

Como uma liderança [China Semi Trailer Brake Drums Fabricante](#) e fábrica dedicada de tambor de freio semi-truck, especializamos-se em projetar, fabricar e fornecer tambores de freio de alto desempenho para veículos comerciais em todo o mundo. Com instalações de produção avançadas, sistemas estritas de controle de qualidade e décadas de experiência no setor, garantimos que todo tambor de freio atenda ou exceda os padrões internacionais de segurança, durabilidade e confiabilidade.

O que é um tambor de freio?

Um tambor de freio é um componente crítico de um sistema de freio de tambor, comumente usado em veículos (especialmente em rodas traseiras ou Modelos mais antigos), motocicletas e algumas máquinas industriais. Aqui está um colapso:

Como é:

"É um componente oco, cilíndrico, de ferro fundido (ou às vezes composto).

Lembra uma lata ou tambor curto e largo.

Sua superfície interna é usinada lisa para fornecer uma superfície de atrito consistente.

Onde está localizado e como se move:

O tambor do freio é aparafusado diretamente no cubo da roda ou no flange do eixo.

Ele gira com a roda.

Sua função principal: fornecer uma superfície de atrito para os sapatos de freio pressionarem, criando a força necessária para desacelerar ou parar a roda rotativa.

Como funciona (dentro do sistema de freio de tambor):

Dentro do tambor de freio estacionário, existem sapatos de freio curvos alinhados com Material de atrito (revestimentos de freio).

Quando você pressiona o pedal do freio, a pressão hidráulica (ou um cabo mecânico nos freios de estacionamento) força um cilindro de roda a empurrar os sapatos de freio para fora.

Os revestimentos dos sapatos do freio pressionam firmemente a superfície interna e rotativa do tambor de freio.

O atrito entre os sapatos e o tambor converte a roda "S energia cinética (movimento) em calor, desacelerando ou interrompendo o tambor e, conseqüentemente, a roda presa a ele.

Ao soltar o pedal do freio, as molas retiram os sapatos da superfície do tambor, permitindo que a roda gire livremente novamente.

Nosso compromisso como um dedicado [FRANK TANDEM FABRICANTE](#) está enraizado na engenharia

de precisão e controle rigoroso de qualidade. Utilizamos materiais premium, como ferro fundido de alto grau e ligas avançadas, juntamente com processos de fabricação de última geração, para garantir que cada tambor ofereça durabilidade excepcional, dissipação de calor e desempenho consistente de frenagem sob condições exigentes.

Nós **[Freios de tambor traseiro do fabricante da China](#)**, distribuidores de pós-venda e provedores de manutenção de frota em mais de 30 países. Comprometidos com a inovação e o sucesso do cliente, combinamos engenharia de precisão com eficiência de custo para manter o transporte do mundo funcionando com segurança.



Especificação do produto

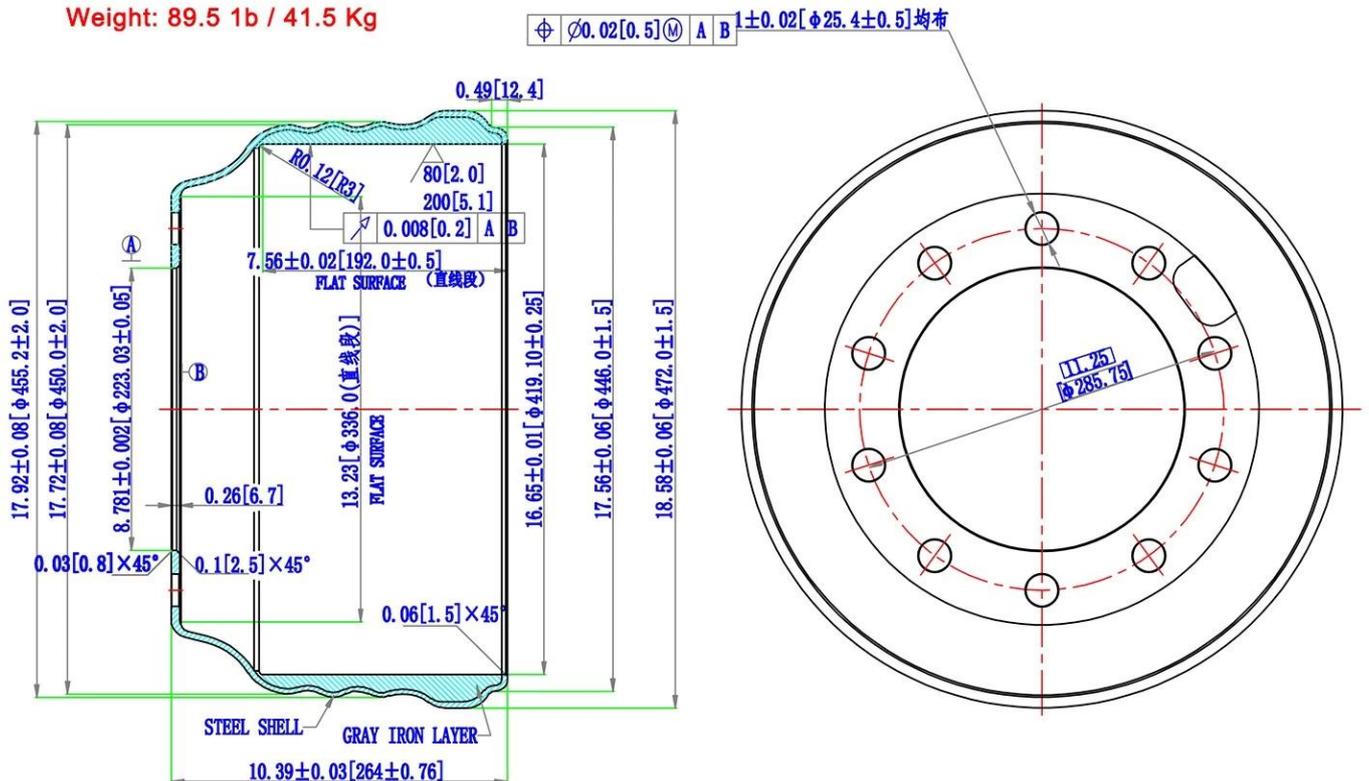
Model		K8-018
Material		Composto bimetálico
Superfície de frenagem	Espessura da concha	5,5 mm
	Espessura de ferro cinza	13mm
	Força de tração da seção circunferencial 1mm	5060N
	Força de rendimento da seção circunferencial 1mm	1402.5n
	Alongamento	Sim
	Resistência à tração da seção circunferencial de 1 mm elevando sobre convencional	1.11
Raiz de flange	Espessura da concha	12,5 mm
	Força de tração da seção circunferencial 1mm	5000N
	Força de rendimento da seção circunferencial 1mm	3187.5n
	Alongamento	Sim
	Resistência à tração da seção circunferencial de 1 mm elevando sobre convencional	1.157

Fotos de produtos



Dimensão do produto

Weight: 89.5 lb / 41.5 Kg



Perguntas frequentes

P: O que é um freio de tambor em tandem?

R: Um freio de tambor em tandem é um único conjunto de freio (normalmente no eixo traseiro), onde dois pares separados de sapatos de freio são montados concêntricamente dentro de um tambor de freio. Cada par é acionado por seu próprio cilindro de roda hidráulica (primária e secundária), geralmente trabalhando em conjunto para aumentar a força de frenagem ou para servir diferentes funções (freio de serviço e freio de estacionamento).

P: Como funciona um freio de tambor em tandem?

R: A pressão hidráulica do cilindro mestre é aplicada a ambos os cilindros de roda simultaneamente. O cilindro primário empurra os sapatos principais (frontal) para fora contra o tambor. O cilindro secundário empurra os sapatos (traseiros) para fora. A rotação do tambor cria um efeito auto-energizante, enfiando os sapatos com mais força para mais força. Frequentemente, um conjunto (geralmente o secundário) também está ligado ao mecanismo de freio de estacionamento.

P: Por que é importante substituir os sapatos de freio nos conjuntos de eixos?

R: Os sapatos de freio devem sempre ser substituídos nas duas rodas do mesmo eixo ao mesmo tempo. Substituir apenas um lado cria um desequilíbrio na força de frenagem, levando a um veículo perigoso puxando durante a frenagem, o desgaste irregular dos pneus e a instabilidade potencial.

P: Como o freio de estacionamento é integrado a um freio de tambor em tandem?

R: O cabo do freio de estacionamento geralmente se conecta diretamente à alavanca no conjunto do

sapato de freio secundário. A aplicação do freio de estacionamento força mecanicamente os sapatos secundários para fora contra o tambor, travando a roda. É por isso que os problemas de freio de estacionamento geralmente apontam para problemas no próprio conjunto do freio de tambor.

P: Os freios de tambor em tandem ainda são usados em carros modernos?

A: Embora menos comum do que no passado, sim. Eles ainda são frequentemente encontrados no eixo traseiro de muitos carros econômicos, caminhões e SUVs, principalmente devido à facilidade de integrar o freio de estacionamento e a relação custo-benefício. Os freios dianteiros são quase universalmente freios a disco em veículos modernos para desempenho superior.

P: Quais são as desvantagens dos freios de tambor em tandem?

R: As principais desvantagens incluem: dissipação de calor: bateria abnegar o calor mais do que os discos ventilados, levando ao desbotamento do freio sob frenagem pesada ou repetida.

Desempenho do clima úmido: a entrada de água pode causar distâncias mais longas até que o atrito seca as superfícies.

Complexidade: mais peças móveis (molas, alavancas, ajustadores) do que pinças de disco, tornando a manutenção potencialmente mais envolvida.

Problemas de auto-ajuste: os auto-ajustadores podem grudar ou falhar, levando a um desempenho reduzido do freio ou arrastando.

Resposta mais lenta: Geralmente exibe viagens de pedal um pouco mais longas e tempo de resposta em comparação com os discos.