

Das Ende der Legende?

Der Fendt 724 Gen6 war der Verkaufsschlager aus Marktoberdorf. Kann der 724 Vario DP der Generation 7.1 mithalten, oder wird er vom 728 Vario geschlagen?

Als den „One and only“ titulierten wir vor drei Jahren den Test vom Fendt 724 Vario. Fendt wusste es damals schon besser, lagen die Pläne für die 700er der 7. Generation doch bereits in der Schublade.

Da wir den baugleichen Fendt 728 in der profi 2/2024 bereits ausführlich präsentiert haben, möchten wir hier nicht alle Details wiederholen – daher fehlt unter anderem der Kasten der positiven und negativen Details.

Jetzt vergleichen wir stattdessen den Fendt 724 Gen6 mit dem Fendt 724 Gen7.1. Die Modelle der neuen 700 Vario Gen7.1 haben zukünftig durchgängig 15 kW/20 PS Mehrleistung über das sogenannte „Dynamic Performance“ und es gibt ein zusätzliches Modell mit dem 726 Vario mit 283 PS. Hier vergleichen wir den Fendt 724 Gen6 mit dem Fendt 724 Gen7.1.

7,5 l gegen 6,1 l Hubraum

Bei den Motoren beginnen die Unterschiede. Im aktuellen 724 Vario DP dieselt der 7,5-l-Sechszylinder von AgcoPower mit Niedrigdrehzahlkonzept, im 724 Gen6 der bekannte Deutz mit 6,1 l Hubraum. Beide Motoren erfüllen die Abgasstufe V.

Allerdings verzichtet Fendt beim Neuen auf die Abgasrückführung. Das schont den Motor. Um aber das niedrige Stickoxid-Niveau erreichen zu können, ist mehr AdBlue notwendig. Erheblich mehr: Der 724 Gen7.1 braucht bei Nenndrehzahl

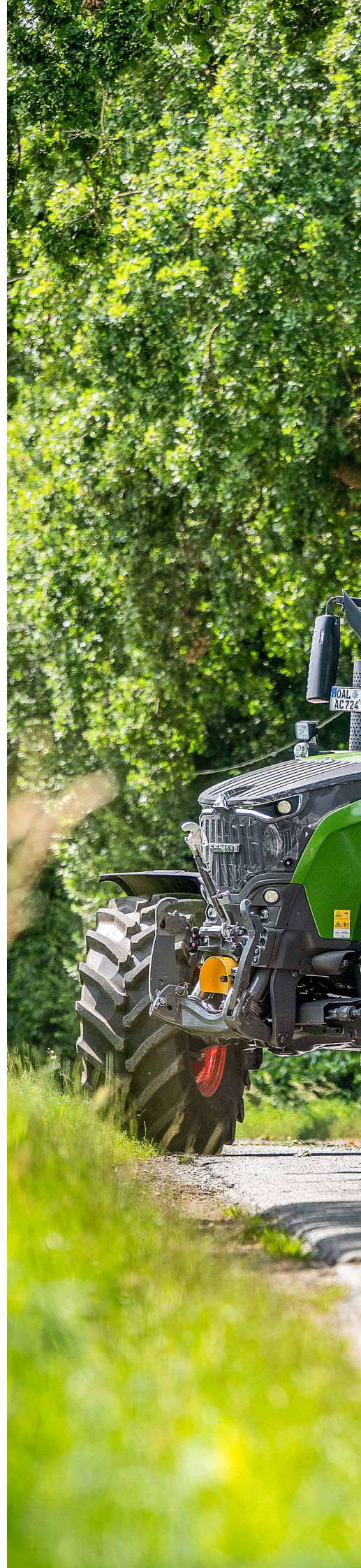
knapp 23 g/kWh AdBlue, während der „Alte“ mit weniger als der Hälfte auskommt (9,6 g/kWh). Dennoch geht der Punkt an den Neuen. Ohne Abgasrückführung kann der Diesel sauberer verbrannt werden.

Bei maximaler Zapfwellenleistung spritzt der Neue gerade mal 213 g/kWh ein. Und dank „Dynamic Performance“ legt der Motor bis zu 15 kW nach, die von Nebenverbrauchern wie dem Kühlerlüfter oder dem Klima-/Druckluftkompressor verbraucht werden. Dieser „Boost“ sorgt dafür, dass der Zeiger der Zapfwellenbremse beim neuen 724 Vario erst bei 179,8 kW bzw. 246 PS stehen blieb! Das sind die 15 kW mehr als beim Vorgänger mit einer maximalen Zapfwellenleistung von 165 kW. 1:0 für den Neuen.

Weniger Diesel, mehr AdBlue

Ähnlich ist das bei den praxisnahen Powermix-Messungen des DLG-Testzentrums: Insgesamt verbrauchte der Gen7.1 mit 242 g/kWh (+26 g/kWh AdBlue) deutlich weniger als der Gen6 mit 263 g/kWh Diesel plus 11 g/kWh AdBlue. Damit spielt der 724 Gen7.1 in der gleichen Liga wie sein großer Bruder 728 Vario.

Aber es gibt auch Kritik: Beim 724 Gen7.1 kann der 484-l-Tank nur optional geordert werden. Serienmäßig sind es nur 450 l. Zudem verbraucht der Neue doppelt so viel AdBlue, der Tank dafür ist mit 48 l aber nur 10 l größer als beim Vorgänger. Das heißt, wer außer Haus nachtankt, muss



GUT ZU WISSEN

Der Fendt 724 Gen6 läuft
im ersten Halbjahr 2026 aus.

Der Nachfolger Gen7.1 liefert mit
Dynamic Performance 15 kW mehr.

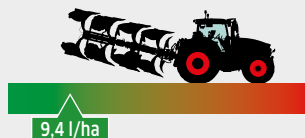
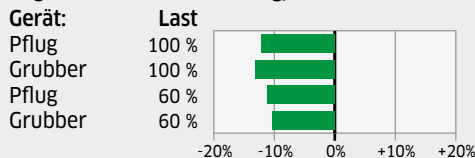
Der Mehrpreis für den Neuen
beträgt rund 19000 Euro.



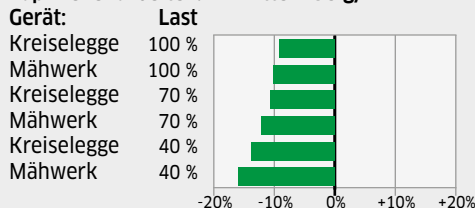
SCHLEPPERTEST

FENDT 724 VARIO DYNAMIC PERFORMANCE DER VERBRAUCH BEI FELDARBEITEN

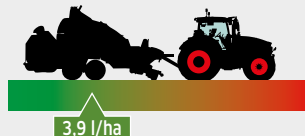
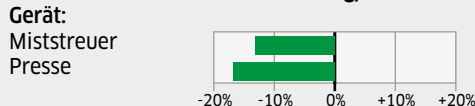
Zugarbeiten: Im Mittel 248 g/kWh



Zapfwellenarbeiten: Im Mittel 238 g/kWh



Gemischte Arbeiten: Im Mittel 243 g/kWh



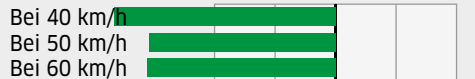
Powermix:

AdBlue: 8,3 %

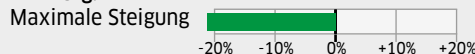
242 g/kWh

DER VERBRAUCH AUF DER STRASSE

In der Ebene:



Am Berg:



324 g/kWh (50)
326 g/kWh (60)

Transportmix: AdBlue: 10,6 %

In allen der praxisnahen Zyklen des Powermix-Tests der DLG ist der Fendt 724 sparsamer als das Mittel der bisher getesteten Traktoren. Insbesondere auch beim Transport. Ohne Abgasrückführung ist der AdBlue-Verbrauch im Vergleich höher.

auch AdBlue dabei haben, da der Vorrat nicht für zwei Dieselfüllungen reichen wird.

Eine Fahrstufe, immer Allrad

Zwar ist die komplexe FendtOne-Bedienung bei beiden Modellen gleich, doch fehlen dem Neuen zwei wichtige Knöpfe: zum einen die lästige Gruppenschaltung fürs Getriebe, zum anderen der Taster für die Zuschaltung des Allradantriebs. Mit dem VarioDrive-System muss der Fahrer sich nicht mehr um den Vortrieb sorgen, alle vier Räder drehen immer dann, wenn sie müssen. 2:0 für den Neuen.

Fehlt nur noch die bereits beim Test des 728 Vario kritisierte Möglichkeit, Joystick und Fahrpedal unabhängig voneinander bedienen zu können. Das würde den Fahrkomfort noch weiter verbessern. Dass der Gen7.1 dabei effizient unterwegs ist, zeigt nicht nur die Zugleistung von 154 kW. Auch der sparsame und komfortable Straßen-transport spricht für den Neuen. Bei nur 1300 Motortouren schnurrt der Vario mit 50 km/h im Mittel mehr als 20 % sparsamer über die Straße als alle bisher getesteten Traktoren.

Wer jetzt glaubt, dieser Punkt geht eindeutig an den Neuen, der irrt: Auf der Straße ist auch der Fendt 724 Gen6 immer noch eine Wucht, selbst wenn unserem Vergleichsmodell der vordere Luftbalg für die Dreipunktfederung der Kabine fehlte.

Schwerer...

Wo wir gerade beim Fahrwerk sind. Unser Testmodell des Fendt 724 DP mit 2,90 m Radstand und 600 kg Felgengewichten brachte es auf 9745 kg Eigengewicht. Der 724 Gen6 hatte keine Radgewichte, aber Frontladerkonsolen (+ 400 kg) installiert und kommt mit sonst gleicher Ausstattung auf ein Eigengewicht von 8740 kg – bereinigt knapp 1 t weniger bei einem Radstand von 2,78 m. Als leichter Allrounder muss er somit weniger Masse beschleunigen und kann für die schwere Zugarbeit ballastiert werden.

Andersherum steht der 724 Gen7 bei schweren Anhängern mit längerem Radstand und mehr Eigengewicht sicherer, z. B. am Hang. Außerdem hat der 724 der



Völlig unterschiedlich: Die-
selt im Gen6 ein
6,1-l-Deutz mit
Abgasrückfüh-
rung, hat der
Core 75 von
AgcoPower 7,5 l
Hubraum, Nieder-
rigdrehzahlkon-
zept und ein
anderes Kühlsys-
tem mit drücken-
dem Lüfter.
Fotos: Velder-
man, Bensing

Legendär und tausendfach verkauft: der 724 Gen6.



Kann die neue Generation in diese Fußstapfen treten?

aktuellen Generation 25 % mehr Drehmoment, wenn das DP-System mit berücksichtigt wird. Für noch weniger Leistungsgewicht muss man sich dann aber für den 728 entscheiden.

Beim Thema Nutzlast ist man daher bei alt und neu auf gleichem Niveau: Der 724

Gen7.1 hat 15 t zulässiges Gesamtgewicht bei 40/50 km/h (14 t bei 60 km/h) während der Gen6 auf 14 t zulässiges Gesamtgewicht kommt (40/50 km/h). Beide haben somit sehr gute 5,6 t Nutzlast.

...aber wendiger

Unübertroffen ist die Wendigkeit des Neuen: Zwar mit (zu) kleinen Reifen der Dimension 600/65 R 28 vorne, dreht das neue Modell in weniger als 11 m! Hier hat nicht nur das VarioDrive-System seine Finger im Spiel, bei dem die hydraulisch angetriebene Vorderachse den Schlepper aktiv per „pull in turn“ in

die Kurve zieht. Auch die schlanke Wespentaille mit drückendem Lüfter vor dem Kühlerpaket ermöglicht dem Gen7.1 diesen engen Wendekreis. Der ist übrigens sogar kleiner als beim Fendt 620 (profi 6/2025).

Hydraulikleistung satt

In der Standardversion kommt der neue Fendt 724 mit einer Hydraulikleistung von 165 l/min auf den Hof. Das ist okay, zumal es 225 l/min auf Wunsch gibt. Noch besser sind die bis zu zehn Steuergeräte, die nicht nur perfekt visualisiert im Terminal platziert, benannt und zugewiesen werden können. Nein, im Vergleich zum Gen6 sind die Anschlüsse hinten im Winkel so angepasst, dass sie noch besser gekuppelt werden können.

Bei 80 l entnehmbarer Ölmenge aus dem getrennten Haushalt bleibt keine Mulde ungekippt. Ob es dann die Flatface-Kuppelungen mit weniger Tropföl sein müssen sei dahin gestellt. Für das Power beyond-

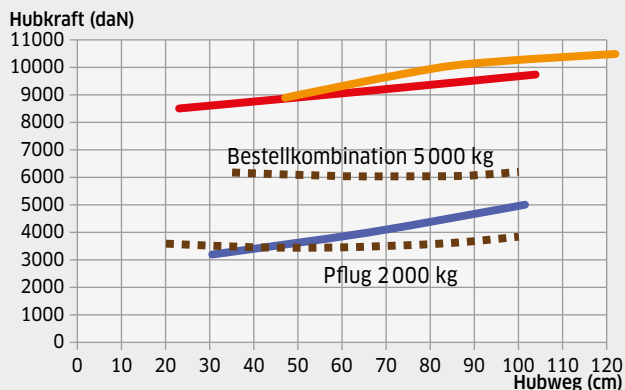
Der Neue hat 12 cm mehr Radstand und ist höher als der 724 Gen6.



Die Kabine ist bei beiden Modellen gleich (klein). Die FendtOne Bedienung ermöglicht ungeahnte Bedienmöglichkeiten, wobei uns der 3L-Joystick am meisten begeistert hat. Die Rundumsicht ist dank großer Scheiben bei beiden Modellen sehr gut.

SCHLEPPERTEST

HUBKRAFT UND HUBKRAFTBEDARF



Mit mehr als 8500 daN durchgehender Hubkraft hebt der 724 Vario locker jedes Gerät, das er auch ziehen kann, auch im Fronthubwerk. Die Hubwege sind schön groß.

- Hubstreben lang: durchgehend 8505 daN, Hubweg 80,8 cm
- Hubstreben kurz: durchgehend 8892 daN, Hubweg 74,9 cm
- Fronthubwerk: durchgehend 3195 daN, Hubweg 70,9 cm



Großer Hubweg, viele Steuergeräte und perfekt kuppelbare Anschlüsse: im Heck unterscheiden sich alt (links) und neu (rechts) kaum.

System sind die flachdichtenden Kupplungen in jedem Fall besser, weil sie auch sauberer bleiben.

In Sachen Hubwerk legt der Neue eine Schuppe drauf. Mehr als 8,5 t Hubkraft lassen kein Anbaugerät stehen. Die Unterlenkerstabilisatoren und der per Seil entlastete Oberlenker gefallen sehr gut.

Fluch und Segen zugleich ist die einfache Klinke zum Anheben der Unterlenker (um 15 cm), damit diese bei unten angehängten Anhängern nicht stören: Es fehlt eine vernünftigen Kennzeichnung, wann die Unterlenker oben „eingeklinkt“ sind. Wechseln die Fahrer, wird das Anbaugerät dank des

riesigen Hubwegs angehängen und die Klinke aus Kunststoff bricht – schade.

Einzigartig ist nach wie vor die Heckhubwerksregelung: Vom Terminal aus kann der Fahrer entscheiden, mit welchem Druck das Anbaugerät be- oder entlastet werden soll – super! Dagegen ist wirklich schade, dass auch beim 724 Gen7.1 das Fronthubwerk serienmäßig nur einfachwirkend ist.

Gleiche Kabine

Nicht verbessert hat sich der Neue in puncto Kabine, deren Größe im Vergleich zur Gen6 gleich geblieben ist. Besser ist aber noch mal der Aufstieg mit einer Stufe

mehr und besser erreichbarem Türgriff. Bleibt abzuwarten, ob die Updates des 800er Vario (ab Seite 28 in diesem Heft) auch für die 700er zukünftig angeboten werden. Die Lärmdämmung mit Verbundglasscheibe vorne kann jedenfalls nicht viel besser sein: Es kommen nur 69,5 dB(A) am Ohr des Fahrers an. Und die Laufruhe des Core75 ist ein echter Ohrenschmaus in der Kabine, solange nicht der Kühlerlüfter in volle Aktion tritt – der Umkehrlüfter macht genauso viel Radau wie der im 620 Vario. Was dem Neuen und Alten fehlt: USB-C Anschlüsse fürs Handy oder andere Verbraucher.

In Sachen Scheibenwischer ist der Neue mit dem zusätzlichen Wischer rechts besser aufgestellt. Einen Tritt auf der rechten Seite haben beide Modelle, genau wie eine schlechte Werkzeugkiste. Optional gibts immerhin eine Kunststoffkiste direkt oben auf dem Hydrauliktank.

Die zusätzlichen Scheinwerfer in der Motorhaube beim Gen7.1 leuchten den vorderen Bereich prima aus. Aber auch hier wäre das beim neuen 800er vorgestellte Beleuchtungskonzept künftig sicher eine schöne Option für den 700er.

Der Preis ist heiß

Unübertroffenes Argument für einen Fendt 724 Gen6: der Preis. Kostet der Fendt 724 Gen6 in Basisausstattung 296533 Euro,



Beim Transport ist der Komfort himmlisch. Das zulässige Gesamtgewicht ist bei 50 km/h eine Tonne höher als beim 724 Gen6.

sind es beim 724 Gen7 bereits knapp 19000 Euro mehr: 316130 Euro. In vergleichbarer Ausstattung zahlt der Fendt-Kunde laut Liste knapp 360000 Euro für die Generation 6 und 388319 Euro für die Generation 7.1. Vergleicht man die Preise in Euro pro PS, sieht es für den Neuen schon besser aus, zumal man nur noch eine Fahrstufe und die Vorteile des VarioDrive-Systems auf den Hof bekommt.

Bleibt also nur abzuwarten, wie die Verkäufer den 724 im Vergleich zum 728 platzieren. Davon wird abhängen, ob der 724 Vario weiter ein Verkaufsschlager bleibt.

Wir fassen zusammen

Der Fendt 724 ist das Erfolgsmodell aus Marktoberdorf – gewesen? Ja und nein. Der seit seiner Vorstellung im Jahr 2011 bis heute 27 000-mal verkaufte Fendt 724 Vario wird im Januar 2026 von der Gen7.1 abgelöst. Dabei braucht sich das neue Modell nicht zu verstecken: Mit elektronischer Leistungserhöhung „Dynamic Performance“ legt der Fendt bis zu 14 kW/19 PS auf die 179 kW/243 PS drauf und



Eindeutig: Der schlanke Rahmen ermöglicht dem neuen 724 Vario Gen7 (links) einen engeren Lenkeinschlag. Hier waren allerdings auch vergleichsweise kleine Vorderreifen aufgezogen.

verbraucht weniger Diesel. Spannend ist aber, ob sich die Kundschaft nicht doch für das Topmodell, den 728 Vario, entscheiden wird. Hier bekommt der Kunde für sein Geld noch mehr Leistung, bei sonst gleichen Komfort-Features und einem besseren Verhältnis zwischen Leistung und Leergewicht.

Dennoch kann der 724 Gen7.1 in vielen Punkten den alten 724 Gen6 übertreffen. Unterm Strich entscheidet sicher die Preisgestaltung den Verkaufserfolg, bei beiden Modellen gibts HighTech mit viel Komfort und nur wenig Detailkritik.

Tobias Bensing

FENDT: NEUER 500ER AM START

Neben dem neuen 800er Vario (Fahrbericht auf S. 28) hat Fendt auch die vierte Generation der 500er-Serie vorgestellt, direkt zu erkennen an der Motorhaube im neuen Fendt Design. Künftig entfällt

das Modell 512 und es wird den 513, 514, 515 und 516 geben. Sie alle haben den Core 50 Vierzylinder von AgcoPower (wie im 600er), der im Topmodell 164 PS leistet. Hinzu kommt bei allen

Modellen das Dynamic Performance mit 10 PS extra – und das alles in exakt den gleichen Abmessungen und dem gleichen Radstand wie beim Vorgänger. Ebenfalls ganz neu ist das VarioDrive

TA120, was mit nur noch einer Fahrstufe und dem automatisch geregelten Allradantrieb daher kommt. Was es sonst noch alles für interessante Neuheiten gibt, erfahren Sie in unserem Fahrbericht in der nächsten Ausgabe.

Der neue 500er Vario hat einen AgcoPower-Motor und das VarioDrive-Getriebe. Er wird ab 2/2026 in Marktoberdorf gebaut.



Foto: Wilmer

SCHLEPPERTEST



Breite: 271 cm; Länge: 548 cm;
Höhe: 322 cm

FENDT 724 VARIO GEN7.1

Technische Daten

MOTOR: 179 kW/243 PS Nennleistung, 191 kW/262 PS mit Dynamic Performance; wassergekühlter Sechszylindermotor Agco Power Core 75 mit 7,5 l Hubraum, Abgasstufe V mit DPF, DOC und SCR-Kat.; 450 l Diesel (484 l Option), 48 l AdBlue

GETRIEBE: Stufenloses VarioDrive-Getriebe TA 190 mit einem Fahrbereich von 0,02 bis 40/50 bzw. 60 km/h, rückwärts 30 km/h, lastschaltbare Wendeschaltung, Tempomaten

BREMSEN: Nasse Scheibenbremsen hinten, hydraul. betätigt, Allradzuschaltung, hydro-pneum. Handbremse, Druckluftanlage Serie

ELEKTRONIK: 12 V Batterie, 180 Ah; Lichtmaschine mit 240 A

HUBWERK: Kat. III; EHR mit Unterlenker-Regelung, Schwingungstilgung, automatische Seitenstabilisatoren, Frontkraftheber optional

HYDRAULIK: Axialkolbenpumpe 165 l/min Serie (a.W. 220 l/min), maximal zehn Steuergeräte mit Zeit- und Mengensteuerung, 80 l entnehmbar

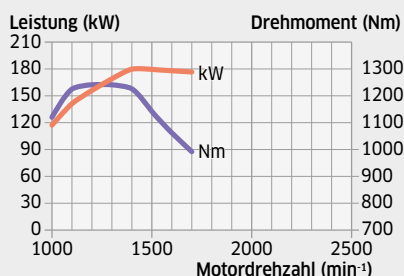
ZAPFWELLE: 540/540E/1000/1000E, 1 3/8 Zoll, 6 Keile, elektrohydraulisch geschaltet, Frontzapfwelle 1000 min⁻¹

ACHSEN UND FAHRWERK: Planetenachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung 600/65 R 28 vorne, 710/70 R 38 hinten

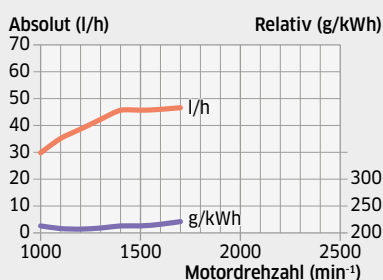
PFLEGE UND WARTUNG: Motoröl 23 l (Wechsel alle 500 h); Getriebeöl 53 l (2000 h); Hydrauliköl 95 l (2000 h)

PREISE: Grund-Ausstattung 316 330 € (Preise o. MwSt.); Testausstattung „Profi+“ 388.193 € mit FKH+FZW...

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Messwerte -Testzentrum

ZAPFWELLENLEISTUNG

Maximal bei 1400 min⁻¹ 179,8 kW
Bei Nenndrehzahl 176,6 kW

DIESEL-VERBRAUCH

Bei max. Leistung 213 + 22,0 g/kWh
Nenndrehzahl 221 + 22,9 g/kWh
Absolut Max./Nenndrehzahl 45,7/46,6 l/h

DREHMOMENT

Maximal 1241 Nm (1200 min⁻¹)
Drehmomentanstieg/Drehzahlabfall 25,2/29 %
Anfahrmoment 103 %

GETRIEBE

Gangzahl von 4 bis 12 km/h stufenlos

HUBKRAFT HECK (90 % max. Öldruck, kor.)
Unten/Mitte/Oben 8505/9108/9738 daN
Hubweg u. Last 80,8 cm (23 bis 103,8 cm)

HUBKRAFT FRONT (90 % max. Öldruck, kor.)
Unten/Mitte/Oben 3195/3996/5004 daN
Hubweg u. Last 70,9 cm (30,5 bis 101,4 cm)

HYDRAULIKLEISTUNG

Betriebsdruck 199 bar
Maximale Menge 173,3 l/min
Leistung 51,4 kW (165,4 l/min, 186 bar)

ZUGLEISTUNG

Max. 154 kW bei 1400 min⁻¹ 247 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 147,2 kW 261 g/kWh

LAUTSTÄRKE (unter Last am Fahrer-Ohr)
Kabine geschlossen 69,1 dB(A)

ABBREMSUNG

Maximale mittlere Verzögerung 6,4 m/s²
Pedalkraft 24,2 daN

WENDEKREIS
mit Frontantrieb 10,95 m

TESTGEWICHT

Vorder-/Hinterachse 3605/5540 kg
Leer-/zul. Gesamtgewicht 9145/15000 kg
Zulässige Achslast v/h 6900/11500 kg
Nutzlast 5855 kg
Leistungsgewicht 51 kg/kW

ABMESSUNGEN

Radstand 290 cm
Spurweite vorne/hinten 200/192 cm
Bodenfreiheit 44,7 cm

Testurteile

MOTOR

Leistungscharakteristik
Kraftstoffverbrauch
Zugleistung/Zapfwellenleistung
Leistungscharakteristik ok, niedriger Verbrauch beim Ackern und Transport. Mit zusätzlicher Motorleistung DynamicPerformance gute Zug- und Zapfwellenleistung

GETRIEBE

Gangabstufung/Funktionen
Schaltbarkeit
Kupplung/Gas
Zapfwelle
Stufenloses Getriebe mit sehr guter Motor-Getriebe-Steuerung, nur ein Fahrbereich, automatischer Allradantrieb, vier Zapfwellendrehzahlen

FAHRWERK

Lenkung
Allrad- und Differenzialsperre
Hand- und Fußbremse
Federung Vorderachse/Kabine
Gewicht und Nutzlast
Kleinsten Wendekreis, hohes Leergewicht, trotzdem gute Nutzlast, sehr gute Bremsen

HUBWERK/HYDRAULIK

Hubkraft und Hubweg
Bedienung
Leistung Hydraulik
Steuergeräte
Anschlüsse
Hubkraft vorne und hinten sehr gut; Hydraulikleistung mit Standardpumpe ok; Bedienung und Steuergeräte vorbildlich

KABINE

Platzangebot und Komfort
Sicht
Heizung und Lüftung
Lautstärke
Elektrik
Verarbeitung
Wartung
Platz, Komfort und Sicht in Ordnung, Lautstärke sehr niedrig. Terminalstruktur bekannt, Platzierung oben rechts im Dach nicht optimal

EIGNUNGSPROFIL

Basisansprüche					
Mittlere Ansprüche					
Hohe Ansprüche					
Ackerarbeiten					
Grünlandarbeiten					
Transportarbeiten					
Frontladerarbeiten					
PREIS	NIEDRIG			HOCH	

316 330 €
Preis aus dem profi-Schlepperkatalog 2024
Bewertung: sehr gut, gut, durchschnittlich, unterdurchschnittlich, mangelhaft
Die Einzelnoten als Auszüge ergeben nicht zwangsläufig mathematisch eine Gesamtnote