

# ¿El fin de la leyenda?

El Fendt 724 Gen6 fue el más vendido en Marktoberdorf. ¿Podrá el 724 Vario DP de la generación 7.1 competir con el 728 Vario o será superado?

**H**ace tres años, calificamos la prueba del Fendt 724 Vario como "única e irreplicable". Fendt ya lo sabía entonces, pues los planes para la serie 700 de séptima generación ya estaban listos.

Dado que ya hemos presentado detalladamente el Fendt 728, de idéntico diseño, en la revista profi 2/2024, no vamos a repetir aquí todos los detalles, por lo que no incluimos la tabla de puntos positivos y negativos.

En esta edición compararemos el Fendt 724 Gen6 con el Fendt 724 Gen7.1. Los modelos de la nueva serie 700 Vario Gen7.1 dispondrán en el futuro de una potencia adicional de 15 kW/20 CV gracias a la denominada "Dynamic Performance". Además, se ofrecerá un modelo adicional, el 726 Vario de 283 CV. Aquí comparamos el Fendt 724 Gen6 con el Fendt 724 Gen7.1.

## 7,5 l frente a 6,1 l de cilindrada

Las diferencias comienzan en los motores. El actual 724 Vario DP está equipado con el motor AgcoPower de seis cilindros y 7,5 litros con concepto de bajas revoluciones, mientras que el Gen6 utiliza el conocido Deutz de 6,1 litros. Ambos motores cumplen la norma de emisiones Stage V. Sin embargo, Fendt ha prescindido de la recirculación de gases de escape en el nuevo modelo. Esto protege el motor. Pero para mantener bajo el nivel de óxido de

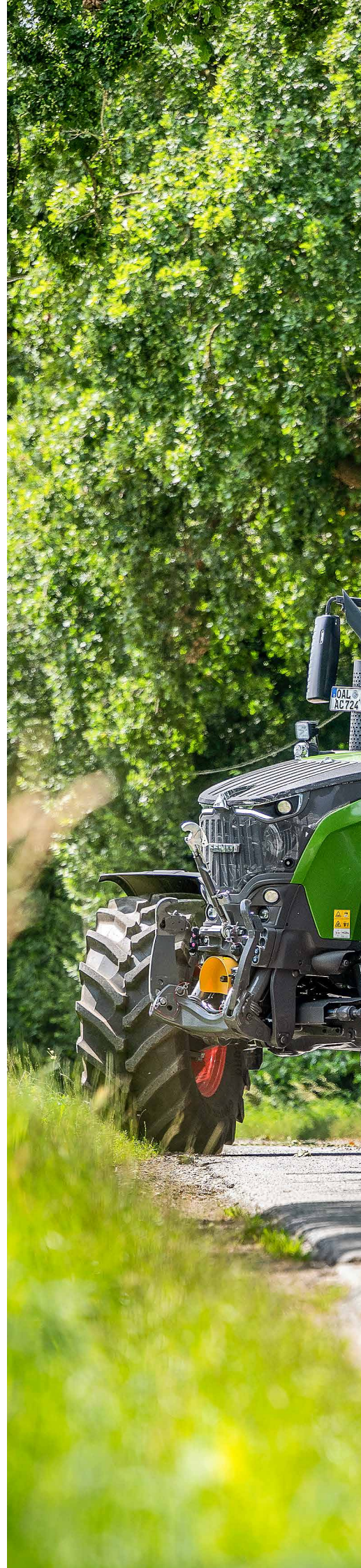
nitrógeno, se requiere más cantidad de AdBlue. Mucha más: el 724 Gen7.1 necesita casi 23 g/kWh de AdBlue al régimen de revoluciones nominal, mientras que el modelo anterior consume menos de la mitad (9,6 g/kWh). Sin embargo, el punto es para el nuevo modelo. Sin recirculación de gases de escape, el diésel se quema de forma más limpia.

A la potencia máxima de la toma de fuerza, el nuevo modelo solo consume 213 g/kWh. Y gracias a "Dynamic Performance", este motor puede proporcionar hasta 15 kW adicionales para abastecer a sistemas auxiliares, como el ventilador del radiador o el compresor de aire acondicionado/aire comprimido. ¡Este "impulso" garantiza que la aguja del freno de la toma de fuerza del nuevo 724 Vario no se detenga hasta alcanzar los 179,8 kW ó 246 CV! Son 15 kW más que su predecesor, con una potencia máxima de la toma de fuerza de 165 kW. 1-0 para el nuevo modelo.

## Menos diésel, más AdBlue

Lo mismo ocurre con las mediciones prácticas de Powermix del centro de pruebas de la DLG: en total, el Gen7.1 consumió 242 g/kWh (+26 g/kWh de AdBlue), lo que supone un consumo notablemente inferior al del Gen6, con 263 g/kWh de diésel más 11 g/kWh de AdBlue. De este modo, el 724 Gen7.1 juega en la misma liga que su hermano mayor, el 728 Vario.

Pero también hay desventajas: En el 724



## ES BUENO SABERLO

El Fendt 724 Gen6 dejará de fabricarse en la primera mitad de 2026.

El sucesor Gen7.1 ofrece 15 kW más de potencia adicional gracias a la tecnología "Dynamic Performance".

El sobreprecio del nuevo modelo es de unos 19 000 euros.

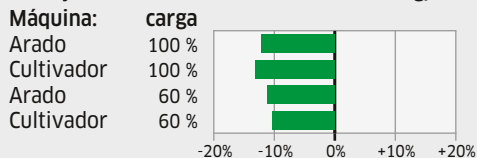


# PRUEBA DE TRACTORES

## FENDT 724 VARIO DYNAMIC PERFORMANCE

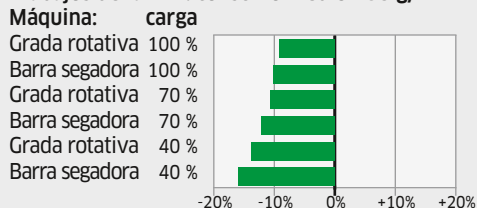
### CONSUMO EN LOS TRABAJOS DE CAMPO

Trabajos de tracción: consumo medio 248 g/kWh



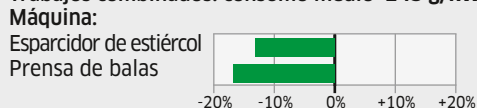
9,4 l/ha

Trabajos de la TDF: consumo medio 238 g/kWh



3,4 l/ha

Trabajos combinados: consumo medio 243 g/kWh



3,9 l/ha

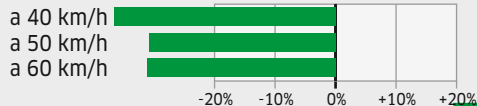
Powermix:

AdBlue: 8,3 %

242 g/kWh

### CONSUMO EN CARRETERA

En terreno llano:

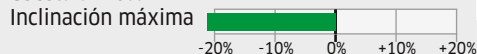


321 g/kWh (40)

324 g/kWh (50)

326 g/kWh (60)

Cuesta arriba:



Transporte combin AdBlue: 10,6 %

En todos los ciclos prácticos de la prueba Powermix de la DLG, el Fendt 724 es más económico que la media de los tractores probados hasta ahora, especialmente en el transporte. Sin recirculación de gases de escape, el consumo de AdBlue es comparativamente mayor.

Gen7.1, el depósito de 484 litros solo se ofrece opcionalmente. De serie, solo dispone de 450 l. Además, el nuevo modelo consume el doble de AdBlue, pero el depósito, con 48 l, solo es 10 l más grande que el del modelo anterior. Esto significa que quien reponga combustible fuera de casa también deberá llevar AdBlue, ya que la reserva no será suficiente para dos llenados de diésel.

### Un solo régimen de velocidades, siempre con tracción total

Aunque el concepto de manejo FendtOne es idéntico en ambos modelos, en el nuevo faltan dos botones importantes: por un lado, el engorroso mando para cambiar de régimen de velocidades y, por otro, el botón para activar la tracción total. Con el sistema VarioDrive, el conductor ya no tiene que preocuparse por la propulsión, ya que las cuatro ruedas giran siempre que es necesario. 2-0 para el nuevo modelo.

Solo falta la posibilidad, ya criticada en la prueba del 728 Vario, de poder manejar el joystick y el pedal del acelerador de forma independiente. Esto mejoraría aún más el confort de conducción. La eficiencia del Gen7.1 no solo se refleja en su potencia de tracción de 154 kW. El transporte por carretera, económico y cómodo, también habla a favor del nuevo modelo: a solo 1300 revoluciones, el Vario rueda a 50 km/h con un consumo un 20% menor que el de todos los tractores probados hasta ahora. Quien piense que este punto es claramente para el nuevo modelo, se equivoca: en carretera, el Fendt 724 Gen6 sigue siendo una maravilla, incluso aunque a nuestro modelo de prueba le faltara el fuelle delantero para la suspensión de tres puntos de la cabina.

### Más pesado...

Hablando del chasis. Nuestro modelo de prueba Fendt 724 DP, con una distancia entre ejes de 2,90 m y un peso de llanta de 600 kg, alcanzó un peso neto de 9745 kg. El 724 Gen6 no tenía contrapesos en las ruedas, pero sí consolas de carga frontal (+400 kg) instaladas y, con el mismo equipamiento, alcanza un peso neto de 8740 kg, lo que supone casi 1 t menos con una dis-



Completamente diferente: el motor diésel del Gen6 es un Deutz de 6,1 l con recirculación de gases de escape, mientras que el Core 75 de Agco-Power tiene una cilindrada de 7,5 l, un concepto de bajas revoluciones y un sistema de refrigeración diferente con ventilador de presión. Fotografías: Velderman, Bensing

Legendario y vendido miles de veces: el 724 Gen6.

¿Podrá la nueva generación seguir sus pasos?



tancia entre ejes de 2,78 m. Al ser un vehículo ligero y versátil, tiene que acelerar menos masa y puede lastrarse para realizar trabajos de tracción pesados. Por otro lado, el 724 Gen7 es más estable gracias a un eje más largo y un peso neto mayor, p. ej. en pendientes. Además, el 724

de la generación actual tiene un 25 % más de par motor si se tiene en cuenta el sistema DP. Sin embargo, para obtener una relación peso/potencia aún menor, hay que optar por el 728.

En cuanto a la carga útil, tanto el modelo antiguo como el nuevo se encuentran al mismo nivel: el 724 Gen7.1 tiene un peso total admisible de 15 t a 40/50 km/h (14 t a 60 km/h), mientras que el Gen6 alcanza un peso total admisible de 14 t (40/50 km/h). Ambos disponen de una excelente carga útil de 5,6 t.

insuperable: ¡A pesar de estar equipado con neumáticos (demasiado) pequeños de 600/65 R 28 delante, el radio de giro del nuevo modelo es inferior a 11 m! Aquí no solo influye el sistema VarioDrive, en el que el eje delantero de accionamiento hidráulico tira activamente del tractor en las curvas mediante la función "pull in turn". Si no que la esbelta "cintura de avispa" del Gen7.1 con ventilador de aire delante del radiador, también favorece este radio de giro tan reducido. Por cierto, el radio de giro es incluso menor que el del Fendt 620 (profi 6/2025).

### ...pero más maniobrable

La maniobrabilidad del nuevo modelo es

El nuevo modelo ofrece 12 cm más de distancia entre ejes y es más alto que el 724 Gen6.

### Potencia hidráulica a raudales

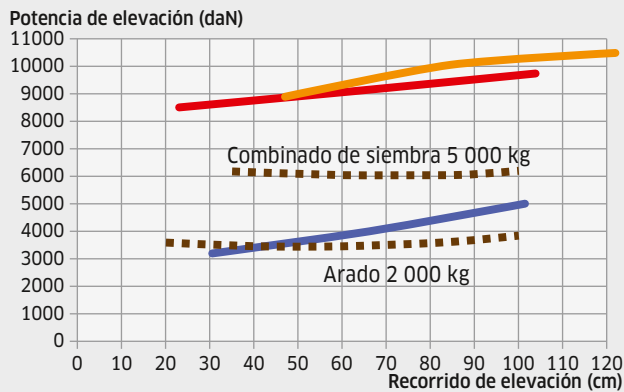
En la versión estándar, el nuevo Fendt 724 ofrece una potencia hidráulica de 165 l/min. Lo cual es totalmente válido, sobre todo porque también existe la posibilidad de aumentarla a 225 l/min de forma opcional. Y lo que es mejor, en el terminal se muestran hasta diez dispositivos de con-



La cabina es igual en ambos modelos (pequeña). El sistema de manejo FendtOne ofrece posibilidades de manejo insospechadas, entre las que nos ha seducido especialmente el joystick 3L. La visibilidad panorámica es excelente en ambos modelos gracias a sus amplias ventanas.

# PRUEBA DE TRACTORES

## POTENCIA Y DEMANDA DE POTENCIA DE ELEVACIÓN



Con una fuerza de elevación continua de más de 8 500 daN, el modelo 724 Vario levanta fácilmente cualquier apero que pueda arrastrar, incluso mediante el elevador delantero. Los recorridos de elevación son realmente amplios.

- Puntales de elevación largos: 8 505 daN continuos, recorrido de elevación 80,8 cm
- Puntales de elevación cortos: 8 892 daN continuos, recorrido de elevación 74,9 cm
- Elevador delantero: 3 195 daN continuos, recorrido de elevación 70,9 cm



Gran recorrido de elevación, numerosos dispositivos de control y conexiones perfectamente acoplables: en la parte trasera, apenas se aprecian diferencias entre el modelo antiguo (izquierda) y el nuevo modelo (derecha).

trol, claramente identificados, nombrados y asignados. En comparación con la Gen6, los acopladores traseros están mejor alineados, lo que permite una mejor conexión.

Con 80 l de aceite extraíble del circuito independiente, no queda ninguna pala sin volcar. Queda por ver si es necesario utilizar acoplamientos Flatface (de cara plana) con menos goteo de aceite. En cualquier caso, los acoplamientos de cara plana son mejores para el sistema Power Beyond, ya que también se mantienen más limpios. En cuanto al mecanismo de elevación, el nuevo modelo va un paso más allá. Con una

capacidad de elevación superior a 8,5 t, no hay ningún apero que se le resista. Los estabilizadores de los brazos inferiores y el brazo superior con cable de descarga son muy apreciados.

La sencilla palanca que permite levantar los brazos inferiores (15 cm) para que no interfieran con los remolques acoplados en la parte inferior es a la vez una maldición y una bendición: Falta una indicación clara de cuándo los brazos inferiores están "encajados" en la parte superior. Cuando cambia el conductor, el apero se acopla gracias al enorme recorrido de elevación y la palanca de plástico se rompe, lo cual es una lástima.

El ajuste del elevador trasero sigue siendo único: desde el terminal, el conductor puede decidir con qué presión se debe cargar o descargar el apero, ¡Genial! Por el contrario, es una verdadera lástima que, incluso en el 724 Gen7.1, el elevador delantero solo sea de simple efecto de serie.

### La misma cabina

No hay mejoras en el nuevo modelo en cuanto a la cabina, cuyo tamaño sigue siendo idéntico al de la Gen6. No obstante, el acceso a la cabina dispone ahora de un escalón adicional y un tirador de puerta más accesible. Queda por ver si las actualizaciones del Vario 800 (a partir de la página 28 de esta revista) también se ofrecerán para el 700 en el futuro. En cualquier caso, el aislamiento acústico con cristal laminado en la parte delantera no podría ser mejor: solo llegan 69,5 dB(A) al oído del conductor. Y la suavidad de marcha del Core75 es un verdadero placer para los oídos en la cabina, siempre y cuando el ventilador del radiador no funcione a plena potencia, ya que el ventilador reversible hace tanto ruido como el del 620 Vario. Lo que les falta al nuevo y al antiguo modelo: conexiones USB-C para el móvil u otros dispositivos.

El nuevo modelo está mejor equipado en cuanto a limpiaparabrisas gracias al limpiaparabrisas adicional situado a la derecha.



La comodidad durante el transporte es extraordinaria. El peso total admisible a 50 km/h es una tonelada superior al del 724 Gen6.

Ambos modelos disponen de un escalón de acceso en el lado derecho y una caja de herramientas poco práctica. Al menos hay una caja de plástico opcional justo encima del depósito hidráulico.

Los faros adicionales en el capó del Gen7.1 iluminan perfectamente el área delantera. Pero también en este caso, el concepto de iluminación presentado en el nuevo 800 sería sin duda una buena opción para el 700 en el futuro.

## Precio imbatible

El argumento definitivo a favor del Fendt 724 Gen6 es el precio. Mientras que el Fendt 724 Gen6 con equipamiento básico cuesta 296 533 euros, el 724 Gen7 cuesta casi 19 000 euros más: 316 130 euros. Con un equipamiento comparable, el cliente de Fendt paga, según la lista, casi 360 000 euros por la generación 6 y 388 319 euros por la generación 7.1. Si comparamos los precios en euros por CV, el nuevo modelo sale ganando, sobre todo porque solo tiene un régimen de velocidades y cuenta con las ventajas del sistema VarioDrive.

Queda por ver cómo posicionarán los vendedores el 724 frente al 728. De ello dependerá que el 724 Vario siga siendo un éxito de ventas.



Sin lugar a dudas: el bastidor estilizado permite al nuevo 724 Vario Gen7 (izquierda) ofrecer un ángulo de giro más cerrado. Sin embargo, aquí también se montaron neumáticos delanteros relativamente pequeños.

## En resumen

El Fendt 724 es el modelo estrella de Marktoberdorf – ¿Lo sigue siendo? Sí y no. Desde su presentación en 2011, se han vendido hasta la fecha 27 000 unidades del Fendt 724 Vario, que será reemplazado en enero de 2026 por el Gen7.1. El nuevo modelo no tiene nada que envidiar: gracias al aumento electrónico de potencia "Dynamic Performance", el Fendt gana hasta 14 kW/19 CV alcanzando los 179 kW/243 CV, al mismo tiempo que consume menos diésel. Sin embargo, será interesante

ver si los clientes se decantan por el modelo de gama alta, el 728 Vario, que ofrece más potencia con el mismo confort y una mejor relación peso en vacío-potencia.

No obstante, el 724 Gen7.1 supera al antiguo 724 Gen6 en muchos aspectos. En definitiva, el precio será sin duda el factor decisivo para el éxito de ventas, ya que ambos modelos ofrecen tecnología punta, un alto confort y pocos detalles susceptibles de crítica.

**Tobias Bensing**

## FENDT: NUEVA SERIE 500 EN MARCHA

Además del nuevo Vario 800 (informe técnico en la página 28), Fendt también ha presentado la cuarta generación de la serie 500, fácilmente reconocible por el capó con el nuevo diseño de Fendt. En el

futuro, se dejará de fabricar el modelo 512 y será sustituido por los modelos 513, 514, 515 y 516. Todos ellos cuentan con el motor Core 50 de cuatro cilindros de AgcoPower (como en la serie 60) que,

en la versión superior, ofrece una potencia de 164 CV. A esto se suma, en todos los modelos, la función "Dynamic Performance", que ofrece 10 CV adicionales, todo ello con unas dimensiones y una

distancia entre ejes idénticas a las del modelo anterior. Otra novedad es el VarioDrive TA120, que ahora solo tiene un régimen de velocidades y tracción a las cuatro ruedas con regulación automática. Descubrirá todo tipo de novedades interesantes en el informe técnico de la próxima edición.



Fotografía: Wilmer

El nuevo 500 Vario cuenta con un motor AgcoPower y la transmisión VarioDrive. Se fabricará en Marktoberdorf a partir de febrero de 2026.

# PRUEBA DE TRACTORES



Anchura: 271 cm;  
longitud: 548 cm;  
Altura: 322 cm

## FENDT 724 VARIO GEN7.1

### Datos técnicos

**MOTOR:** 179 kW/283 CV de potencia nominal, 191 kW/ 262 CV con "Dynamic Performance"; motor de seis cilindros refrigerados por agua Agco Power Core 75 con 7,5 l de cilindrada, norma de emisiones Stage V con DPF, DOC y catalizador SCR; 450 l de diésel (484 l opcional), 48 l de AdBlue

**TRANSMISIÓN:** Transmisión continua Vario-Drive TA 190 con un rango de conducción de 0,02 a 40/50 ó 60 km/h, marcha atrás de 30 km/h, inversor conmutable bajo carga, control de crucero

**FRENOS:** Frenos de disco traseros húmedos, accionamiento hidráulico, tracción a las cuatro ruedas, freno de mano hidroneumático, sistema de aire comprimido de serie.

**SISTEMA ELECTRÓNICO:** Batería de 12 V, 180 Ah; dinamo de 240 A

**ELEVADOR:** Cat. III; EHR con control de brazos inferiores, amortiguación de vibraciones, estabilizadores laterales automáticos, elevador frontal opcional

**SISTEMA HIDRÁULICO:** Bomba de pistones axiales de 165 l/min de serie (a.w. 220 l/min), máximo diez dispositivos de control con control de tiempo y caudal, 80 l extraíbles

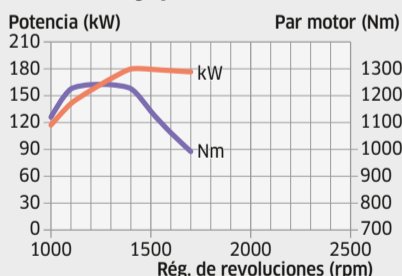
**TOMA DE FUERZA (TDF):** 540/540E/1000/1000E, 1 3/8 pulgadas, 6 cuñas, conmutación electrohidráulica, toma de fuerza delantera 1 000 rpm<sup>-1</sup>

**EJES Y CHASIS:** Eje planetario con bloqueo del diferencial multidisco, cambio electrohidráulico como en la tracción delantera; neumáticos de prueba 600/65 R 28 delante, 710/70 R 38 detrás.

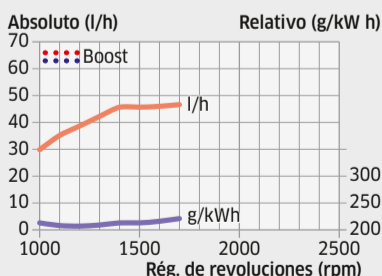
**CUIDADO Y MANTENIMIENTO:** Aceite del motor 23 l (recambio cada 500 h); aceite del engranaje 53 l (2000 h); aceite hidráulico 95 l (2000 h)

**PRECIOS:** equipamiento básico 316 330 € (precio sin IVA); equipamiento de prueba "profi+" 388.193 € con FKH+FZW ...

### Potencia y par motor



### Consumo de combustible



### Valores medidos en el centro de pruebas

**POTENCIA DE LA TDF**  
máximo a 1400 min<sup>-1</sup> 179,8 kW  
a un régimen de revoluciones nominal de 176,6 kW

**CONSUMO DE DIÉSEL**  
Potencia máxima de 213 + 22,0 g/kWh  
a un régimen de revoluciones nominal de 221 + 22,9 g/kWh  
Velocidad nominal máxima absoluta 45,7/46,6 l/h

**PAR DE FUERZA**  
Máximo 1241 Nm (1 200 min<sup>-1</sup>)  
Aumento del par/reducción de la velocidad 25,2/29 %  
Par de arranque 103 %

**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 8 505/9 108/9 738 daN  
recorrido de elevación bajo carga 80,8 cm (desde 23 hasta 103,8 cm)

**POTENCIA DE ELEVACIÓN DELANTERA**  
(presión máxima del aceite 90 %, corr.)  
Abajo/centro/arriba 3 195/3 996/5 004 daN  
Recorrido de elevación bajo carga 70,9 cm (desde 30,5 hasta 101,4 cm)

**POTENCIA HIDRÁULICA**  
Presión de servicio 199 bar  
Caudal máximo 173,3 l/min  
Rendimiento 51,4 kW (165,4 l/min, 186 bar)

**POTENCIA DE TRACCIÓN**  
máx. 154 kW a 1400 min<sup>-1</sup> 247 g/kWh  
a un régimen de revoluciones nominal de 147,2 kW 261 g/kWh

**NIVEL DE RUIDO** (bajo carga, en el oído del conductor)  
Cabinas cerradas 69,1 d(A)

**FRENADO**  
Desaceleración media máxima 6,4 m/s<sup>2</sup>  
Fuerza del pedal 24,2 daN

**RADIO DE GIRO** con tracción delantera 10,95 m

**PESO DE PRUEBA**  
Eje delantero/trasero 3605/5540 kg  
Vacío/admisible Peso total 9 145/15 000 kg  
Carga admisible sobre los ejes delantero/trasero 6 900/11 500 kg  
Carga útil 5 855 kg  
Relación potencia/peso 51 kg/kWh

**MEDIDAS**  
Batalla 290 cm  
Ancho de vía delante/detrás 200/192 cm  
Distancia al suelo 44,7 cm

### CONSUMO DE COMBUSTIBLE EN EL CAMPO CARACTERÍSTICO

ÁREAS DE TRABAJO	POTENCIA	REVO LUCIO- NES	G/ KWH	L/H
TDF estándar 540	100 %	1618	216	46,0
TDF económica 540E	100 %	1405	213	45,7
TDF estándar 1000	100 %	1649	218	46,1
TDF económica 1 000E	100 %	1432	213	45,7
Motor en el rango de ajuste	80 %	máx.	226	38,1
Alto rendimiento	80 %	90 %	215	36,4
Trabajos de transporte	40 %	90 %	242	20,5
Bajo rendimiento, 1/2 del régimen de rev.	40 %	60 %	216	19,2
Alto rendimiento, 1/2 del régimen de rev.	60 %	60 %	213	27,3

### Resultados de la prueba

**MOTOR** ++  
Características de rendimiento ++  
Consumo de combustible ++  
Potencia de tracción/Potencia de la toma de fuerza ++  
Características de rendimiento aceptables, bajo consumo durante el laboreo y el transporte. Con potencia adicional del motor "DynamicPerformance", buen rendimiento de tracción y toma de fuerza

**CAMBIO DE MARCHAS** ++  
Escalonamiento de las marchas/funciones ++  
Conmutabilidad ++  
Embrague, acelerador ++  
Toma de fuerza (TDF) ++  
Transmisión continua con excelente control motor-transmisión, solo un régimen de velocidades con tracción total automática, 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 ++  
Radio de giro mínimo, peso en vacío elevado, no obstante buena carga útil. Excelentes frenos

**ELEVADOR/SISTEMA HIDRÁULICO** ++  
Potencia y recorrido de elevación ++  
Manejo ++  
Potencia hidráulica ++  
Unidades de control ++  
Conexiones ++  
Excelente capacidad de elevación delante y detrás; rendimiento hidráulico aceptable con bomba estándar; manejo y dispositivos de control ejemplares.

**CABINA** ++  
Oferta de espacio y confort ++  
Visibilidad ++  
Calefacción y ventilación ++  
Intensidad de ruido ++  
Sistema eléctrico ++  
Acabado ++  
Mantenimiento ++  
Espacio, comodidad y visibilidad aceptables, nivel de ruido muy bajo. Estructura de la terminal conocida; la ubicación en la parte superior derecha del techo no es óptima.

### PERFIL DE APTITUD

	++	+	0	-	--
Exigencias básicas					●
Exigencias medias					●
Exigencias altas					●
Trabajos en el campo					●
Trabajos en los pastizales					●
Trabajos de transporte					●
Trabajos con el cargador frontal					●
<b>PRECIO</b>					●
316 330 €					●

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