

La fin d'une légende ?

Le Fendt 724 Gen6 a été le best-seller de Marktoberdorf. Le 724 Vario DP de la génération 7.1 peut-il rivaliser avec le 728 Vario ou bien sera-t-il battu ?

Il y a trois ans, nous avons titré notre essai du Fendt 724 Vario « Unique en son genre ». Fendt le savait déjà parfaitement à l'époque, les plans de la série 700 de 7e génération étant déjà dans les tiroirs.

Étant donné que nous avons déjà présenté en détail le Fendt 728 de construction identique dans *profi* 2/2024, nous n'allons pas répéter tous les détails ici – c'est pourquoi le tableau des points positifs et négatifs est absent.

Nous allons donc comparer ici le Fendt 724 Gen6 au Fendt 724 Gen7.1. Les modèles de la nouvelle série 700 Vario Gen7.1 bénéficient désormais tous d'une puissance supplémentaire de 15 kW/20 ch grâce à la « Dynamic Performance ». Par ailleurs, il existe un modèle supplémentaire, le 726 Vario de 283 ch. Dans ces essais, nous comparerons le Fendt 724 Gen6 avec le Fendt 724 Gen7.1.

de cylindrée 7,5 l contre 6,1 l

Les différences commencent au niveau des moteurs. Le 724 Vario DP actuel est équipé du six cylindres, 7,5 litres d'AgcoPower avec concept bas régime, tandis que le Gen6 utilise le fameux Deutz 6,1 litres. Ces deux moteurs respectent la norme antipollution Stage V.

Toutefois, Fendt renonce à la recirculation des gaz d'échappement sur son nouveau modèle, ce qui préserve le moteur. Cependant, davantage d'AdBlue s'avère néces-

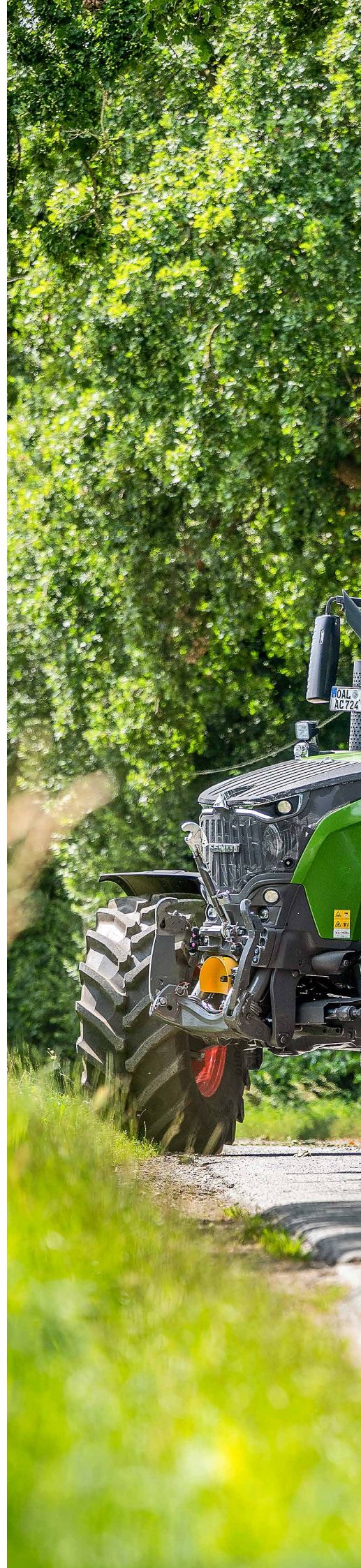
saire pour atteindre le faible niveau d'oxyde d'azote requis par la norme. Et considérablement plus : le 724 Gen7.1 consomme près de 23 g/kWh d'AdBlue au régime nominal, tandis que « l'ancien » se contente de moins de la moitié (9,6 g/kWh). Malgré cela, le nouveau est gratifié d'un bon point : sans recirculation, le gazole brûle plus proprement.

À puissance maximale à la prise de force, le nouveau modèle n'injecte que 213 g/kWh. Grâce à la « Dynamic Performance », ce moteur peut délivrer jusqu'à 15 kW supplémentaires, consommés par les auxiliaires comme le ventilateur du radiateur ou par le compresseur de climatisation / d'air comprimé. Ce « boost » fait que l'aiguille du banc de puissance à la prise de force du nouveau 724 Vario se stabilise à 179,8 kW (246 ch) ! C'est 15 kW de plus que le modèle précédent, dont la puissance maximale à la prise de force était de 165 kW. 1 à 0 pour la nouvelle génération.

Moins de gazole, plus d'AdBlue

Il en va de même lors des mesures axées sur la pratique du Powermix effectuées au centre d'essais de la DLG : le Gen7.1 a consommé au total 242 g/kWh de gazole (+26 g/kWh d'AdBlue), soit nettement moins que le Gen6 avec ses 263 g/kWh plus 11 g/kWh d'AdBlue. Le 724 Gen7.1 joue ainsi dans la même division que son grand frère, le 728 Vario.

Cependant, des critiques ont également été



BON À SAVOIR

Le Fendt 724 Gen6 arrivera en fin de production au cours du premier semestre 2026.

Le successeur Gen7.1 offre 15 kW de puissance supplémentaire grâce à la technologie Dynamic Performance.

Le supplément de prix pour le nouveau modèle est d'environ 19 000 euros.



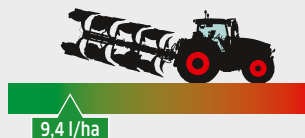
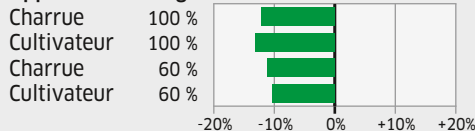
ESSAIS TRACTEURS

FENDT 724 VARIO DYNAMIC PERFORMANCE

LA CONSOMMATION AU CHAMP

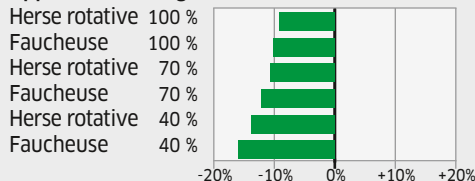
Travaux de traction : en moyenne 248 g/kWh

Appareil : Charge



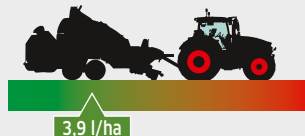
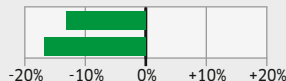
Travaux à la prise de force : Im Mittel 238 g/kWh

Appareil : Charge



Travaux mixtes : en moyenne 243 g/kWh

Appareil :
Épandeur à fumier
Presse



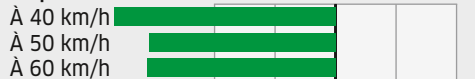
Powermix:

AdBlue: 8,3 %

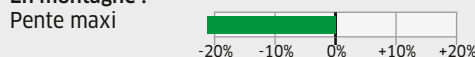


LA CONSOMMATION SUR ROUTE

En plaine :



En montagne :



Transportmix: AdBlue: 10,6 %

Dans tous les cycles axés sur la pratique du test Powermix de la DLG, le Fendt 724 s'avère plus économique que la moyenne des tracteurs testés jusqu'à présent. En particulier lors du transport. Sans recirculation des gaz d'échappement, la consommation d'AdBlue est relativement plus élevée.

émises : sur le 724 Gen7.1, le réservoir de 484 litres n'est disponible qu'en option, la capacité n'étant que de 450 l de série. De plus, le nouveau consomme deux fois plus d'AdBlue alors que son réservoir n'a que de 10 litres de contenance supplémentaire par rapport à celui du prédécesseur. Cela signifie que si le plein est fait hors de la ferme, il faudra aussi prendre de l'AdBlue, la réserve n'étant pas suffisante pour deux pleins de gazole.

Une seule gamme de vitesses, transmission intégrale permanente

Bien que la commande FendtOne soit identique sur les deux modèles, deux boutons importants sont absents sur le nouveau : d'une part, la commande fastidieuse de changement de gamme de vitesses et, d'autre part, le bouton d'enclenchement de la transmission intégrale. Avec le système VarioDrive, le conducteur n'a plus à se soucier de la traction, les quatre roues tournent toujours comme il se doit. 2 à 0 pour la nouvelle génération.

Il manque toutefois toujours la possibilité de commander le joystick et la pédale d'accélérateur indépendamment, déjà critiqué lors des essais du 728 Vario, une alternative qui améliorerait encore le confort de conduite. Le Gen7.1 est efficace, comme le montre sa puissance de traction de 154 kW. Le transport routier, économe et confortable, est un autre atout du nouveau modèle : le Vario roule à 50 km/h à tout juste 1 300 tr/min, avec une consommation moyenne inférieure de 20% au moins à celle de tous les tracteurs précédemment testés.

Ceux qui pensent que ce point revient incontestablement au nouveau se trompent néanmoins : sur la route, le Fendt 724 Gen6 fait toujours forte impression, bien que la suspension trois points de la cabine de notre modèle de comparaison ne dispose pas d'un ressort pneumatique avant.

Plus lourd...

Puisque nous en sommes au train roulant. Notre modèle d'essai, le Fendt 724 DP avec un empattement de 2,90 m et des masses de roues de 600 kg, affichait un poids à



Un concept totalement différent : alors que le Gen6 est équipé d'un moteur Deutz de 6,1 l avec recirculation des gaz d'échappement, le Core 75 d'Agco-Power dispose d'une cylindrée de 7,5 l, d'un concept bas régime et d'un autre système de refroidissement avec ventilateur à air pulsé. Photos : Velderman, Bensing

Légendaire et vendu à des milliers d'exemplaires : le 724 Gen6.



La nouvelle génération pourra-t-elle suivre ses traces ?

vide de 9 745 kg. Le 724 Gen6 n'avait pas de masses de roues mais des masses installées sur le chargeur frontal (+ 400 kg) et, avec un équipement par ailleurs identique, il affiche un poids propre de 8 740 kg, soit près d'une tonne de moins, avec un empattement de 2,78 m. En tant qu'engin polyvalent léger, il doit donc mouvoir

moins de masse propre et peut être lesté pour les travaux de traction lourds.

Grâce son empattement plus long et son poids accru, le 724 Gen7 est plus stable avec des remorques lourdes, notamment en côte. De plus, le 724 de la génération actuelle dispose d'un couple plus élevé de 25 % s'il est tenu compte du système DP. Pour un rapport poids/puissance encore plus bas, il faut opter pour le 728.

En termes de charge utile, l'ancien et le nouveau modèle se situent donc au même niveau : le 724 Gen7.1 affiche un poids total autorisé en charge de 15 tonnes à 40/50 km/h (14 tonnes à 60 km/h), tandis que PTAC du Gen6 est de

14 tonnes (40/50 km/h). Les deux ont donc une excellente charge utile de 5,6 tonnes.

...mais plus maniable

La maniabilité du nouveau modèle est inégalée : bien que monté avec des pneus (trop) petits de dimension 600/65 R 28 à l'avant, son rayon de braquage est inférieur à 5,5 m ! Non seulement le système VarioDrive joue ici un rôle, dans lequel l'essieu avant à entraînement hydraulique tire activement le tracteur dans les virages grâce à la fonction « pull in turn », la « taille de guêpe » du Gen7.1 avec ventilateur à air pulsé au travers du radiateur favorisant également un rayon de braquage aussi faible. Il est d'ailleurs encore plus faible que celui du Fendt 620 (profi 6/2025).

Une puissance hydraulique généreuse

Dans sa version standard, le nouveau Fendt 724 fournit un débit hydraulique de 165 l/min. Ce qui est tout à fait correct,



Le nouveau modèle dispose d'un empattement plus long de 12 cm et est plus haut que le 724 Gen6.

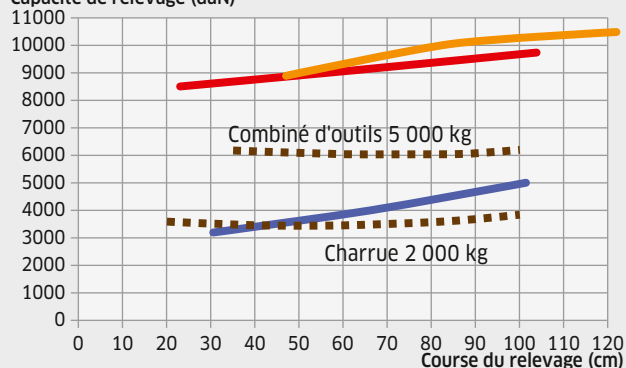


La cabine est identique (un peu petite) sur les deux modèles. La commande FendtOne offre des possibilités d'utilisation insoupçonnées, parmi lesquelles le joystick 3L nous a particulièrement séduits. Le champ de vision panoramique est excellent sur les deux modèles grâce à leur vaste vitrage.

ESSAIS TRACTEURS

FORCE DE LEVAGE ET CAPACITÉ DU RELEVAGE

Capacité de relevage (daN)



Avec une force de levage continue de plus de 8 500 daN, le 724 Vario soulève facilement tous les outils qu'il peut tracter, même par le relevage avant. Les courses de levage sont très importantes.

- Chandelles longues : 8 505 daN en continu, course 80,8 cm
- Chandelles courtes : 8 892 daN en continu, course 74,9 cm
- Relevage avant : 3 195 daN en continu, course 70,9 cm



Course importante, nombreux distributeurs hydrauliques avec prises à accouplement irréprouvables : à l'arrière, l'ancien modèle (à gauche) et le nouveau (à droite) ne se distinguent pratiquement pas.

surtout avec la possibilité de monter à 225 l/min en option. Mieux encore, jusqu'à dix distributeurs, clairement identifiés, nommés et attribués s'affichent sur le terminal. Par rapport à la Gen6, les coupleurs arrière sont mieux alignés permettant ainsi un meilleur branchement.

Avec une quantité d'huile utilisable en externe de 80 l sur circuit séparé, aucune benne ne reste à moitié levée. Qu'il faille ou non des prises à faces planes anti-gouttes reste à voir. Pour le système Power beyond, ces raccords étanches sont vraiment préférables, car ils restent aussi plus propres.

En matière de relevage, le nouveau modèle passe au niveau supérieur avec plus de 8,5 t de force de levage : aucun outil ne reste au sol. Les stabilisateurs des bras de relevage et la barre de poussée à câble sont très appréciés.

La simple manette permettant de lever les bras de relevage (de 15 cm) afin qu'ils ne gênent pas les remorques attelées à l'arrière est à la fois un avantage et un inconvénient : il manque une indication claire indiquant que les bras sont « encliquetés » en position haute. Si le conducteur change, l'outil peut être relevé et la manette en plastique risque d'être cassée

en raison de l'importante course de levage – dommage.

Le réglage du relevage arrière reste unique : depuis le terminal, le conducteur peut décider de la pression de lestage ou de délestage de l'outil ! En revanche, il est vraiment dommage que le relevage avant du 724 Gen7.1 ne soit qu'à simple effet de série.

Cabine identique

Le nouveau modèle n'a pas été amélioré en ce qui concerne la cabine, dont la taille est restée identique à celle de la Gen6. L'accès est meilleur grâce à une marche supplémentaire et une poignée de porte plus accessible. Reste à voir si les actualisations de la série 800 (à partir de la page 28 de ce numéro) seront aussi proposées pour la série 700. L'isolation phonique avec vitre feuilletée à l'avant ne peut guère être meilleure : seulement 69,5 dB(A) atteignent l'oreille du conducteur. Le silence du Core75 est un vrai plaisir tant que le ventilateur du radiateur ne fonctionne pas à plein régime – le ventilateur à inversion faisant autant de bruit que celui du 620 Vario. Ce qui manque à l'ancien comme au nouveau modèle : des prises USB-C pour le téléphone ou d'autres appareils.

Le nouveau est mieux doté en matière d'essuie-glaces grâce à l'essuie-glace supplémentaire à droite. Les deux modèles ont



En missions de transport, le confort est fabuleux. Le poids total autorisé à 50 km/h est supérieur d'une tonne à celui du 724 Gen6.

une marche d'accès côté droit et une boîte à outils peu pratique. En option, une boîte en plastique est disponible au-dessus du réservoir hydraulique.

Les projecteurs supplémentaires du capot moteur du Gen7.1 éclairent très bien l'avant, mais ici aussi, le concept d'éclairage présenté pour la nouvelle série 800 serait certainement une option bienvenue pour la série 700.

Un prix est séduisant

Un argument imbattable pour un Fendt 724 Gen6 : son prix. Le Fendt 724 Gen6 en équipement de base coûte 296 533 euros, le 724 Gen7 coûtant déjà près de 19 000 euros de plus, soit 316 130 euros. Avec un équipement comparable, le prix catalogue est de 360 000 euros pour la génération 6 et 388 319 euros pour la génération 7.1. En comparant les prix en euros par cheval, le nouveau modèle se présente mieux, d'autant plus qu'il n'a qu'une seule gamme de vitesses et possède les avantages du système VarioDrive.

Reste à voir comment les vendeurs posi-



Sans ambiguïté : le châssis élancé permet au nouveau 724 Vario Gen7 (à gauche) d'avoir un angle de braquage plus faible. Cependant, les pneus avant étaient relativement sous-dimensionnés.

tionneront le 724 face au 728. Cela déterminera l'avenir du 724 Vario comme best-seller.

En résumé

Le Fendt 724 est le modèle à succès de Marktoberdorf – ou est-ce du passé ? Oui et non. Présenté en 2011 et vendu à 27 000 exemplaires, le Fendt 724 Vario sera remplacé en janvier 2026 par le Gen7.1. Ce nouveau modèle n'a pas à rougir : grâce à l'élévation de puissance électronique « Dynamic Performance », le Fendt gagne jusqu'à 14 kW/19 ch pour atteindre 179 kW/243 ch tout en consommant moins

de gazole. Il sera toutefois intéressant de voir si la clientèle ne se décidera pas finalement pour le modèle haut de gamme, le 728 Vario qui offre plus de puissance pour le même confort et un meilleur rapport poids à vide-puissance.

Cependant, le 724 Gen7.1 surpasse le 724 Gen6 à bien des égards. Au final, c'est sûrement la politique tarifaire qui déterminera le succès commercial, les deux modèles offrant une technologie de pointe, beaucoup de confort et présentant peu de détails sujets à critiques.

Tobias Bensing

FENDT : LE NOUVEAU 500 ARRIVE

Outre le nouveau Vario 800 (voir reportage page 28), Fendt a également présenté la quatrième génération de sa série 500, immédiatement reconnaissable à son capot au nouveau design Fendt. À l'avenir, le modèle 512 sera

supprimé et remplacé par les modèles 513, 514, 515 et 516. Ils sont tous équipés du moteur quatre cylindres Core 50 d'AgcoPower (comme pour la série 600), qui développe une puissance de 164 ch dans le modèle haut de gamme. À cela

s'ajoute, pour tous les modèles, la fonction Dynamic Performance offrant 10 ch supplémentaires, le tout dans des dimensions et avec un empattement identiques à ceux du modèle précédent.

Grâce au tout nouveau système VarioDrive TA120, il ne présente plus qu'une seule gamme de vitesses et il dispose d'une transmission intégrale à régulation automatique. Vous découvrirez toutes sortes d'autres nouveautés intéressantes dans notre reportage d'essai figurant dans le prochain numéro.

Le nouveau 500 Vario est équipé d'un moteur AgcoPower et de la transmission VarioDrive. Il sera fabriqué à Marktoberdorf à partir de février 2026.



Photo: Wilmer



FENDT 724 VARIO GEN7.1

Caractéristiques techniques

MOTEUR : puissance nominale 179 kW/243 ch, 191 kW/262 ch avec Dynamic Performance ; AgcoPower Core 75 six cylindres refroidis par eau, cylindrée de 7,5 l, norme antipollution Stage V avec DPF, DOC et catalyseur SCR ; 450 l de gazole (484 l en option), 48 l d'AdBlue

TRANSMISSION : boîte à variation continue VarioDrive TA 190 avec une gamme de vitesse de 0,02 à 40/50 ou 60 km/h, marche arrière 30 km/h, inverseur de marche sous charge, régulateur de vitesse

FREINAGE : freins multidisques à bain d'huile à l'arrière, freinage des 4 roues par la traction intégrale, frein à main, air comprimé de série

ALIMENTATION ÉLECTRIQUE : batterie 12 V, 180 Ah ; alternateur 240 A

RELEVAGE : cat. III ; CER par les bras de relevage, amortisseur de tangage, stabilisateurs latéraux automatiques, relevage avant en option

HYDRAULIQUE : pompe à pistons axiaux de série 165 l/min (sur demande 220 l/min), dix distributeurs maximum avec commande temporisée et de débit, 80 l d'huile pour usage externe

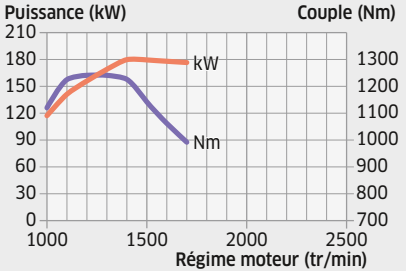
PRISE DE FORCE : 540/540E/1000/1000E, 1 3/8 de pouces, 6 cannelures, embrayage électro-hydraulique, prise de force avant 1000 tr/min

ESSIEUX ET TRAIN ROULANT : essieux à pont épicycloïdal avec blocage de différentiel à lamelles à commande électro-hydraulique comme pour l'enclenchement du pont avant ; pneus d'essai 600/65 R 28 à l'avant, 710/70 R 38 à l'arrière

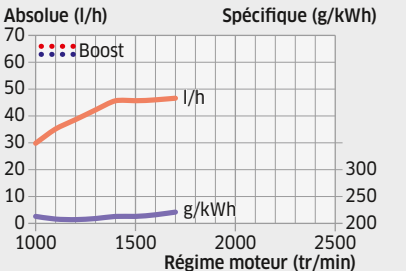
ENTRETIEN ET MAINTENANCE : huile moteur 23 l (vidange toutes 500 h) ; huile de transmission 53 l (2 000 h) ; huile hydraulique 95 l (2 000 h)

PRIX : équipement de base 316 330 € (prix hors TVA) ; configuration d'essai « Profi+ » 388 193 € avec rel. AV+PdF AV.

Puissance et couple



Consommation de carburant



Valeurs mesurées par le Centre d'essais de la

PUISSANCE MAXIMALE
à la prise de force à 1 400 tr/min 179,8 kW
Au régime nominal 176,6 kW

CONSUMMATION DE GNR
A la puissance maximale 213 + 22,0 g/kWh
Au régime nominal 221 + 22,9 g/kWh
Absolu régime maxi/nominal 45,7/46,6 l/h

COUPLE MAXIMAL 1241 Nm (à 1 200 tr/min)
Réserve de couple/chute de régime 25,2/29 %
Couple de démarrage 103 %

BOÎTE
Nb de rapports de 4 à 12 km/h variation continue

FORCE DE LEVAGE ARRIÈRE (90 % PRESSION d'huile maxi, corr.)
Bas/milieu/haut 8 505/9 108/9 738 daN
Course de levage et charge 80,8 cm (de 23 à 103,8 cm)

FORCE DE LEVAGE AVANT (90 % pression d'huile maxi, corr.)
Bas/milieu/haut 3 195/3 996/5 004 daN
Course de levage et charge 70,9 cm (de 30,5 à 101,4 cm)

PERFORMANCES HYDRAULIQUES
Pression opérationnelle 199 bar
Débit maxi 173,3 l/min
Puissance 51,4 kW (165,4 l/min, 186 bar)

PUISSANCE DE TRACTION
Maxi 154 kW à 1 400 tr/min 247 g/kWh
Au régime nominal 147,2 kW 261 g/kWh

VOLUME SONORE (sous charge à hauteur d'oreille du conducteur)
Cabine fermée 69,1 dB(A)

FREINAGE MOYEN
maximal 6,4 m/s²
Force exercée sur la pédale 24,2 daN

RAYON DE BRAQUAGE
avec train avant 5,5 m

POIDS D'ESSAI
Essieu AV/AR 3 605/5 540 kg
Poids à vide/autorisé en charge 9 145/15 000 kg
Poids autorisé par essieu AV/AR 6 900/11 500 kg
Charge utile 5 855 kg
Rapport poids/puissance 51 kg/kW

DIMENSIONS
Empattement 290 cm
Voie AV/AR 200/192 cm
Garde au sol 44,7 cm

DIAGRAMME DE CONSOMMATION					
TYPES DE TRAVAUX	PUIS SANCE	RÉG IME	G/ KWH	L/H	
PdF norm 540	100 %	1618	216	46,0	
PdF éco 540E	100 %	1405	213	45,7	
PdF norm 1 000	100 %	1649	218	46,1	
PdF éco 1 000E	100 %	1432	213	45,7	
Régime de régul.	80 %	maxi	226	38,1	
Forte puissance	80 %	90 %	215	36,4	
Travaux de transport	40 %	90 %	242	20,5	
Faible puissance, ½ régime	40 %	60 %	216	19,2	
Forte puissance, ½ régime	60 %	60 %	213	27,3	

Largeur : 271 cm ; Longueur : 548 cm ; Hauteur : 322 cm

Notation

MOTEUR
Courbe de puissance
Consommation de carburant
Puissance de traction/à la prise de force
Courbe de puissance correcte, faible consommation lors de travaux de labour et de transport. Puissance moteur supplémentaire grâce à la Dynamic Performance, pour une meilleure puissance de traction et à la prise de force

TRANSMISSION
Étagement des vitesses/fonctions
Changement de rapport
Embrayage, accélérateur
Prise de force
Transmission à variation continue avec très bonne coordination moteur-boîte, une seule gamme de vitesses avec transmission intégrale automatique, quatre régimes de prise de force

TRAIN ROULANT
Direction
Transmission intégrale et blocage de différentiel
Frein de service/frein à main
Suspension train avant/cabine
Poids et charge utile
Rayon de braquage minimal, poids à vide élevé, mais bonne charge utile. Excellents freins.

RELEVAGE/HYDRAULIQUE
Force/course de levage
Commandes
Performances hydrauliques
Distributeurs
Coupleurs
Très bonne force de levage à l'avant et à l'arrière ; puissance hydraulique correcte avec la pompe standard ; commandes et distributeurs exemplaires

CABINE
Habitabilité et confort
Vue panoramique
Chauffage et ventilation
Insonorisation
Système électrique
Finition
Maintenance
Habitabilité, confort et visibilité sont corrects, volume sonore très faible Structure du terminal connue, emplacement en haut à droite dans le toit non optimal

APTITUDE					
Exigences de base					
Exigences intermédiaires					
Exigences élevées					
Travaux de mise en culture					
Travaux en prairies					
Travaux de transport					
Travaux au chargeur frontal					
PRIX	BAS		ÉLEVÉ		
316 330 €					
Prix au catalogue tracteurs profi 2024					
Évaluation : très bien, bien, moyen, inférieur à la moyenne, insuffisant					
Les notes individuelles ne se reflètent pas nécessairement mathématiquement dans la note d'ensemble.					