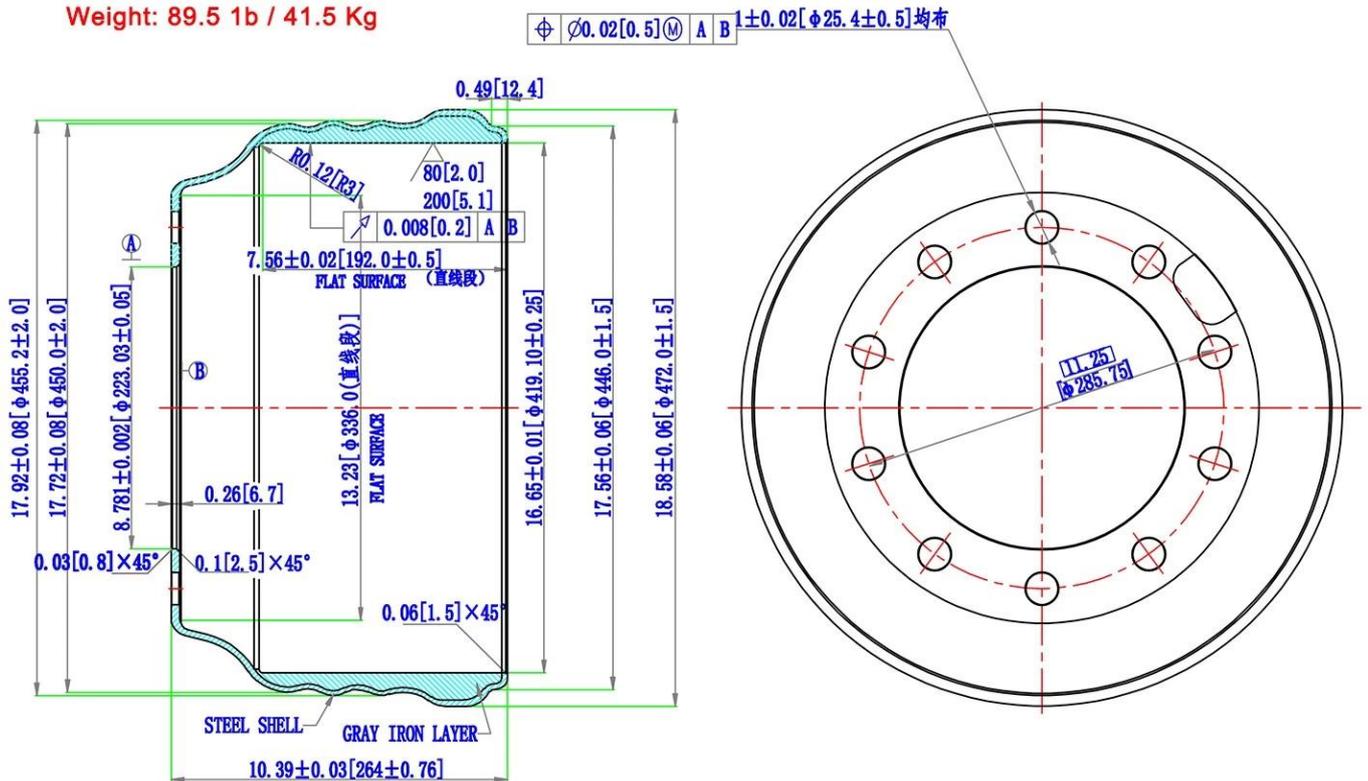
## Immagini del prodotto





## 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, incastrandolo 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.