

Freno a freni a freni a auto di alta qualità Freni e tamburi

Come premier [Freni in Cina e produttore di batteria](#), Il tamburo di freno a auto di alta qualità offre sicurezza e durata senza compromessi per i veicoli globali. Il nostro prodotto principale: il **Tamburo di freno automobilistico cinese** -è progettato con leghe di alta qualità, sottoposti a rigorosi trattamento termico e lavorazione di precisione per resistere all'attrito estremo, ridurre il rumore e garantire prestazioni di frenata coerenti.

Perché collaborare con noi?

- **Competenza OEM/ODM affidabile:** Tecnologia di fusione avanzata e ispezione QC al 100% garantiscono l'integrità del tamburo.
- **Efficienza ad alto volume:** La produzione semplificata soddisfa le richieste di massa senza sacrificare la qualità.
- **Conformità globale:** I prodotti superano gli standard internazionali (ISO, DOT, ECE).

Scegli tamburi per freni a auto di alta qualità - dove l'innovazione soddisfa la forza industriale. Come dedicato [Produttore](#), Autorizziamo la tua flotta con soluzioni basate sulla sicurezza a valore competitivo.

Richiedi campioni o citazioni oggi - Eccellenza ingegnerizzata dall'hub di frenatura della Cina.



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



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, incastrandole 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.