

Китайский производитель тормозных барабанов Tandem Drum Tram

Опыт непревзойденной остановкой мощности и надежности с нашими тандемными тормозными системами премиум -класса. Обеспеченные на требовании коммерческих и тяжелых приложений, наши тормоза обеспечивают надежную производительность, исключительную долговечность и постоянную безопасность в самых сложных условиях.

Как ведущий [Китайский производитель тормозных барабан](#), мы объединяем Advanced Engineering с строгим контролем качества для производства компонентов, которые соответствуют строгим глобальным стандартам. Когда вы выбираете наш **Китайский тандемный барабанный тормоз**, вы "переоцениваете технологию, созданную из точности, предназначенную для оптимального рассеяния тепла, снижения износа и продолжительного срока службы. Партнер с нами, главная задача **Китайский тандем -барабанный производитель барабанщиков**, для больших объемов, конкурентной стоимости и гарантии тормозного решения, созданного для обеспечения безопасного и эффективного движения ваших операций. Повышите производительность вашего автомобиля - поставьте свои критические компоненты торможения от надежного лидера в Китае.



Спецификация продукта

Модель		K8-018
Материал		Биметаллический композит
Тормозная поверхность	Толщина раковины	5,5 мм
	Серый железо толщину	13 мм
	Прочность на растяжение окружного раздела 1 мм	5060n
	Урожайная сила окружного раздела 1 мм	1402.5n
	Удлинение	Да
	Прочность на растяжение окружного раздела 1 мм подъема по обычным	1.11

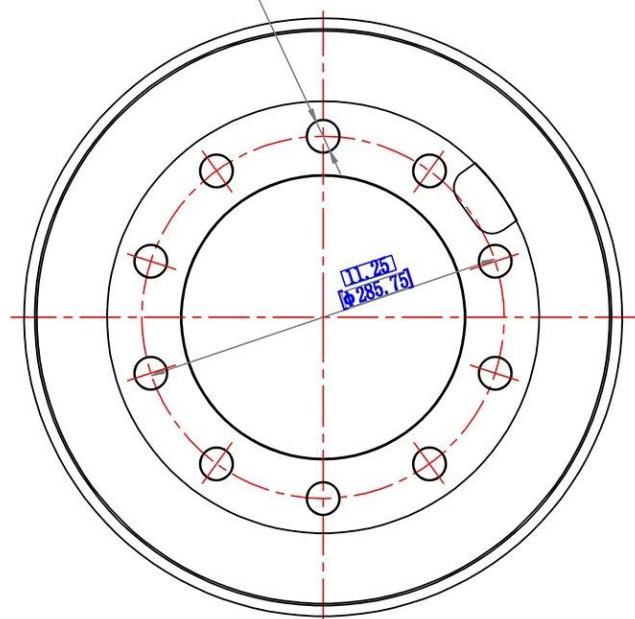
Фланцевый корень	Толщина раковины	12,5 мм
	Прочность на растяжение окружного раздела 1 мм	5000п
	Урожайная сила окружного раздела 1 мм	3187.5п
	Удлинение	Да
	Прочность на растяжение окружного раздела 1 мм подъема по обычным	1.157

Фотографии продукта





⊕	∅0.02[0.5]	Ⓜ	A	B	1±0.02[∅25.4±0.5]均布
---	------------	---	---	---	---------------------



Часто задаваемые вопросы

В: Что такое тандемный барабанный тормоз?

А: Тандемский барабанный тормоз представляет собой одно тормозное узел (обычно на задней оси) где две отдельные пары тормозных туфель концентрически установлены внутри одного тормозного барабана. Каждая пара приводит в действие свой собственный гидравлический колесный цилиндр (первичный и вторичный), часто работающий в тандеме для увеличения тормозной силы или для выполнения различных функций (обслуживающий тормоз и стояночный тормоз).

В: Как работает тандемный барабанный тормоз?

А: Гидравлическое давление от основного цилиндра подается на обоих колесных цилиндрах одновременно. Основной цилиндр толкает ведущую (переднюю) обувь наружу к барабану. Вторичный цилиндр толкает туфли (заднюю) туфли на улице. Вращение барабана создает самоогнозный эффект, приковывая туфли крепче для большей силы. Часто один набор (обычно вторичный) также связан с механизмом парковочных тормозов.

В: Почему важно заменить тормозную обувь в наборах ось?

А: Тормозные туфли всегда следует заменять на обоих колесах одной и той же оси одновременно. Замена только одной стороны создает дисбаланс в тормозной силе, что приводит к опасному вытягиванию автомобиля во время торможения, неровного износа шин и потенциальной нестабильности.

В: Как парковочный тормоз интегрируется с тандемным барабанным тормозом?

А: Парковочный тормозной кабель обычно подключается непосредственно к рычагу на сборке вторичной тормозной обуви. Применение парковка Механически вынуждает вторичную обувь наружу к барабану, блокируя колесо. Вот почему проблемы с стояночным тормозом часто указывают на проблемы в самой сборке барабанного тормоза.

В: Тандемные барабанные тормоза все еще используются на современных автомобилях?

А: Хотя в прошлом, хотя в прошлом, да. Они по-прежнему часто встречаются на задней оси многих экономичных автомобилей, грузовиков и внедорожников, в первую очередь из-за простоты интеграции парковочного тормоза и экономической эффективности. Передние тормоза - это почти повсеместно дисковые тормоза на современных транспортных средствах для превосходной производительности.

В: Каковы недостатки тандемных барабанных тормозов?

А: Основные недостатки включают в себя: рассеяние тепла: барабанные ловушки тепла больше, чем вентилируемые диски, что приводит к выцветанию тормоза при тяжелом или повторном торможении.

Производительность влажной погоды: водный вход может вызвать более длительные расстояния, пока трение не вытирает поверхности.

Сложность: больше движущихся частей (пружины, рычаги, регуляторы), чем суппорты диска, что делает обслуживание потенциально более вовлеченным.

Проблемы с самооплатой: самостоятельные приспособления могут придерживаться или провалиться, что приводит к снижению производительности тормоза или перетаскиванию.

Меньший ответ: обычно демонстрируют немного более длинное время перемещения педали и отклика по сравнению с дисками.