

Fendt 620 Vario DP

Rendimiento: ¡Impresionante!

Precio: ¿Desenfrenado?

El nuevo modelo 600 de Fendt lo tiene todo. Ya que no solo ofrece excelentes valores de rendimiento de los cuatro cilindros, sino que tanto el confort como la versatilidad de manejo alcanzan un nuevo nivel. Como el del precio con equipamiento completo ...



Ya presentamos las características especiales de la nueva serie 600 de Fendt en nuestro primer informe técnico. El modelo tiene potencial para convertirse en uno de los favoritos de los clientes, al menos en lo que respecta a su distancia entre ejes. Con una distancia de 2,72 metros, el nuevo modelo 600 ofrece exactamente la misma longitud que los populares modelos 818 ó 820 Vario TMS.

A diferencia del conocido modelo de seis cilindros, Fendt ha optado por el motor Core 50, con una cilindrada de 5 litros y cuatro cilindros, para la nueva serie 600 con sus cuatro modelos. En el modelo superior, el tractor desarrolla una potencia

nominal de 154 kW/209 CV. A esto hay que añadir el sistema "Dynamic Performance", reconocible por los números rojos del capó. La potencia adicional de 11 kW/15 CV se activa incluso estando parado e independientemente de la toma de fuerza TDF en cuanto se activa un consumidor auxiliar (ventilador del radiador, compresor del aire acondicionado, etc.).

Bajo número de revoluciones

Con una presión de inyección de 2000 bar y cuatro válvulas, el modelo 600 dispone también de un concepto de bajas revoluciones. Los taqués hidráulicos garantizan un funcionamiento suave, un bajo desgaste y requieren menos espacio de instalación,

lo que se traduce en un capó más bajo con mayor visibilidad. Con un arado Juwel 8 de cinco hileras con brazo empacador integrado de Lemken, nuestro candidato de prueba se abrió paso por las tierras cultivables a una profundidad de trabajo de 25 cm y un velocidad de 8 km/h a solo 1 350 rpm: ¡Impresionante!

Al régimen de revoluciones nominal, el freno de la TDF ya ofrece 146,9 kW/201 CV. El máximo es de 149,9 kW/205 CV. El Core 50 también es capaz de meterse de lleno. ¡Con un par máximo de 885 Nm a 1 200 rpm, el freno de la TDF del nuevo modelo 620 supera incluso al de su legendario predecesor, el 820 Vario TMS (871 Nm)! El bajo par de arranque del 98 % es



ES BUENO SABERLO

El 620 Vario de Fendt ofrece una potencia de más de 200 CV con 4 cilindros.

Los 311 g/kWh durante el transporte (50 km/h) están muy bien, sin embargo, el consumo de AdBlue está por encima de la media.

Precio: 395 000 € con el equipamiento de la prueba.

Compacto, pero potente:
El nuevo 620 Vario de Fendt destaca por su enorme versatilidad.
Fotografías: Velderman

insignificante. Solo cuando el tren motriz se carga espontáneamente (bajando un cultivador), el software del motor-transmisión tiene que actuar aún más rápido. Por lo demás, la buena adaptación del motor y la transmisión se encarga de ello. Sobre todo porque el modelo 600 con el TA 150 no tiene que modificar el rango de conducción.

En cuanto al consumo de diésel, el 620 ha heredado muchas características de su hermano mayor, el 728 (profi 2/24): 229 g/kWh (+ 23,8 g/kWh de AdBlue) a un régimen de revoluciones nominal y 221 g/kWh (+ 25 g/kWh) son sinónimo de eficiencia.

Así lo demuestran las mediciones del Powermix (ensayo mixto): mientras que en

los trabajos de tracción pesada, el ahorro se sitúa en el rango porcentual de un solo dígito, el Fendt ahorra de media más de un 10 - 15 % que todos los candidatos de prueba anteriores en los trabajos mixtos y en el rango de carga parcial. Máxima puntuación para un valor Powermix de 245 g/kWh. Fendt ha prescindido de la recirculación de los gases de escape en el sistema de depuración de gases. Esto es bueno para el motor, pero es necesario inyectar un 9% de AdBlue. Es decir, 29 g/kWh o hasta 3 l/h ...

Ventilador reversible opcional

A diferencia del modelo 700, Fendt ofrece ahora un diseño más compacto utilizando

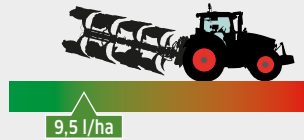
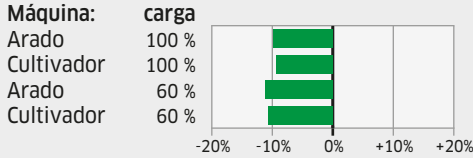
para ello un ventilador de aspiración accionado mecánicamente, opcionalmente disponible como ventilador reversible de Hägele. Su manejo está integrado en el terminal y suministra aire automáticamente al paquete de ventiladores a intervalos ajustables.

En breve informaremos detalladamente sobre el inigualable confort de conducción en carretera. El nuevo modelo 620 se convierte también en todo un profesional del transporte con un consumo de combustible mínimo: 309 g/kWh a 40 km/h ó solo 311 g/kWh a 50 km/h. ¡Estos son unos valores excelentes! Al mismo tiempo, el conductor se desliza por la carretera a 1 350 revoluciones alcanzando los 50 km/h. Lo único

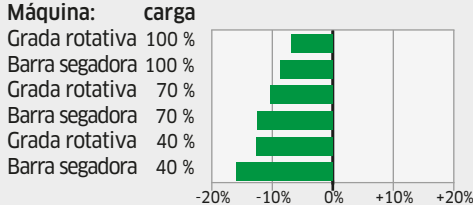
FENDT 620 VARIO DP

CONSUMO EN LOS TRABAJOS DE CAMPO

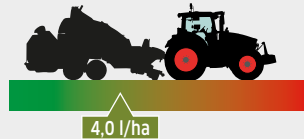
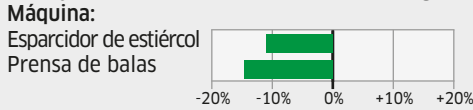
Trabajos de tracción: consumo medio **252 g/kWh**



Trabajos de la TDF: consumo medio **240 g/kWh**



Trabajos combinados: consumo medio **249 g/kWh**



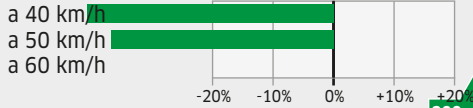
Powermix:

AdBlue: 9,1 %

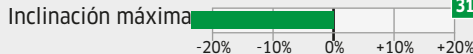


CONSUMO EN CARRETERA

En terreno llano:



Cuesta arriba:



Transportmix: AdBlue: 8,7 %

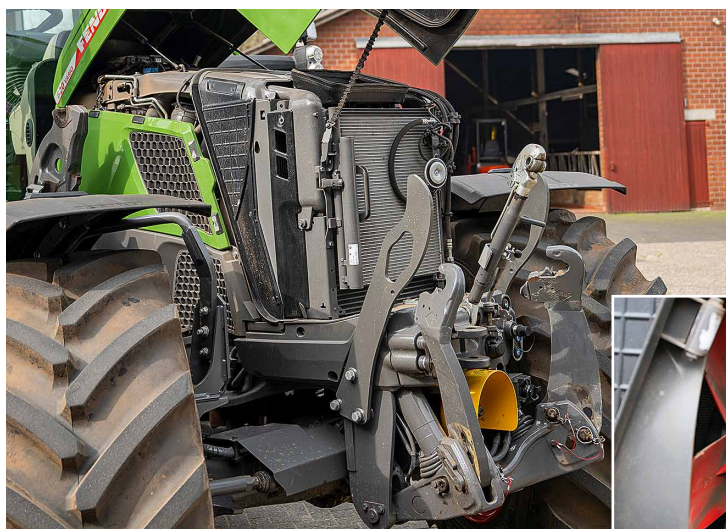
En las mediciones de consumo del ensayo mixto Powermix, el Fendt 620 Vario es más económico en todos los ciclos (¡En algunos casos significativamente!) que la media de los tractores probados hasta ahora.

El 620 Vario destaca especialmente en el transporte por carretera, aunque, en comparación, el consumo de AdBlue es bastante elevado.

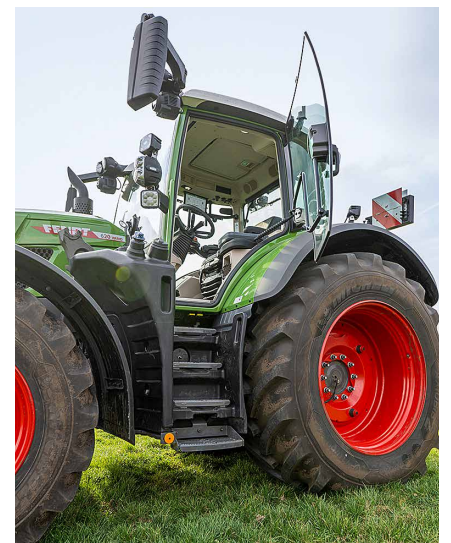
que se echa en falta es la posibilidad de cambiar libremente entre el modo joystick y el modo pedal. Al menos, la velocidad de cruce puede controlarse ahora pulsando un botón blanco. Además, el recorrido del pedal puede reducirse a la mitad con solo pulsar un botón, lo que resulta ideal para cambiar entre los modos de campo y carretera.

Lo más destacado, y quizás pronto se encuentre en modelos Vario más pequeños, es la tracción a las cuatro ruedas controlada automáticamente. Genial, especialmente para el trabajo con cargador frontal. Se acabaron las marcas de goma en el pavimento, incluso con la cuchara completamente cargada. Además, el accionamiento hidráulico arrastra el tractor en la curva garantizando un radio de giro de solo 11,25 metros. No obstante, el conductor puede conectar la tracción total en el submenú y cerrar manualmente el bloqueo del diferencial longitudinal. Del mismo modo que cuando se frena, se produce entonces una conexión mecánica entre los ejes trasero y delantero. "Nunca hemos necesitado el interruptor, pero los clientes del servicio de invierno desearían disponer de esta opción", afirma Fendt.

El freno de estacionamiento automático debería ser definitivamente estándar en un modelo de este tipo. Sin embargo, en el modelo de prueba aún teníamos que accionar la palanca de freno, situada a la



Con el ventilador reversible de Hägele, ya no es necesario plegar el radiador.



El soporte B no estorba en absoluto permitiendo un acceso al tractor agradable, amplio y no empujado.



La visibilidad hacia delante es perfecta, incluso para trabajos con cargador frontal.

El concepto de manejo FendtOne se ha completado con sutiles detalles.



izquierda debajo del volante, ergonómicamente casi inaccesible, antes de cada traxecto. ¡Esto debería mejorarse!

El modelo 620 viene de serie con cuatro velocidades de la TDF (540, 540E, 1 000 y 1 000E). Lo único que falta es la 1 000E para la toma de fuerza frontal.

Hasta 205 l/min

Valtra abrió el camino, ahora Fendt sigue el ejemplo con el modelo 600 y puede presumir de una bomba de pistones axiales de 205 l/min de fábrica. Una bomba de 152 l/min ya está instalada de serie. En cuanto a las conexiones, no queda nada que desear: se pueden pedir hasta diez distribuidores hidráulicos de doble efecto. Cinco en la parte trasera, tres entre los ejes y dos en la parte delantera.

Y si realmente se necesita más caudal, también es posible pedir conexiones de ¾ pulgadas en la parte trasera, que permiten un caudal de hasta 170 l/min. Los clientes municipales pueden utilizar ahora el acoplamiento múltiple entre los ejes, por ejemplo, para el brazo segador lateral. Aunque más adelante hablaremos detalladamente sobre el cargador frontal Cargo 5 90 acoplado en la versión Profi con báscula, respuesta de posición e iluminación, vamos a hacer un pequeño adelanto: la posición flotante del joystick de 3 litros puede desactivarse para el funcionamiento del cargador frontal - esta es una novedad. También es nueva la función para motores de aceite. Esto permite conmutar una unidad de control directamente de la posición de corriente continua (+) a la posición flotante sin que se produzca ni siquiera una mínima contrapresión al conmutar. Además, está disponible el sistema electrónico LS, mediante el cual se ajusta la presión de reacción en el terminal. Gracias a la señal Isobus, incluso se puede prescindir por completo de la conocida línea de señalización, ideal, por ejemplo, para las arrancadoras de patatas.

Gran potencia de elevación

¡Con una potencia de elevación continua de



El asiento ajustable eléctricamente de Isringhausen se adapta automáticamente al conductor cuando se cambia el perfil en el terminal. El confort del asiento es excelente. Asegúrese de seleccionar el bloqueo de estacionamiento automático, que hace innecesaria la palanca situada en la parte inferior izquierda.

8 325 daN, el modelo 600 casi levanta el mismo peso que el modelo 728 Vario! El factor limitante es más bien el brazo superior hidráulico de la versión cat. III. Por cierto, éste carece de suspensión (de muelle) para que incluso los conductores más menudos puedan manejar la parte pesada sin esfuerzo y con seguridad al colocar y retirar los aperos.

Tanto el elevador delantero como el trasero pueden funcionar opcionalmente, no solo con doble efecto, sino también con descarga. De este modo se ahorran los muelles de descarga de la segadora frontal y se transfiere, por ejemplo, peso al eje trasero. Esta opción también permite cambiar los neumáticos, ya que el tractor se puede elevar con los elevadores delantero y trasero. Al menos, el cambio de neumáticos ya no debería ser necesario con tanta frecuencia si los neumáticos VF están equipados con el sistema de control VarioGrip opcional (11 072 euros). El compresor de 800 litros refrigerado por agua está montado con bridas en el motor. El sistema de control también puede dirigir ruedas gemelas mediante un eje de muñón.

Demasiado silencioso

Con un ruido aproximado de 70 dB(A), la cabina es tan silenciosa que los ruidos del sistema de ventilación y aire acondicionado ya irritan al conductor. Según Fendt, con el parabrisas térmico de cristal de

seguridad laminado, el nivel de ruido es 3 dB(A) inferior al de un parabrisas normal - ¡Extraordinario!

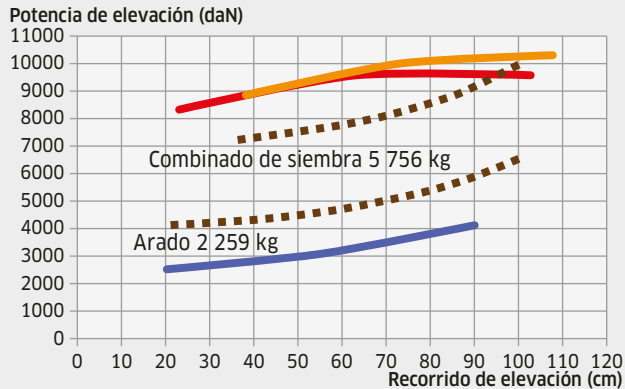
Sin embargo, el motor de cuatro cilindros no es el más silencioso en el exterior y cuando el ventilador reversible hace girar sus aspas, suena como la propulsión inversa del chorro de un jet.

Palabra clave: autorización Ahora también está disponible de fábrica una función de protección del filtro de la cabina cat. 4 - una buena solución para quien quiera utilizar el 600 para la protección fitosanitaria. El filtro de la cabina sigue siendo de difícil acceso situándose detrás de la cabina. Esto también se aplica al filtro de aire, que no puede desmontarse cuando el cargador frontal Fendt está acoplado. Sin embargo, Fendt hace referencia al indicador de carga en el terminal, que se mide por presión negativa y solo requiere ser retirado en raras ocasiones.

En comparación con el antiguo 820, la cabina es enorme y el acceso es agradable y amplio. No obstante, hay ligeras deducciones en la calificación B: el nuevo asiento de Isringhausen solo se puede girar 20° a la derecha en el ajuste de fábrica. Los topes debajo del asiento también permiten 36° (como en el modelo 900). Pero entonces el terminal choca con la ventanilla lateral.

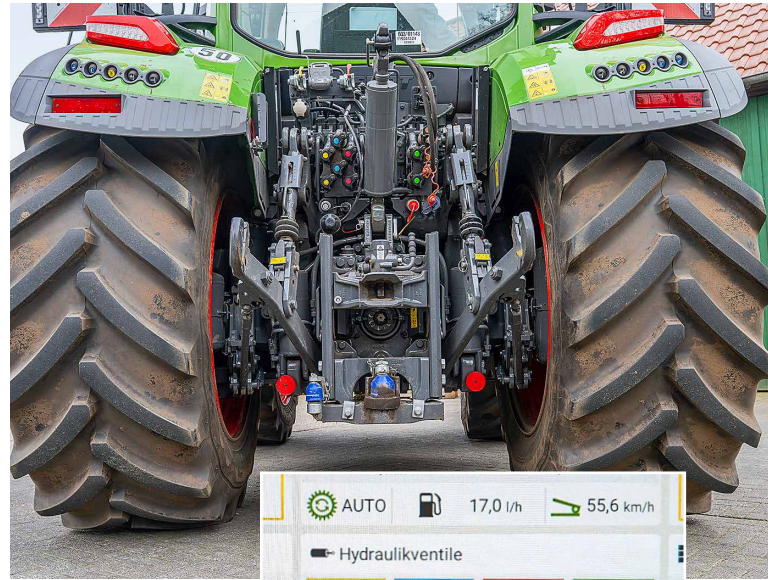
Posición del asiento memorizada

POTENCIA Y DEMANDA DE POTENCIA DE ELEVACIÓN

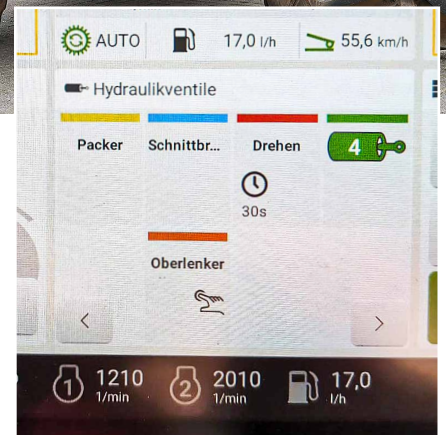


El elevador trasero levanta con facilidad todo lo que el compacto todoterreno puede arrastrar. 8 325 daN es un valor prácticamente igual al que ofrecía el modelo 728 Vario en sus tiempos.

- Puntales de elevación largos: 8 325 daN continuos, recorrido de elevación 79,7 cm
- Puntales de elevación cortos: 8 856 daN continuos, recorrido de elevación 69,6 cm
- Elevador delantero: 2 259 daN continuos, recorrido de elevación 69,8 cm



Parte trasera: ¡Potente elevador y cada cosa en su sitio!



Designar las salidas hidráulicas es un gran alivio y aporta seguridad.

La posición del asiento del modelo ajustable eléctricamente de Isringhausen se memoriza a través del perfil del usuario. Es decir, si el conductor X introduce su perfil, el asiento se desplazará a la posición previamente ajustada, de forma similar a como ocurre en los turismos. No obstante, los conductores de prueba discutieron acaloradamente sobre si esta función ofrece realmente ventajas, ya que los respaldos, incluida la calefacción y la ventilación, solo pueden ajustarse en el terminal. Siguiendo la comparación con el antiguo modelo 820, el nuevo joystick del sistema FendtOne es algo más rígido y difícil de deslizar. Sin duda, ésta es también la razón por la que Fendt ha integrado un botón blanco con un control de crucero seleccionable.

El joystick 3L sigue siendo inigualable, no solo para el cargador frontal. La asignación AUX-N es realmente excepcional, compren-

sible para cualquier persona y, además, muy bien visualizada. Desearíamos disponer también de un sistema de start-stop. Sin un sistema automático de este tipo, se tarda unos 30 segundos - después de activar los últimos ajustes - en volver a ponerse en marcha.

El nuevo sistema de manejo FendtOne Off-board merece su propio artículo. De antemano, el software aún no está totalmente desarrollado. La transferencia de vías desde la oficina funciona, pero nos faltaba una visualización del terminal para poder explicar, por ejemplo, los pasos a los conductores, así como una app.

Suspensión flotante

El tractor vuela sobre la carretera. No solo gracias a la suspensión perfectamente equilibrada del eje delantero, sino también a la suspensión de tres puntos de la cabina con fuelles de aire que hace

La conducción del modelo 620 en carretera es coser y cantar. Amortiguación perfecta y cabina sumamente silenciosa con todas las ventanillas cerradas.

honor a su nombre. En términos de carga útil, el modelo 620 está a la cabeza en esta liga. Se pueden cargar unas impresionantes 5,6 toneladas con un peso bruto del vehículo permitido de 13,5 toneladas. A pesar de todos los elogios y de sus excelentes prestaciones, la versión básica del compacto y confortable Fendt 620 Vario ya cuesta 260 444 euros, sin IVA. Si el tractor se equipa como en la prueba, el precio de catálogo asciende a la friolera de 395 000 euros ...

Conclusión

El 600 Vario será uno de los modelos favoritos de los clientes. Los puntos fuertes del tractor (excelente visión general, maniobrabilidad, confort y consumo de diésel) se adaptan perfectamente a un todoterreno de esta clase de potencia. Y si los distribuidores rebajan el precio de catálogo del nuevo modelo, seguro que surgirá una gran comunidad de fans.

Tobias Bensing



OTROS DETALLES DE NUESTRA PRUEBA PRÁCTICA

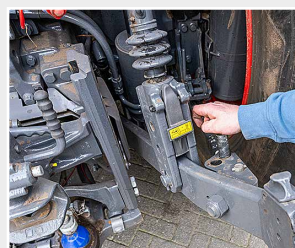
No se trata de un resumen de la evaluación general, sino de una lista de detalles positivos y negativos de la prueba práctica.

+ POSITIVOS

- + Persiana parasol delante y detrás
- + Excelente recepción de radio DAB
- + Conmutación del grupo de faros en la palanca de marcha atrás



¡La asignación de botones y del joystick es clara y sencilla!



Antiguo pero vale su peso en oro: El ajuste de la dimensión de extensión.

- NEGATIVOS

- Falta la descarga del brazo superior
- No dispone de puertos USB-C
- No dispone de la función de arranque y parada automáticos start-stop
- El motor del limpiaparabrisas trasero se encuentra en el campo de visión



Enorme: la gran nevera opcional.



Caja de herramientas: puede hacerse de forma más elegante con más espacio de almacenamiento.



No intuitivo: pulsador externo para el descenso.



Luminosidad diurna sin deslumbramientos. Aunque en los laterales podría ser más potente.

EVALUACIÓN PRÁCTICA DE EXPERTOS

3 000 h al año

Thilo Bremer dirige una explotación lechera con 1 100 animales de ordeño en el norte de Alemania. Para alimentar a sus vacas utilizó un Fendt 620 para remolcar un mezclador de 45 m³ durante dos meses (¡600 horas de funcionamiento!). "El tractor trabaja 3 000 horas al año. Antes utilizábamos un Fendt 720 para realizar este trabajo. Hoy, tras un escepticismo inicial, ninguno de los conductores quiere volver al 700 ya que el confort de conducción,



Thilo Bremer:

"Más potente y más económico que el 720 Gen 6".

la maniobrabilidad y el consumo de diésel son mejores. Gracias a que ya no es necesario cambiar de marcha, me siento más seguro cuando empleo a conductores temporales. He encargado tres 600 más. Algunos de los aspectos criticables hasta ahora son el ruido del ventilador reversible y el tiempo de carga excesivamente largo del terminal. El ajuste eléctrico del asiento (a través del terminal) también es incómodo".

Imán para los empleados

Julius y Stephan Meyer dirigen una explotación agrícola de 400 ha con cultivos especializados y una planta de biogás en el noroeste de Alemania. Los empresarios llevan unas 500 horas utilizando un Fendt 620 Vario, que se emplea para la recogida de piedras, la protección fitosanitaria y el transporte. Los Meyer están impresionados por su excelente maniobrabilidad, incluso con una vía de rodadura de 1,50 m y neumáticos de mantenimiento. "El consumo de AdBluees ligeramente superior en compara-



Julius Meyer:

"Lo que a mí aún no acaba de convenirme es el sistema de manos libres".

ción con nuestros tractores "verdes-amarillos". El confort de marcha es excelente en carretera. Pero el argumento más importante, independientemente del precio adicional y de la tecnología que no utilizamos plenamente, es que tenemos escasez de mano de obra cualificada en el campo. Y aunque suene raro, gracias a este producto de máxima categoría, nos resulta más fácil encontrar empleados y trabajadores temporales", afirma Meyer.



FENDT 620 VARIO DP

Datos técnicos

MOTOR: 154 kW/209 CV (según ECE-R 120) potencia nominal a 1900 min⁻¹; potencia máxima de 165 kW/224 CV, cuatro cilindros refrigerado por agua AgcoPower Core 50 con una cilindrada de 5 l, fase V de la normativa sobre emisiones contaminantes con catalizador SCR y filtro de partículas diésel DPF; tanque de 347 l de diésel y 36 l de AdBlue

TRANSMISIÓN:

transmisión continua VarioDrive TA 150 con un rango de conducción de 0,02 a 50 km/h, marcha atrás 33 km/h, inversor conmutable bajo carga, control TMS (sistema de gestión de tractores), etc.

FRENOS: frenos de disco traseros húmedos, accionamiento hidráulico, tracción total, sistema de aire comprimido de serie, freno de mano neumático

SISTEMA ELECTRÓNICO: batería de 12 V, 180 Ah; alternador de 220 Ah; motor de arranque de 4,2 kW/5,8 CV

ELEVADOR: cat. II/III; control electrónico del elevador con control de brazos inferiores, amortiguación de vibraciones, estabilizadores laterales automáticos, elevador frontal opcional

SISTEMA HIDRÁULICO: bomba de pistones axiales con un caudal de 152 l/min de serie (205 l/min opcional), depósito de aceite individual y hasta 10 válvulas de doble efecto con control de tiempo y caudal, 65 l de aceite extraíbles

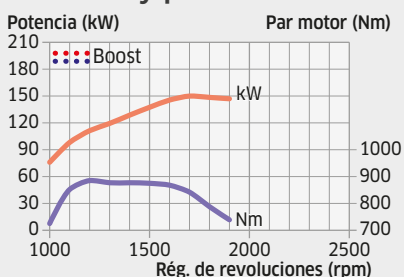
TOMA DE FUERZA (TDF): 540/540E/1 000/1 000E, 1 3/8 pulgadas, 6 cuñas, conmutación electrodinámica, toma de fuerza delantera (1 000 rpm opcional)

EJES Y CHASIS: eje planetario con bloqueo del diferencial multidisco, tracción delantera con control automático, neumáticos de prueba VF600/60 R 30 delante y 710/60 R 42 detrás.

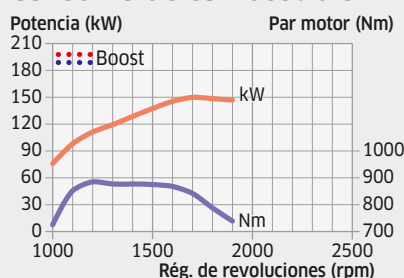
CUIDADO Y MANTENIMIENTO: aceite de motor 15,5 l (recambio cada 500 h); aceite de transmisión 34 l (recambio cada 4000 h); aceite hidráulico 80 l (recambio cada 2 000 h)

PRECIOS: equipamiento básico 260 444 € (precio sin IVA); equipamiento de pruebas "profi+" con FZW + FL + RDA + GPS etc. 394 961 €

Potencia y par motor



Consumo de combustible



Valores medidos en el centro de pruebas

POTENCIA MÁXIMA DE LA TDF

Máximo a 1700 min⁻¹ 149,9 kW
Régimen de revoluciones nominal de 146,9 kW

CONSUMO DE DIÉSEL

Potencia máxima de 221 + 25 g/kWh
Régimen de revoluciones nominal 229 + 23,8 g/kWh

Velocidad nominal máxima absoluta 39,8/40,3 l/h

PAR DE FUERZA

Máximo 885 Nm (1200 min⁻¹)
Aumento del par/reducción de la velocidad 20/37 %

Par de arranque 98 %

CAMBIO DE MARCHAS

Número de marchas desde 4 hasta 12 km/h sin escalonamiento

POTENCIA DE ELEVACIÓN TRASERA

(presión máxima del aceite 90 %, corr.)
Abajo/centro/arriba 8325/9572/9576 daN
Recorrido de elevación bajo carga 79,7 cm (de 23 a 102,7 cm)

POTENCIA DE ELEVACIÓN DELANTERA (presión máxima del aceite 90 %, corr.)

Abajo/centro/arriba 2520/3081/4 122 daN
Recorrido de elevación bajo carga 69,8 cm (desde 20,2 hasta 90 cm)

POTENCIA HIDRÁULICA

Presión de servicio 208 bar
Caudal máximo 151,4 l/min
Rendimiento 46 kW (141,4 l/min, 195 bar)

POTENCIA DE TRACCIÓN

Máximo 129,4 kW a 1 700 min⁻¹ 252 g/kWh
Régimen de revoluciones nominal 126,7 kW 263 g/kWh

NIVEL DE RUIDO (en el oído del conductor)

Cabina cerrada 69,7 dB(A)

FRENADO

Desaceleración media máxima 6,0 m/s²
Potencia del pedal 25,4 daN

RADIO DE GIRO

Sin tracción delantera 11,25 m

PESO DE PRUEBA

Eje delantero/trasero 3065/4764 kg
Peso total 7829/13500 kg
Carga admisible sobre los ejes delantero/trasero 6000/10000 kg
Carga útil 5671 kg
Relación potencia/peso 47 kg/kW

MEDIDAS

Batalla 272 cm
Anchode vía delante/detrás 201/197 cm
Distancia al suelo 43,5 cm

Consumo de combustible en el campo característico

ÁREAS DE TRABAJO	Potencia	Revoluciones	g/kWh	l/h
TDF estándar 540	100 %	1802	224	40,0
TDF económica 540E	100 %	1432	213	33,0
TDF estándar 1000	100 %	1833	226	40,1
TDF económica 1 000E	100 %	1457	215	34,2
Motor en el rango de ajuste	80 %	máx.	235	33,1
Alto rendimiento	80 %	90 %	223	31,5
Tareas de transporte	40 %	90 %	254	18,0
Bajo rendimiento, 1/2 del régimen de rev.	40 %	60 %	220	15,6
Alto rendimiento, 1/2 del régimen de rev.	60 %	60 %	210	22,3

Anchura: 266 cm; Longitud: 519 cm;

Altura: 306 cm

Resultados de la prueba

MOTOR ++

Características de rendimiento ++
Consumo de combustible ++
Potencia de tracción/Potencia de la toma de fuerza ++
Muy buenas características de rendimiento, bajo consumo, especialmente durante el transporte. Alto par a bajas revoluciones.

CAMBIO DE MARCHAS ++

Escalonamiento de las marchas/funciones ++
Conmutabilidad ++
Embrague, acelerador ++
Toma de fuerza (TDF) ++
Transmisión variable continua con un solo rango de conducción, tracción total automática y cuatro velocidades de TDF.

TREN DE RODAJE ++

Dirección ++
Bloqueo del diferencial y de todas las ruedas ++
Freno de mano y de pie +
Suspensión eje delantero/cabina ++
Peso y carga útil ++
Buena maniobrabilidad y pequeño radio de giro, gran carga útil, suspensión perfecta y buenos frenos. Freno de estacionamiento automático no instalado en el modelo de prueba, por lo demás ++.

ELEVADOR/SISTEMA HIDRÁULICO ++

Potencia y recorrido de elevación ++
Manejo ++
Potencia hidráulica +
Unidades de control ++
Conexiones ++
Fuerza de elevación superior a la media; funcionamiento y tomas hidráulicas ejemplares, rendimiento hidráulico bueno en serie, con la bomba grande muy buena

CABINA +

Oferta de espacio y confort +
Visibilidad ++
Calefacción y ventilación +
Intensidad de ruido ++
Sistema eléctrico ++
Acabado ++
Mantenimiento +
Espacio, confort y visibilidad notables, excelente intensidad sonora, reposabrazos de control con opciones de ajuste individual sobresaliente; tiempos de carga de terminales demasiado largos.

PERFIL DE APTITUD

	++	+	0	-	--
Exigencias básicas					●
Exigencias medias					●
Exigencias altas					●
Trabajos en el campo				●	
Trabajos en los pastizales					●
Tareas de transporte					●
Trabajos cargador frontal					●

PRECIO

260 284 euros
Precio en el catálogo de tractores profi 2024
Evaluación:

++ sobresaliente, + notable, 0 suficiente, - insuficiente, -- muy deficiente

Las calificaciones individuales no dan lugar por fuerza matemáticamente a una calificación global.