

NIPPON PAINT

ПЕРВЫЙ ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ В РОССИИ

АЛЕКСАНДР ШУБИН



«Лексус-Левобережный» —
здесь используют и испытывают
материалы Nippon Paint.

В прошлом номере в нашем журнале была опубликована статья, знакомящая российских читателей с лакокрасочными материалами японской фирмой Nippon Paint. Первая публикация кратко, в формате презентации, ознакомила с описанием системы, состоящей из базового покрытия пах Admilla e³, цветовой документации и инструментов цветоподбора, грунтов, лаков, специальных добавок и других продуктов. В той же статье было упомянуто о намерении ООО «СП БИЗНЕС КАР», подвергнуть новые материалы всесторонним испытаниям в своих технических центрах перед тем, как предложить их рынку.

В настоящее время это намерение уже реализовано. В конце лета материалы Nippon Paint стали использовать для ремонтной окраски автомобилей в техническом центре успешно функционирующего предприятия «Лексус-Левобережный», которое обслуживает владельцев одной из самых престижных марок японских автомобилей.

Тестирование материалов переросло в широкомасштабные и всесторонние производствен-

Грунты Nippon Paint легко наносятся, быстро сохнут и хорошо шлифуются.

ные испытания, за которыми пристально следят как специалисты предприятия, так и представители японской фирмы. Во время работы малярного участка с применением новых материалов менеджеры фиксируют все производственные показатели подразделения. Затем их сравнивают с теми же показателями, полученными при использовании материалов аналогичной по статусу лакокрасочной системы в тех же условиях и при выполнении максимально совпадающих видов ремонтов. Следует заметить, что у компании много сервисов, имеющих малярные участки и работающих с другими лакокрасочными системами, поэтому получить данные для сравнения несложно.

Использование материалов Nippon Paint в действующем техническом центре дает компа-

нии бесценный опыт применения новой продукции в реальных условиях российского производственного предприятия. Обладая этим опытом, Business Car Refinish сможет продвигать продукцию Nippon Paint с учетом всех тонкостей и нюансов, которые будут выявлены при длительной эксплуатации в реальных производственных условиях.

Испытания продолжают и будут продолжаться постоянно, но уже сейчас оказалось возможным подвести некоторые итоги.

Основным результатом производственной деятельности техцентра последнего времени стало значительное увеличение пропускной способности малярного участка. Отмечен 30-процентный рост этого основного показателя успешного функционирования предприятия. Нужно отметить, что такое достижение стало результатом взаимодействия нескольких факторов, главным из которых, безусловно, оказалось общее увеличение числа выполненных ремонтов при значительном сокращении количества переделок.

Среди нескольких обстоятельств, повлиявших на увеличение количества ремонтов, главное — это внедрение новых материалов.



Какие же свойства продукции Nippon Paint повлияли на увеличение пропускной способности предприятия?

Наиболее полно ответил на этот вопрос один из самых опытных мастеров кузовного цеха техцентра «Лексус-Левобережный» Алексей Полищев. Этот человек знает, о чем говорит, ему есть, с чем сравнить, поскольку он много лет работал ведущим маляром в других компаниях.

Так вот — прежде всего, значительно облегчилась и упростилась работа колористов. И это, подчеркнем еще раз, при осуществлении ремонта лакокрасочного покрытия автомобилей Lexus, окраску которых нельзя отнести к числу простых технологических операций. Да и владельцы этих машин не самые непритязательные.

Работа колористов стала проще, поскольку краска, как они сами выражаются, хорошо «попадает в цвет». Иначе говоря, цветовая документация содержит очень большое количество альтернатив и вариантов одного цвета (для ряда цветов их число доходит до 20), из которых колорист может выбрать наиболее подходящий цвет. Краска, приготовленная по указанному рецепту, если и не полностью соответствует всем жестким условиям цветоподбора, то требует лишь минимальной доколеровки.

Простота и точность колеровки проявляется наиболее ярко при цветоподборе трехслойных лакокрасочных систем.

Как известно, трехслойные покрытия широко используются при окраске дорогих японских автомобилей, которые пользуются большой популярностью у покупателей всего мира.

Однако для маляра трехслойные системы — это не самая удобная и лучшая краска. И тем не менее, трехслойная окраска материалами Nippon Paint получается настолько хорошо, что ими все чаще стали красить «встык».

Про некоторые виды таких сложных трехслойных покрытий, например, про краску цвета Lex 4S7 (специалисты знают, о чем речь), можно написать целый роман. Этот желтовато-серебристый цвет пытались подобрать с помощью лакокрасочных материалов различных систем. Колористы, иной раз бились над вариантами не просто часами, а даже днями, но часто бывало, что при необходимости окрасить один элемент приходилось красить всю боковину кузова, чтобы «малярными» приемами убрать различие в цвете. Рассказывают, был случай (насколько это правда лучше спросить у самого рассказчика), когда, начав красить с переднего левого крыла, закончили «подбор цвета» только дойдя до переднего правого крыла, обойдя вокруг всю машину.

Дело в том, что эта краска в своем составе содержит очень специфическое «зерно» ксира-



Применив устройство дополнительного обдува, можно значительно ускорить время нанесения базовых красок нах Admila e³.

лика, которое не удается имитировать с помощью ксираликов, входящих во многие системы ЛКМ. Колористы отмечают, что пигменты, входящие в нах Admila e³, наиболее точно подходят к ксираликам, используемым при конвейерной окраске японских автомобилей. И только в этой системе многие сложные японские цвета, в том числе и Lex 4S7, удалось «победить», подобрав практически неотличимую формулу.

Кроме сокращения времени цветоподбора сложных красок и уменьшения количества переделок из-за несоответствия цвета и отсутствия необходимости окрашивать соседние детали (опять-таки из-за более точного цветового соответствия при использовании материалов Nippon Paint) сокращается и время ремонта каждой детали.

Такой вывод вытекает из сравнительного анализа использования ЛКС разных производителе-

лей. Например, если взять краску одного и того же цвета, грунта и лак со схожими характеристиками, то применение материалов Nippon Paint по сравнению с продуктами, широко используемыми ранее, позволит сэкономить 44 минуты в пересчете на покрытие 1 квадратного метра поверхности. Для сервисных станций главный показатель — это количество реализуемых (продаваемых) нормо-часов. Иными словами, наиболее важными являются «продажи времени», а материал, как основной, так и расходный, и даже оборудование, это всего лишь инструменты для осуществления этих продаж.

Несложный расчет показывает, что, просто заменив один материал на другой, экономится 1 нормо-час (для дилерской станции эта цифра составляет порядка 2200 рублей) при площади покрытия равной 1 м². Какой будет экономический эффект в течение месяца или года, рассчитать совсем легко.

О стоимости материалов нужно сказать следующее. Систему Nippon Paint дешевой не назовешь, но она стоит таких денег. Такая цена оправдана всеми заявленными технологическими показателями. Учитывая низкий расход материалов (высокую укрывистость) и ряд других факторов — цена эквивалентного количества продуктов, необходимых для создания покрытия одинаковой площади, отличается не очень сильно.

Продуктивность системы возрастает еще больше, если учесть, что базовая краска нах Admila e³ позволяет при межслойной сушке

КАК ЭТО ДЕЛАЕТСЯ В ЯПОНИИ....

- **Производительность труда.** В Японии авторизованных ремонтных станций почти нет. В этой стране очень дорогая земля и построить техцентр каждому дистрибьютору просто не под силу. Поэтому даже официальные дилеры предпочитают отдавать машины в ремонт на специализированные предприятия. Производительность одного из предприятий, которое удалось посетить делегации Business Car Refinish — 2000 машин в месяц при наличии на малярном участке четырех окрасочно-сушильных камер.
- **«Не делайте культа из оборудования».** В Японии вообще не часто увидишь дорогое сервисное оборудование. Краскопульты Iwata двадцатилетней давности (такими в России не торгуют уж лет 10) и абсолютно «допотопные», но исправно работающие шлифовальные машинки в сервисе — не редкость. Обычно ОСК используют очень простые. Камеры своего производства — Iwata, например, считаются очень дорогими и их закупают редко. На ремонтных предприятиях можно увидеть много китайских окрасочных камер, встречаются так же и модели Nova Werta. В одном авторемонтном предприятии, которое посетили специалисты Business Car Refinish, стоял привычный в нашей стране стпель Car-O-Liner, а в другом Korek.
- **«Грузите краску бочками».** В Японии лаки, грунты и другие материалы, используемые в больших количествах, закупают не в банках, как у нас, а в канистрах и бочонках, объемом 16–20 и более литров. Там прекрасно понимают, что поскольку литр материала в большой таре стоит всегда дешевле, то такие канистры буквально на пустом месте позволяют улучшить финансовые показатели участка. Нашего маляра заставить поднять банку объемом более 5 литров невозможно, в то же время японские специалисты не считают зазорным таскать по 16 литров материала. Чтобы из такой бадьи было просто отлить даже небольшие количества продукта, ее ставят на простейший поворотный (опрокидывающийся) столик.
- **Когда проще исправить, чем предотвратить.** На предприятиях чисто, но очень скромно. Там не особо строго следят за полным отсутствием сорности при окраске, а поступают следующим образом. Красят, сушат машину и выгоняют ее из камеры. Около нее тут же появляется «специально обученный человек с ножом». Рабочий молниеносно срезает сор, пылинки, делая при этом жуткие на наш взгляд царапины. Затем он их также быстро располировывает, и все дефекты исчезают.
- **Дань традиции?** Занятно, — уважая сухой метод шлифования и неукоснительно применяя его при подготовке поверхности к окраске, в Японии финишные шлифовальные операции выполняют с водой. Трудно сказать, есть ли в том какой-то экономический смысл или это просто устоявшаяся технология.



Таким набором «перламутров» и «ксираликов», наилучшим образом повторяющих заводские покрытия автомобилей, вряд ли сможет похвастаться какая-либо другая система.

применять активный обдув. Напомним, что обдув с помощью специального фена или краскопульта обычно используют только при сушке базовых красок на водной основе. В подавляющем большинстве случаев краски на основе органических растворителей сушить таким способом запрещено из-за угрозы возникновения брака. Краски нах Admila e³ (уточним — нанесенные слоем рекомендуемой толщины около 15 мкм) сам производитель этих материалов рекомендует сушить с использованием фена или «поддувать» из краскопульта, выключив подачу краски и увеличив давление воздуха на входе.

Казалось, это небольшое новшество, но оно может в корне изменить всю технологию окраски. Обычно при использовании материалов большинства других лакокрасочных систем время межслойной сушки равняется «одной выкуренной сигарете», и маляр чаще всего покидает камеру, даже если он и не курит. Межслойная выдержка на практике часто растягивалась на большее время, чем это необходимо. Теперь же маляр не отходит от детали (или от автомобиля), чередуя окраску и обдув, пока место ремонта не будет покрыто полностью. Такая технология значительно ускоряет нанесение базы и в конечном итоге сокращает общее время ремонта на 10–20% (со слов мастера малярного участка). Это еще один очень сильный аргумент в пользу Nippon Paint.

Простое нанесение, хорошая полируемость и идеальная поверхность, практически не отличимая от заводского покрытия — вот основные качества лаков Nippon Paint.



Говоря о продуктивности системы, нужно еще раз упомянуть специальный компонент — активатор нах Stabi Max. Этот продукт с успехом «стреляет по двум зайцам». Он позволяет уменьшить количество растворителя, а в ряде случаев вообще исключить его использование. Тем самым, применяя этот активатор, с одной стороны, можно увеличить продуктивность системы, а с другой — снизить экологическую нагрузку за счет меньшего испарения вредных летучих веществ.

Основными показателями технических центров компании Business Car являются их пропускная способность и минимальное воздействие на окружающую среду. (Компания ООО «СП БИЗНЕС КАР» получила международный сертификат, подтверждающий соответствие предприятий компании жестким стандартам ISO-14001). Поэтому в Business Car принято решение о постоянном использовании нах Stabi Max. Но для потребителей материалов существует выбор: они могут использовать более дешевую, но менее производительную систему, или несколько более дорогую систему на основе нах Stabi Max, продуктивность которой очень высока.



Нужно отметить еще одну важную особенность системы Nippon Paint — ее лаки позволяют получить шагрень (шероховатость поверхности), близкую к шагрени, получаемой автопроизводителем. Причем маляр имеет возможность управлять шагренью в довольно широких пределах. Для компании последнее обстоятельство является весьма важным, поскольку автомобили Toyota и Lexus имеют разную заводскую шагрень.

Лаки Nippon Paint позволяют повторить заводской рисунок шероховатости поверхности и сделать отремонтированный участок абсолютно неотличимым.

Подводя итоги первых месяцев применения новых лакокрасочных материалов и новых технологий можно сказать, что после внедрения системы примерно на тридцать процентов увеличилась пропускная способность участка за счет более высокой продуктивности системы и уменьшения количества переделок из-за несоответствия цвета и ряда других причин. Это самые первые цифры, которые удалось получить при использовании ЛКМ Nippon Paint в России. Пока не кончился календарный год, сравнить расход топлива и электроэнергии не удалось, но специа-

листы компании через некоторое время обещают предоставить читателям и эти цифры.

Первые впечатления от использования новых материалов можно назвать более чем положительными. Продукция Nippon Paint понравилась колористам, маляры к ней быстро привыкли и ощутили все ее преимущества, поскольку система позволяет улучшить экономические показатели участка. Ею остались довольны и мене-

джеры предприятия, которые раньше не всегда могли найти общий «язык калькуляции» с представителями страховых компаний.

Итак, накопленный опыт позволил компании Business Car Refinish начать активные продажи этих материалов, тем более что заинтересованных в таком продукте компаний в нашей стране довольно много. **AEC**

См. рекламу на 2-й обложке.