

La Cina è l'epicentro globale indiscusso per la produzione di freni a tamburo posteriore, guidato da un vasto e altamente capace ecosistema industriale. Come il mondo "è più importante Il produttore cinese Frano Drum, la nazione sfrutta immense economie di scala, sofisticate infrastrutture di produzione e integrazione della catena di approvvigionamento profonda. Sourcing da a **Fornitore di tamburi freni in cinese** Offre agli acquirenti internazionali vantaggi significativi, principalmente eccezionali efficaci in termini di costi senza compromettere le prestazioni essenziali per varie applicazioni di veicoli, tra cui autovetture, camion commerciali, rimorchi e veicoli di utilità. All'interno di un tipico **Fabbrica di tamburi freni in cinese**, Processi avanzati come il casting ad alta precisione (spesso utilizzando ferro grigio resistente), la lavorazione automatizzata (svolta CNC), il bilanciamento rigoroso e il rigoroso controllo di qualità (che aderisce a standard internazionali come ISO/TS 16949) sono una pratica standard.

Queste fabbriche producono enormi volumi di tamburi affidabili, specificati OEM e freno aftermarket. Sia che in cerca di sostituzioni standard ad alto volume o soluzioni personalizzate, collaborando con una rispettabile **Cina Freno del produttore** Fornisce accesso senza pari a qualità costante, prezzi competitivi e flessibilità necessaria per soddisfare le diverse esigenze del mercato globale in modo efficiente. L'esperienza incorporata all'interno della rete di fornitori di tamburi Frano China garantisce prodotti robusti integrali delle catene globali di approvvigionamento di sicurezza automobilistica e manutenzione.



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

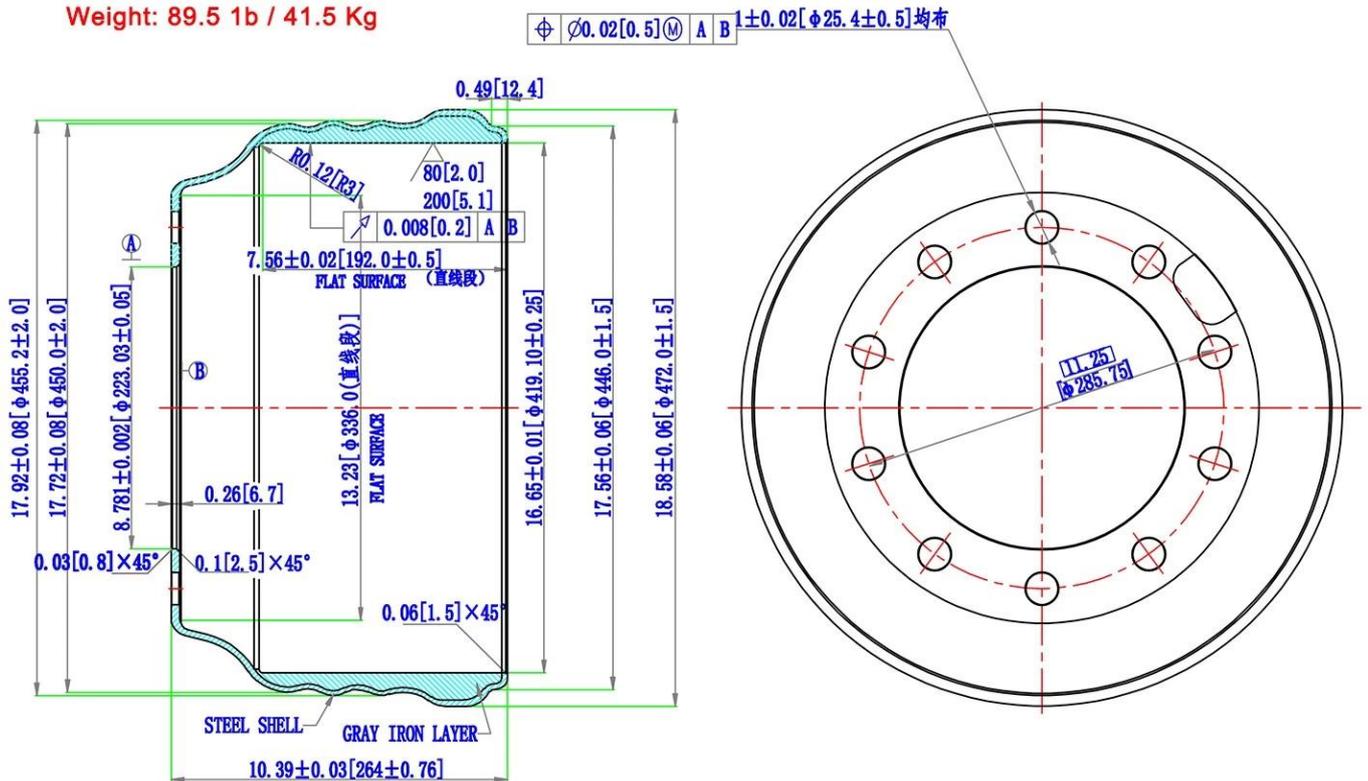
Immagini del prodotto





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.