

TEST

Doosan DX 140 W



Zespitter houdt ruim o



De vernieuwde Doosan DX 140 W maakt opnieuw de reputatie van de 6-cilinder waar. In alle rust brengt de Koreaan meer dan bovengemiddelde prestaties, bij een gunstig brandstofverbruik. Ook de vernieuwde cabine voegt voordeel toe voor de machinist. Meer ruimte, meer zicht en meer comfort. Draaien maar!

BURO ANDERSOM: THEO EGBERTS REDACTIE BOUWMACHINES: PETER TOMBERG

De 15 tonner is met afstand de meest populaire mobiele graafmachine, zowel bij Doosan als in het algemeen. Het model DX 140 W is bij importeur Ro-Ad goed voor 75% van de mobiele verkoop. “Het is ook best logisch”, stelt Cor Verbeek van verkoop nuchter. “Door de crisisperiode is er minder empooi voor rupskranen, want er zijn minder langlopende en grotere projecten. Wel is er werk voor mobiele machines die overal snel ingezet kunnen worden. We hebben zelfs bedrijven die nieuwe mobiele graafmachines kopen, terwijl de rups stilstaat.”

Meer zicht en ruimte

Vanuit de marktvrage is een test met de DX 140 W van Doosan dus goed voorstelbaar, maar bij de eerste ontmoeting met onze testmachine moeten we wel even knipperen met de ogen om de verschillen te kunnen zien. Ogenscheinlijk wijkt de nieuwe Doosan DX 140 W niet veel af van zijn voorganger die we in 2008 in de BouwMachines Multitest mochten begroeten. Eenmaal in de cabine weten we wel beter, want het onderkomen biedt duidelijk meer zicht en ruimte. Dit voordeel komt in de eerste plaats door de iets hogere binnenruimte en de meer rechtop geplaatste A-stijlen waardoor de voorruit verder van je af staat. De rechterzijruit helpt eveneens een handje mee in de ruimtebeleving. Hij loopt nu bijna door tot de cabinevloer en biedt meer zicht naar de rechterzijde van de machine. Ook de dwarsverbindingen tussen dak en voorruit zijn slanker dan voorheen. Wel is door de verhoging van de cabinehemel de ingebouwde blinding voor het dakvenster vervalten. Die rol is nu letterlijk overgenomen door een verstelbare Rollo.

Niet zichtbaar voor het oog, maar wel merkbaar bij calamiteiten: de bijna massief gevulde achterstijlen van de cabine. Het is allemaal het gevolg van de ROPS aanpassingen die Doosan recentelijk doorvoerde.

TEST



Door de opklapbare armsteun links en de verstelbare stuurkolom is de entree tot de werkplek zeer riant; de stoel en slede zijn voortaan separaat individueel instelbaar op optimaal zitcomfort.



Het instrumentarium is ongewijzigd ten opzichte van het voorlaatste model en omvat een groot scherm voor het camerazicht; rechts is ook de verdiepte uitsparing van de zijruit zichtbaar.



Wateroverlast of niet, de Doosan DX 140 W geeft geen krimp en levert bovengemiddeld goede prestaties onder zware inzetomstandigheden.

De drie opstaptrades van de Doosan DX 140 W liggen op hoogtes en afstanden van elkaar zoals we wel vaker aantreffen bij mobiele graafmachines in de gewichtsklasse van rond de 15 ton. De diverse handgrepen zijn goed geplaatst en zo stap je probleemloos de cabine binnen. De entree is zelfs verbeterd door de linkerarmleuning opklapbaar te maken. De ruimte tussen stuurkolom en stoel is aanmerkelijk vergroot.

In de cabine zijn tevens diverse verbeteringen aangebracht om de werkplek van de machinist te veraangemen. De

consoles met de joysticks zitten niet meer vast aan de slede, maar aan de stoel. Ze veren dus mee en zijn ook individueel in hoogte en diepte instelbaar. De stoel is bovendien voortaan luchtgeveerd en verwarmd. Zowel stoel als slede zijn onafhankelijk van elkaar in zitdiepte verstelbaar.

Bij het instrumentarium treffen enkele kleine aanpassingen zoals de nieuwe tuimelschakelaars, die net even iets degelijker aanvoelen dan voorheen. Het display is onveranderd gebleven ten opzichte van de laatste cabineversie. Het betrof toen enkele aanpassingen in verband met de verplichting



De Nokia ballonbanden Excavator 650/45 – 22.5 geven de machine veel grip en tractie in het zware terrein bij Vink en bieden ook bij het rijden over de weg een goede mix tussen comfort en koersvastheid.



De extra gereedschapskist is een optie, maar de ruime bodemvrijheid is standaard bij Doosan en levert een vrijwel ongehinderde inzet onder lastige omstandigheden.



“Het is een heerlijke motor, lekker rustig en met een opvallend laag brandstofverbruik.”

Machinist Sjaak Balk werkt bij Eijkelboom uit Apeldoorn ook op een Doosan DX 140 W en is zeer te spreken over de rust en de kracht van de zescilinder.

tot camerazicht. Uiteraard ontbreekt het hulpmiddel ook nu niet. De testmachine is bovendien uitgerust met het optionele zijzichtsysteem.

Volledige uitrusting

De testmachine die Ro-Ad vandaag voor ons heeft klaar staan, mag over de opties niet klagen. De DX zit er boordevol mee en beschikt over proportionele bediening op de joysticks, een extra tweede kettingkist, kunststof spatborden, een afneembare trekhaak in het doserblad en het Ro-Ad Plus Pakket. Dit omvat extra werklampen op giek en cabinedak, een riante treeplank met schopplaat ter bescherming van de cabine-entree, hamer-/sloopsorteerfunctie, snelwissel met hijshaak en daardoor ook kraanboek met BMWT-Keur, bakomschakeling (voetpedaal voor bakcilinder, joystick voor verlengarm) en lastcompensatie. Om het plaatje te completeren is de machine geheel in de blanke lak gezet. Van alle mogelijke extra's ontbreekt feitelijk alleen de lederen bekleding voor de stoel. Op de weegbrug bij Vink blijkt dit alles ook extra gewicht in de schaal te leggen: de teller stopt bij 15.200 kg en dat is duidelijk iets meer dan het bedrijfsgewicht van 13.750 – 14.570 kg uit de brochure.

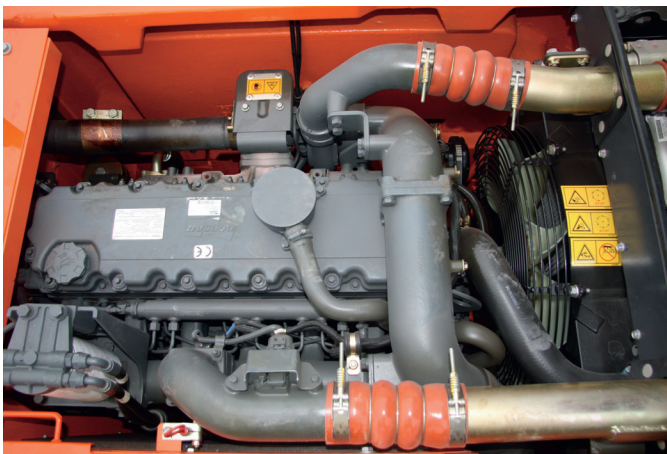
Afgezien van de montage van een massaslot is er technisch gezien niet veel veranderd aan deze DX 140 W. De motor is dezelfde gebleven en voldoet met zijn TIER III aan de huidige emissie-eisen, die tot 2014 van kracht zijn. “Wat mij betreft blijft die er gewoon inliggen”, reageert Sjaak Balk van Eijkelboom Apeldoorn, die vandaag de testmachinist is. “Het is een heerlijke motor, lekker rustig en met een opvallend laag brandstofverbruik.”

Gemiddeld verbruik

Doosan claimt een gemiddeld verbruik dat ca. 4,5 tot 5 liter per uur lager ligt dan concurrerende machines in deze klasse en dat kan Sjaak beamen. Ook de uitslag in onze BouwMachines Multitest van 2008 bevestigt die stelling. Doosan haalt dit voordeel uit het lagere toerental waarop de zescilinder doorgaans draait. Reeds bij 1.400 rpm haalt de machine zijn maximale koppel van maar liefst 520 Nm en dat geeft rust.

Dezelfde rust en het werkgemak komen ook in de zware grond in de zandput bij Vink Barneveld tot uiting. Zowel bij het wagenladen als het sleufgraven blijft de Doosan opvallend kalm en soepel zijn werk doen. De prestaties zijn

TEST



De Doosan DLo6 levert al geruime tijd opvallend goede prestaties en voldoet TIER III aan huidige emissie-eisen, die tot 2014 van kracht zijn.



De achterzichtcamera houdt ook op de minder goed overzichtelijke punten van de machine veilig een oogje in het zeil.

op beide onderdelen ruim bovengemiddeld, ook al werkt de zuigend natte ondergrond flink tegen. Mede dankzij de enkellucht Nokia ballonbanden en de grote bodemvrijheid zijn de verplaatsingen geen enkel probleem. Opvallend hierbij is de wigvormige onderwagen, die bij de stuuras beduidend smaller is, waardoor de wielen een grotere stuuruitslag kunnen maken. Dankzij deze constructie blijft de machine met zijn langere onderwagen toch wendbaar genoeg. De lange wielbasis biedt aanvullend een hogere stabiliteit omdat de onderwagen als extra ballast fungeert. Ook het rijcomfort op de weg is groter bij een langere wielbasis. "Hierover valt toch weinig te klagen", stelt Sjaak. "De lastcompensatie werkt perfect. Deze Doosan heeft beslist de voordelen van het vorige model behouden en biedt met zijn vernieuwde cabine meer zicht en comfort. Wat mij betreft zijn het stuk voor stuk goede verbeteringen."



Technische gegevens Doosan DX 140 W

Motor

Merk en type	Doosan DLo6
Cilinders en inhoud	zes, 5,89 liter
Max. vermogen bij toeren	99 kW/134 pk 2000
Max. koppel bij toeren	520 Nm 1400
Koeling	vloeistof
Plaatsing motor	in breedte achterin

Aandrijving

Axiale zuigermotor met 'Power Shift' transmissie op twee snelheden en keuze tussen hoog koppel of hogere snelheden: 3,5 km/uur (kruip), 10 km/uur, 32 km/uur en 37 km/uur (op bandenmaat testmachine max. 43 km/uur). Uitbreekkracht bak: 99,5 kN, indringkracht arm: 75 kN. Trekkracht: 7.700 kgf.

Hydraulisch systeem

Twee axiale variabele zuigerpompen en drie tandwielpompen. Opbrengst: 2 x 156,1 ltr/min. Max. werkdruk 363 bar. Hulpmotor met max. opbrengst 18,5 ltr/min.

Elektrisch systeem

24 V, dynamo, 50 A, startmotor 4,5 kW, twee 12 V accu's van elk 100 Ah.

Gewicht	15,20 ton
Wielbasis	2800 mm
Breedte	2496 mm (bij standaard banden)

Vrije hoogte

onder contragewicht	1206 mm
Bodemvrijheid	350 mm
Hoogte bij weggebruik	3650 mm

Geluid

LWA 101
LpA 74

Inhoud reservoirs

Brandstoftank	280 liter
Hydraulisch systeem	154 liter
Motorolie	22 liter

Graafproef (zware omstandigheden)

24,80 m³ in 282 s = 316,64 m³/h =
20,83 ton/h per ton machinegewicht

Laadproef

19,44 ton in 112 s = 624,86 ton/h =
41,11 ton/h per ton machinegewicht

Informatie:

www.roadbarneveld.nl