

Doosan toont eigen gezicht

Doosan en Bobcat kiezen weer hun eigen weg

Na de overname van Bobcat deed Doosan een poging beide bedrijven dichter bij elkaar te brengen. Een paar jaar worstelen met dealers en klanten leerde dat de producten en vooral de klanten te veel verschillen. Daarom krijgen ze nu weer een eigen profiel met eigen dealers en duidelijk eigen producten. Hoe Doosan ervoor staat, toonde het bedrijf onlangs op de Quarry Days.

De afgelopen jaren is er veel ruis geweest in het dealernetwerk van Doosan en ook wel Bobcat. Wie is de importeur, welke producten verkopen de dealers? Op de achtergrond was er dan ook nog de interne druk om de kracht van beide organisaties te benutten. In Nederland werd dat het meest zichtbaar door het opzeggen van het importeurschap van Ro-Ad door Doosan. Het bedrijf uit Barneveld werd opgevolgd door Staad in Zuid-Nederland en Anema in Noord-Nederland, waarbij er eerst een centraal verkoopkantoor was voor zowel Bobcat als Doosan in België. Dat werd verplaatst naar Tsjechië, waar ook de hoofdkantoren van Bobcat en Doosan werden gevestigd. Dit alles had als doel om te komen tot één gezamenlijke organisatie.

Twee organisaties

Vorig jaar kwam aan deze ontwikkeling een eind toen het bedrijf aankondigde zich weer op te splitsen in twee afzonderlijke organisaties met elk een eigen dealerstructuur. Vanaf 2018 zijn Doosan en Bobcat weer gewoon twee aparte bedrijven, die alleen kennis en uiteraard machines uitwisselen. Daarbij zorgt Bobcat met name voor de kleine machines uit de Bobcat-lijn. Het is een strategie waar Robin den Reijer,

productmanager voor Doosan, blij mee is. "Er is namelijk een groot verschil tussen het verkopen van een dertigtone graafmachine en een mini met alle hulpstukken, waar Bobcat groot in is. Dat vraagt gewoon om een aparte aanpak van vertegenwoordigers. Het is goed dat dit nu is ingezien en we elk weer in onze eigen structuur verder kunnen. Dat betekent dat Inter-Techno gewoon verantwoordelijk blijft voor Bobcat, terwijl Staad en Anema Doosan vertegenwoordigen. Alleen bij sommige dealers zie je de producten samenkomen."

De nieuwe structuur betekent ook dat beide bedrijven weer apart op de shows te zien zullen zijn. Op de komende Bauma, dit voorjaar, zullen Doosan en Bobcat dus een eigen stand hebben en zorgen voor de eigen producten. Een voorproefje van wat daar zal worden gepresenteerd, liet Doosan afgelopen najaar zien op de Quarry Days in Tsjechië. In een steengroeve kregen pers, dealers en klanten de gelegenheid machines te testen. Een overzicht van een aantal van de nieuwste ontwikkelingen op deze pagina's. Die zijn binnenkort of zelfs nu al ook bij de dealers te zien.

TEKST & FOTO'S: **Toon van der Stok**



Trimble en Leica

Sinds dit jaar zijn de rupsgraafmachines vanaf de DX140 tot de DX300 en de wielmachines DX140W-5 tot de DX210W-5 voorbereid voor Trimble en Leica.

Dat wil zeggen dat de complete bekabeling en bevestigingspunten inclusief de sensors bij aflevering aanwezig zijn. Direct laten opbouwen is natuurlijk ook mogelijk. Klanten kunnen daarbij kiezen of ze voor het oude Trimble-besturingssysteem kiezen of dat ze overstappen op Android-besturing.

Misschien voor machinisten die ervaringen hebben met Trimble een onnodige stap, maar voor machinisten die ermee moeten werken wel handig.



CVT zuiniger

Dit jaar draaien de eerste wielladers van Doosan met een CVT-transmissie. Het eerste model dat hiermee is uitgerust, is de WL 460. Het is de ZF-transmissie die ook in andere wielladers is te vinden, zoals die van Liebherr en Case. Bijzonder aan deze transmissie is dat bij een snelheid van 10 km/u de pomp en de motor van de transmissie van functie veranderen. Dit kan doordat deze transmissie werkt met twee mechanische groepen. De opbouw is zodanig dat eerst van 0 tot 10 km/u het aandeel mechanisch steeds verder toeneemt, totdat het bij 10 km/u helemaal via het mechanische deel gaat. Als het zover is, veranderen de pomp en de motor van functie en verandert de aandrijving weer van volledig mechanisch in honderd procent hydraulisch, waarna dit weer wordt afgebouwd tot de ingeprogrammeerde maximumsnelheid. Het is een mooi stuk techniek, want bij het rijden merk je niet dat de aandrijving verandert. Uit de eerste metingen blijkt dat het systeem leidt tot een forse besparing op het brandstofverbruik. Doosan meet een 40 procent lager verbruik, maar gaat uit van gemiddeld 20 tot 25 procent ten opzichte van een gewone powershiftbak. Voorlopig blijft het systeem voorbehouden aan de 460, maar bij de komende update van de wielladers zullen ook de kleinere en grotere modellen de beschikking krijgen over deze CVT. Dan is het echter wel 2020 of zelfs 2021.



DA30-knikdumper

Door de overname van Moxy heeft Doosan nu ook twee knikdumpers in het programma. De afgelopen periode is de kleinste, de DA30, aangepast. Belangrijke veranderingen zijn een nieuwe voorasvering en een aangepaste aandrijving op de tandemas. Aan de voorzijde zijn beide wielen nu afgesteund door een hydraulische veerpoot die met stikstof op druk wordt gehouden. Beide zijn aan elkaar verbonden om oneffenheden op te vangen, maar ze worden ook hydraulisch bijgestuurd. De boordcomputer meet de stand van de bovenwagen en past daar de druk op de veerpoot op aan. Een snel werkend systeem, zo bleek op de testbaan, waarbij de cabine zelfs in de grote gaten nagevoel horizontaal bleef.

Achter beschikt de dumper over een tandemstel met de grootste uitslag in de markt, zo meldt Doosan. Die bedraagt bijna 45 graden, waardoor bijvoorbeeld goed over een rand heen kan worden gelost. In het tandemstel is de aandrijving geheel veranderd. De automatische schakeling van het differentieel is nu volledig elektronisch. Ook de hele opbouw is aangepast. Was bij de oude serie nog sprake van drie verschillende oliecircuits voor differentieel, aandrijving en remmen, nu is dat één geheel. Dat maakt het olie verversen eenvoudiger.

De derde grote aanpassing is de cabine. Deze is zeer ruim, met gewoon een plek om achter de chauffeursstoel te kunnen staan. Het hele dashboard is ondergebracht in één scherm, dat onder alle omstandigheden goed afleesbaar is. Bewust is ook de opgang aan de voorkant gehouden. Niet alleen omdat hij zo schoner blijft, maar ook omdat de chauffeur dan altijd ziet of er iemand omhoog komt. Wie een DA30 wil bestellen, moet wel geduld hebben. Tot en met mei is de productiecapaciteit in Noorwegen volgeboekt.