

Otimize o desempenho e a segurança do seu semi-reboque com tambores de freio de primeira linha, diretamente dos principais fabricantes da China. Como um primeiro-ministro **Fabricante de freios de tambor traseiro da China**, Somos especializados em engenharia de tambores robustos de freio projetados especificamente para as demandas rigorosas dos semi-reboques. Nossos produtos são forjados de ferro fundido de alto grau, garantindo dissipação de calor excepcional, resistência a deformações e prolongar a vida útil sob cargas pesadas e ciclos de frenagem frequentes.

A fabricação de precisão garante ajuste perfeita e operação confiável, crucial para manter a eficiência ideal para a frenagem e reduzir o tempo de inatividade. Entendemos o papel crítico que os freios de tambor traseiro confiáveis desempenham na segurança da frota e nos custos operacionais. É assim que, como seu confiável **Fornecedor de freios de tambor traseiro da China**, oferecemos um rigoroso controle de qualidade aderente aos padrões reconhecidos internacionalmente (como TUV, ISO), garantindo que todos os tambores atendam aos rigorosos referências de desempenho e segurança.

Faça parceria conosco por um valor imbatível. Combinamos a experiência superior de fabricação com os preços competitivos, oferecendo a durabilidade e o desempenho que sua frota exige sem compromisso. Escolha confiança na estrada. Escolha Premium **Freios de tambor traseiro da China** projetado para o longo curso. Entre em contato conosco hoje para citações e experimente a diferença que a qualidade faz.



Especificação do produto

Modelo		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

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 seque 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.