

# Lenar Dongfeng 254G2: een Chinees met Europese trekjes

Er is een weer een nieuw trekkertje uit het Oosten in Nederland, de Dongfeng. Met onder meer een direct ingespoten diesel, standaard hydrauliek, 540/1.000-toerenaftakas en soepel schakelende bak heb je veel trekker voor je geld.

**H**oe kan het toch dat Chinees spul zo goedkoop is? Het zal wel aan de slechte kwaliteit liggen, is menig vooroordeel. De trekkers die uit China komen, zijn inderdaad vaak gestoeld op oude 'Westerse' techniek en design. Alhoewel dat 'Westerse' ook wel meevalt met gerenommeerde merken als Kubota, Iseki, Shibaura en Kioti. Nu is er een nieuw merk uit China in Nederland aangemeerd waarbij de Chinese kwaliteit wel meevalt. Sterker nog: alles zit er op en eraan, de bediening is soepel en het is netjes afgewerkt blijkt uit een proefritje met een 25 pk Dongfeng bij importeur Mans Berendsen uit Maurik. Hij haalde het merk onlangs naar Europa en gaat het naast zijn andere Chinese merken Feng Shou en Jinma voeren. Handelsnaam van de drie is overigens Lenar. Dat klinkt wat beter in Europa.

#### Tüv goedgekeurd

Trekkerfabrikant Changzhou Dongfeng is geen kleintje. Het bedrijf bestaat al sinds 1952 en maakt jaarlijks zo'n 30.000 trekkers van 15 tot 92 kW (20 tot 125 pk). Ook werkt het samen met New Holland. Tenminste er worden wat oude, kleine typen New Holland trekkers in de fabriek gemaakt en ook onderdelen voor dat merk. Vandaar dat de trekker een beetje lijkt op een vorige serie van New Holland. De blauwe kleur versterkt dat alleen maar. De DF-254G2 is door de Duitse Tüv goedgekeurd. Een Europese goedkeuring is in de maak. Vooral in Duitsland en Engeland worden veel van dit soort trekkers verkocht, meldt Berendsen. De eerste container van 20 stuks is al onderweg. Deze zijn 30 dagen met de boot van China naar Rotterdam onderweg. Van de Dongfeng trekker verwacht de importeur heel wat. De trekker is completer en netter dan de andere twee merken van hem, geeft hij eerlijk toe. Ook heeft hij bijvoorbeeld een sterkere vooras dan de Feng Shou.

#### Direct ingespoten

De 254G2 van Dongfeng heeft een driebcilinder Changchai, direct ingespoten dieselmotor van



Lenar DF-254G2	
Motor	driebcilinder Changchai, direct ingespoten
Vermogen	18,4 kW (25 pk)
Transmissie	8/8
Rijsnelheid	23,5 km/h
Hefvermogen	415 kg op 61 cm
Wielbasis	170 cm
Draaistraal	230 cm
Breedte	118 cm
Gewicht	1.460 kg
Prijs	7.500 euro

18,4 kW (25 pk) bij 2.350 toeren. Deze voldoet aan de Europese Stage II emissie-eisen, een Stage III motor komt eraan. Het type 254G2 betekent 25 pk vermogen, 4 wielangedreven, de G staat voor schone motor en de 2 voor een vernieuwd type. Maar eigenlijk is het een 22 kW (30 pk) motor die 'teruggeschroefd' is, weet Berendsen. Het is namelijk dezelfde als die in de 304G2 ligt. De motor maakt, nadat hij warm is, een mooi geluid. Bij het starten, ook koppeling intrappen, viel dit tegen want het leek aan alle kanten te rammelen. Maar dit komt omdat er nog hele dikke, Chinese olie inzet. De temperatuur is namelijk in het thuisland wat warmer. De olie moest Berendsen nog vervangen door dunne, maar daar had hij de tijd nog niet voor gehad.

## Rijden

De instap is ruim. Zittend op de stoel heb je niet het idee dat het van Chinese makelij is. De afwerking van het dashboard is eenvoudig maar goed met drie analoge meters voor brandstof met temperatuur, toerental en olie. Daaronder zit een rij schakelaars voor onder meer licht, claxon en richtingaanwijzers. Om je heen kijkend ontwaart je aardig wat hendels. Links in de stuurkolom zit een grote omkeerhendel, rechts voor in de stuurkolom zit een

pook met vier versnellingen. Het schakelen is tijdens het rijden wel even wennen. Je moet een beetje voorover en de bewegingen die je moet maken, zijn niet natuurlijk. Wel schakelt de gesynchroniseerde bak opvallend soepel. Snel vooruit-achteruit of terugschakelen is geen probleem. Zoeken is het even naar de Hoog/Laag. Dit is een smal hendeltje rechtsonder naast de stoel. Ook het handgas zit op een ongewone plaats tegen het rechterspatbord. Hierbij kan je echt spreken van nog een tandje erbij. De gashendel zet je namelijk vast in een fijne tandwiel, als een soort handrem. Het voetgaspedaal zit overigens voor lange mensen met grote schoenen iets te dicht bij de rem. De schoen kan dan onder de rempedalen komen. Bij het snel moeten remmen wil je dit eigenlijk niet. Overigens remt de trekker goed via de schijfremmen. Een rolgordel is ook standaard.

## Hydrauliek

Verder kijkend rechts naast de stoel vind je nog de handrem, hendel voor differentieel, hef en twee rode hendels. Deze zijn voor de twee standaard dubbelwerkende ventielen. De trekker heeft twee hydrauliekpompen, een voor de bediening van bijvoorbeeld de hef en stuurbokracting, de andere voor de werktuigen. Zo is er een

voorlader leverbaar met een dicht bak voor 3.500 euro. Naast knippen en drukken zit er ook een vrijloopstand op zodat er een schuif aan kan om een weg schoon te maken. De voorlader heeft een Europees snelwisselsysteem met twee haken en pennen voor diverse, ook Europese, werktuigen. De voorlader en de werktuigen laat Berendsen ook in China maken. Naast de knijpbak is er ook een rolbezem, maaidek, houtklover en palletvorken voor de voorlader leverbaar. Links naast de stoel zitten hendels voor een 540/1.000-toeren-aftakas en de inschakeling van de vierwiel-aandrijving. Een middenondermaaidek, aangedreven via de achteraftakas, is leverbaar; een 175 cm brede kost 950 euro.

## Prijs

De Dongfeng van 18,4 kW (25 pk) kost slechts 7.500 euro, bijna de helft van bekendere merken. Ook een CE cabine is in de maak in Polen en heb je voor 3.500 euro. Wel moet Berendsen de brandstoftank nog verplaatsen naar onder de cabine. Deze zit nu achter vast aan de rolbeugel. De kwaliteit is echt geen probleem, verzekert Mans Berendsen. "Sinds 1991 heb ik ruim 250 Feng Shou trekkers verkocht en de nabestelde onderdelen zijn op een hand tellen. Daar kan ik niet van leven." ■

## Lenar DF-254G2 in detail



■ Schakelen gaat via poken in de bestuurderkolom. De Hoog/Laag zit rechtsonder de stoel.



■ De brandstoftank zit nu nog achter aan de rolbeugel. Deze verdwijnt nog onder de optionele cabine.



■ De twee rode hendels zijn voor de standaard twee dubbelwerkende ventielen. Links tegen het spatbord is niet de handrem, maar de hendel voor handgas.