

Fabricante de bateria e bateria de tambor de freio automático de alta qualidade

Como um primeiro -ministro [Fanvatores de freios e bateria de porcelana](#), O tambor de freio automático de alta qualidade oferece segurança e durabilidade intransigentes para veículos globais. Nosso produto principal - o **China Auto Brake Drum** -é projetado com ligas de alto grau, passando por rigoroso tratamento térmico e usinagem de precisão para suportar atrito extremo, reduzir o ruído e garantir o desempenho consistente da frenagem.

Por que fazer parceria conosco?

- ☐ **Experiência confiável de OEM/ODM:** Tecnologia avançada de fundição e 100% de inspeção de QC garantem a integridade do tambor.
- ☐ **Eficiência de alto volume:** A produção simplificada atende às demandas em massa sem sacrificar a qualidade.
- ☐ **Conformidade global:** Os produtos excedem os padrões internacionais (ISO, DOT, ECE).

Escolha tambor de freio automático de alta qualidade - onde a inovação atende à força industrial. Como seu dedicado [Fabricante de tambor de freio automático da China](#), Capacitamos sua frota com soluções orientadas a segurança pelo valor competitivo.

Solicite amostras ou cotações hoje - Excelência projetada do centro de frenagem da China.



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.