

## Покраска заднего тормозного суппорта

Я просто не могу не показать во что вылилась обычная переборка тормозного суппорта Renault Safrane, так не делал еще).

Цель — перебрать суппорт и обрести уверенность, что в запасе есть исправная запчасть.

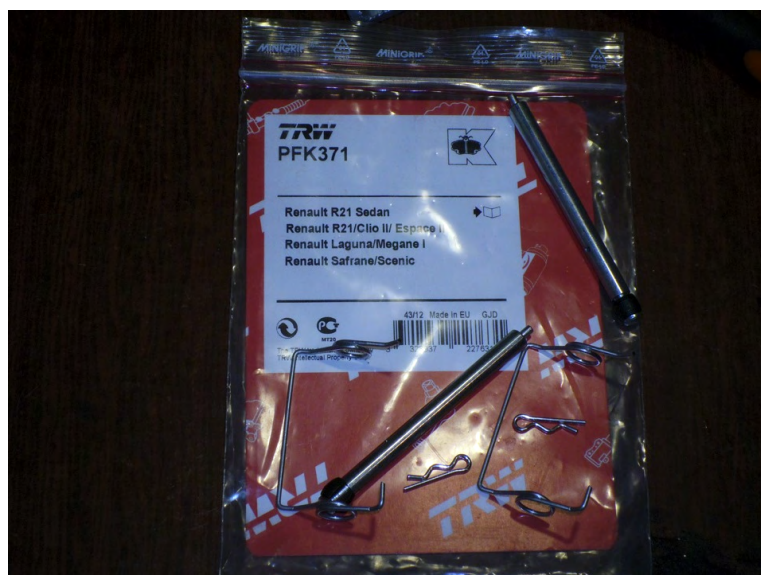
После разборки пришлось приобрести некоторые детали. На поршне начало разрушаться хромовое покрытие, пыльники верхнего пальца были немного дырявые.



*Поршень суппорта Seinsa D02545(5,7\$)*



*Ремкомплект суппорта Seinsa D4291 (10,4\$)*



*Монтажный комплект TRW PFK371 (6,8\$)*

Ставить новые красивые детальки в страшный, покрытый слоем грязи и ржавчины суппорт не стал. Раньше я просто обстукивал молоточком корпус суппорта и всё. Но сейчас захотелось БОльшого. Google помог отыскать довольно интересный метод избавления от ржавчины — электролитический.

Для избавления от ржавчины мне потребовалось:

1. Пластмассовая емкость под размер детали.
2. Компьютерный блок питания, т.е. источник постоянного тока.
3. Ненужная металлическая пластина, лучше нержавейка.
4. Гидроксид натрия (каустическая сода, каустик, едкий натр, едкая щёлочь).  
Использовал средство для прочистки труб в порошке, купил в хоз. товарах за 3050 бел. руб. (0,3\$).

Процедура проводилась на морозе. Побоялся, что раствор замерзнет, поэтому налил в ведро горячей воды. Емкость не нужно брать слишком большую, т.к. понадобится больше раствора и время процесса увеличится.

Всыпал туда пакетик средства для прочистки труб («Крот» и ему подобные), перемешал. На суппорт подал «минус» от блока питания и опустил в раствор. На металлическую пластину (лучше нержавейку) подал «плюс» и тоже опустил в раствор, избегая прямого контакта с ржавой деталью.

Пластина должна быть как можно БОльшого размера. Чем больше площадь пластины тем активнее процесс. В идеале пластину нужно разместить вокруг ржавой детали. А в идеальном идеале использовать в качестве емкости железное ведро, оно же будет анодом, а ржавую деталь придется подвесить, чтобы не касалась ведра. Такое ведро придется выбросить после работ. Дело в том что анод в процессе электролиза изнашивается/расходуется/приходит в негодность. Нержавейка более стойкая и её хватит на большее время. Я же в качестве анода взял кусок ржавого железа (видно на фото ниже).

Включаем блок питания, процесс пошел. О том, что процесс начался свидетельствуют активно отрывающийся от поверхности детали пузырьки газа (**водород**). **Осторожно с огнем!** Весь процесс проводил на улице.

Фотографию уже сделал через несколько часов бурления. На поверхности раствора рыжая пена, анод покрыт толстым слоем черного неизвестного мне вещества, на дне ведра осадок.



*В ведре суппорт и кронштейн подвески*

Кстати раствор по окончании был таким же горячим, несмотря на мороз. После 6–7 часов суппорт достал. В большинстве своем ржавчина просто отвалилась, а та, что осталась, отваливалась кусками, стоило только чем-нибудь подцепить.

Суппорт тут же промыл струей кипятка, он быстро высох, но по-прежнему был покрыт черным налетом. Пишут, что можно прогреть до 100 градусов и чернота пропадет. Я не пробовал, просто металлической щеткой буквально за 5 минут убрал черноту, промыл и обезжирил уайт-спиритом. Покрасил термостойкой краской из баллончика. Суппорт был очень теплым от пребывания в горячем растворе и мойки кипятком, поэтому краска ложилась великолепно и высыхала практически мгновенно.



Вот в такой корпус можно и новые красивые детальки ставить:



*Суппорт после покраски*

*Покраска заднего тормозного суппорта*



*Собранный суппорт после покраски*