

A China se destaca como o epicentro global indiscutível para a produção de freio de tambor traseiro, acionado por um vasto e altamente capaz o ecossistema industrial. Como o mundo "é o principal FABRICANTE DA CHINA Brake Drum, o país aproveita imensas economias de escala, infraestrutura sofisticada de fabricação e profunda integração da cadeia de suprimentos. Fornecimento de um [Fornecedor de tambor de freio da China](#) Oferece vantagens significativas para compradores internacionais, principalmente efetividade excepcional sem comprometer o desempenho essencial para várias aplicações de veículos, incluindo carros de passageiros, caminhões comerciais, reboques e veículos utilitários. Dentro de um típico [Fábrica de tambores de freio da China](#), processos avançados como fundição de alta precisão (geralmente usando ferro cinza durável), usinagem automatizada (giro CNC), equilíbrio rigoroso e controle rigoroso de qualidade (aderência a padrões internacionais como ISO/TS 16949) são práticas padrão.

Essas fábricas produzem volumes maciços de tambores de freio confiáveis, especificações de OEM e pós-venda. Seja buscando substituições padrão de alto volume ou soluções personalizadas, em parceria com um respeitável [Fabricante de china tambor de freio](#) Fornece acesso incomparável a qualidade consistente, preços competitivos e a flexibilidade necessária para atender com eficiência diversas demandas do mercado global. A experiência incorporada na rede de fornecedores de tambor de freio da China garante produtos robustos integrais às cadeias globais de suprimentos de segurança e manutenção automotivas.



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

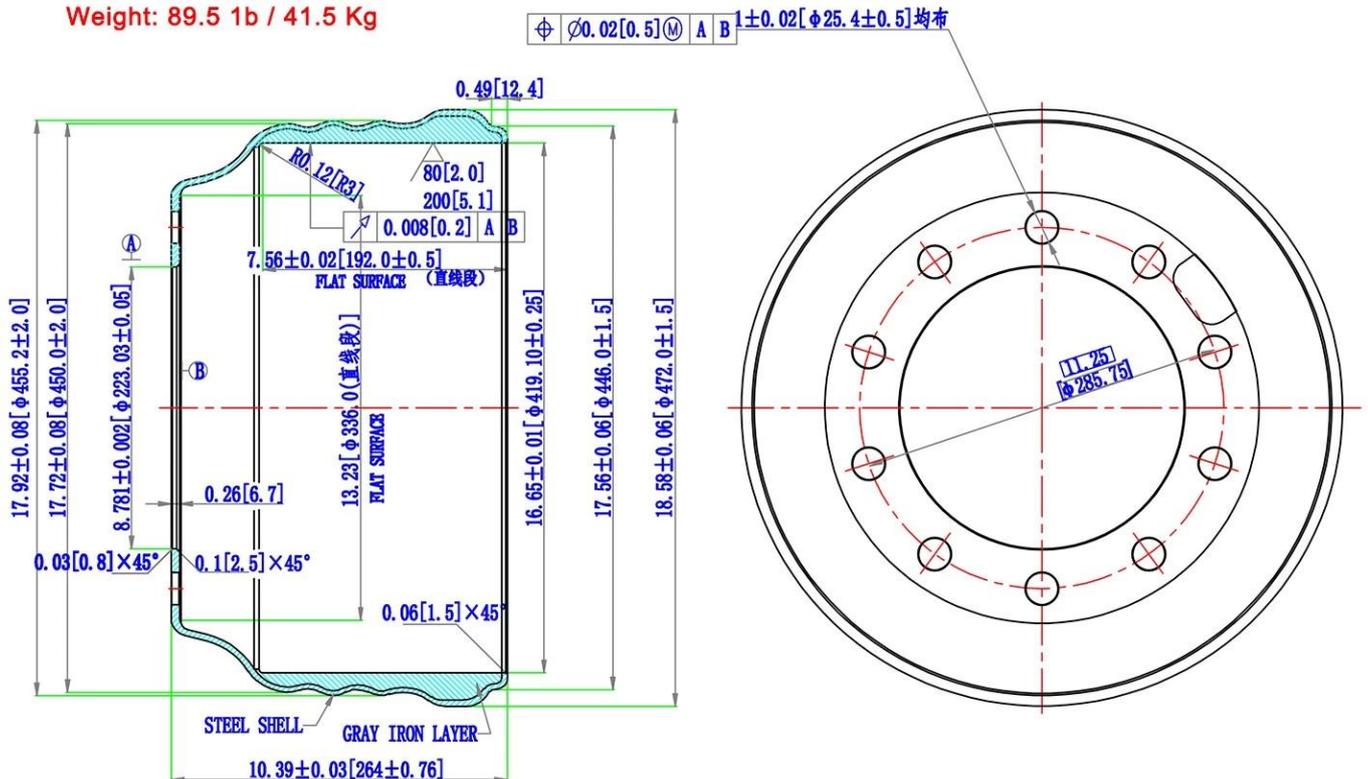
Fotos de produtos





Dimensão do produto

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: a bateria absorve 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 exige viagens de pedal um pouco mais longas e tempo de resposta em comparação com os discos.