

La fine di una leggenda?

Il Fendt 724 Gen6 è stato il campione di vendite tra i trattori prodotti a Marktoberdorf. Il 724 Vario DP della generazione 7.1 riuscirà a tenere il passo o sarà superato dal 728 Vario?

Tre anni fa abbiamo dato come titolo "One and only" al test del Fendt 724 Vario. All'epoca Fendt sapeva già benissimo cosa fare, dato che i progetti per la serie 700 di settima generazione erano già nel cassetto. Poiché abbiamo già presentato in modo esauriente il Fendt 728, identico dal punto di vista costruttivo, nel numero 2/2024 di profi, non staremo a ripetere qui tutti i dettagli, pertanto manca, tra le altre cose, il riquadro con le caratteristiche positive e negative.

Adesso vogliamo invece confrontare il Fendt 724 Gen6 con il Fendt 724 Gen7.1. I modelli della nuova serie 700 Vario Gen7.1 avranno in futuro, di regola, una potenza aggiuntiva di 15 kW/20 CV tramite la cosiddetta funzione "Dynamic Performance" ed è disponibile un modello aggiuntivo, il 726 Vario con una potenza di 283 CV. Qui compariamo il Fendt 724 Gen6 con il Fendt 724 Gen7.1.

7,5 litri contro 6,1 litri di cilindrata

Le differenze iniziano a partire dai motori. L'attuale 724 Vario DP monta un motore diesel a sei cilindri da 7,5 l, di AgcoPower, che implementa il progetto del basso numero di giri, mentre il 724 Gen6 presenta il noto motore Deutz con una cilindrata di 6,1 l. Entrambi i motori soddisfano il livello di emissioni V.

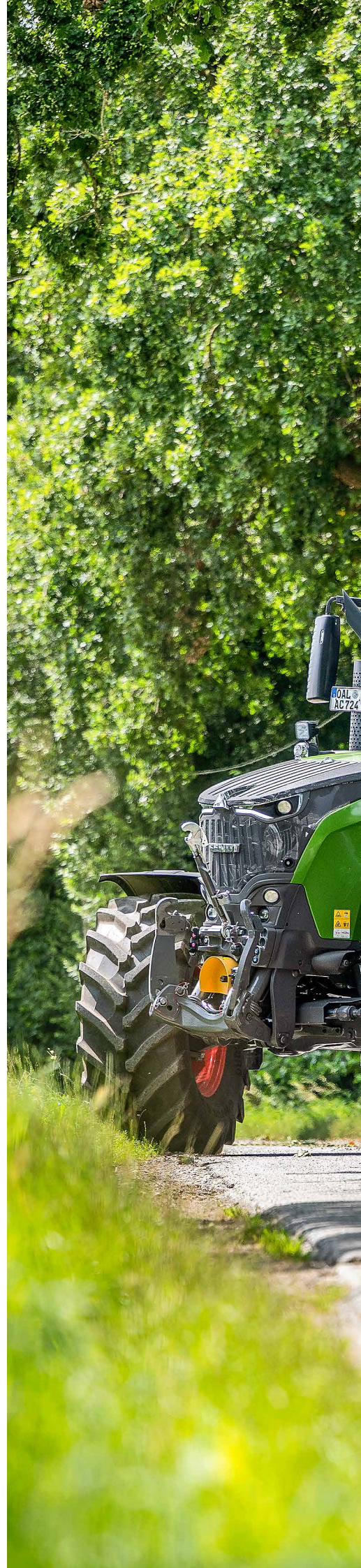
Tuttavia, Fendt rinuncia, nel nuovo

modello, al ricircolo dei gas di scarico. Questo serve a proteggere il motore. Però, per potere raggiungere un basso livello di emissioni di ossido di azoto, è necessaria una maggiore quantità di AdBlue. E si tratta di parecchio di più: il 724 Gen7.1 necessita, a numero di giri nominale, di quasi 23 g/kWh di AdBlue, mentre il "vecchio" modello se la cava con meno della metà (9,6 g/kWh). Tuttavia, l'ago della bilancia pende a favore del nuovo modello. Senza ricircolo dei gas di scarico la combustione del diesel avviene in modo più pulito.

Alla massima potenza della presa di forza il nuovo modello inietta appena 213 g/kWh. E grazie alla funzione "Dynamic Performance" il motore eroga fino a 15 kW in più, che vengono consumati da utenze ausiliarie come la ventola del radiatore o il compressore del climatizzatore/dell'aria compressa. Questo "boost" fa sì che nel nuovo 724 Vario l'indicatore del freno della presa di forza si fermi solo a 179,8 kW o 246 CV! Si tratta dei 15 kW in più rispetto al modello precedente, con una potenza massima della presa di forza pari a 165 kW. Il nuovo modello vince 1 a 0.

Meno diesel, più AdBlue

Analogo è il risultato delle misurazioni Powermix, simili alla pratica in campo, eseguite dal centro prova DLG: il Gen7.1 ha consumato complessivamente, con 242 g/kWh (+26 g/kWh di AdBlue) considerevolmente meno del Gen6, che si attesta su 263



BUONO A SAPERSI

Il Fendt 724 Gen6 andrà fuori produzione nel primo semestre del 2026.

Il modello successore, il Gen7.1, dispone di 15 kW in più, grazie al Dynamic Performance.

Il nuovo modello costa 19.000 euro in più.



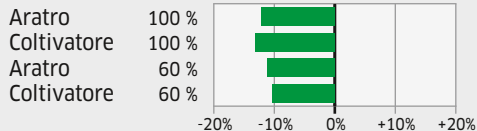
TEST TRATTORE

FENDT 724 VARIO DYNAMIC PERFORMANCE

IL CONSUMO DURANTE I LAVORI IN CAMPO

Lavori di traino: in media 248 g/kWh

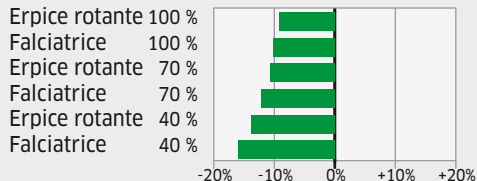
Macchina: carico



9,4 l/ha

Lavori con presa di forza (PTO): in media 238 g/kWh

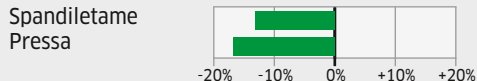
Macchina: carico



3,4 l/ha

Lavori misti: in media 249 g/kWh

Macchina:



3,9 l/ha

Powermix:

AdBlue: 8,3 %

242 g/kWh

IL CONSUMO SU STRADA

In pianura:

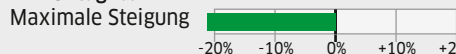


321 g/kWh (40)

324 g/kWh (50)

326 g/kWh (60)

In montagna:



Mix consumi attiv.trasporto: AdBlue: 10,6 %

In tutti i cicli del test Powermix eseguiti presso la DLG, simili alla pratica in campo, il Fendt 724 ha presentato un consumo inferiore rispetto alla media dei trattori sottoposti finora a test. In particolare anche in occasione dell'attività di trasporto. In assenza di riciccolo dei gas di scarico il consumo di AdBlue è più elevato rispetto ai modelli che ne sono dotati.



In questo la differenza è totale: Il Gen6 monta un motore diesel Deutz da 6,1 l, con riciccolo dei gas di scarico, mentre il Core 75 di AgcoPower ha una cilindrata di 7,5 l, presenta il progetto del basso numero di giri e ha un altro sistema di raffreddamento, con ventola pressurizzata. Foto: Velderman, Bensing

g/kWh di diesel, più 11 g/kWh di AdBlue. Il 724 Gen7.1 è pertanto allo stesso livello del suo fratello maggiore, il 728 Vario.

Ma c'è anche una critica da fare: Nel 724 Gen7.1 il serbatoio da 484 litri può essere ordinato solo come optional. Di serie, il serbatoio è solo da 450 l. Inoltre il nuovo modello consuma il doppio di AdBlue e il serbatoio da 48 l è di soli 10 litri più grande rispetto al modello precedente. Questo significa che chi fa rifornimento fuori casa deve portare con sé anche dell'AdBlue, poiché la scorta non basta per due pieni di diesel.

Una sola marcia e sempre trazione integrale

Il complesso sistema di comando FendtOne è esattamente lo stesso su entrambi i modelli, ma al nuovo modello mancano due pulsanti importanti: da un lato l'antipatico comando gruppi di marce per il cambio, dall'altro il pulsante per l'attivazione della trazione integrale. Con la trasmissione a variazione continua VarioDrive il conducente non deve più preoccuparsi della spinta propulsiva, tutte e quattro le ruote girano sempre, quando devono farlo. Il nuovo modello vince 2 a 0.

Manca ancora solo la possibilità, già oggetto di critica nel test del 728 Vario, di poter azionare il joystick e il pedale dell'acceleratore in modo indipendente l'uno dall'altro. Questo renderebbe il comfort di guida ancora migliore. Che il Gen7.1 sia efficiente quando si muove, lo dimostra non solo la potenza di trazione di 154 kW. Anche il trasporto su strada dal basso consumo e confortevole è un altro pregio del nuovo modello. A soli 1.300 giri del motore, il Vario romba su strada a 50 km/h, con un consumo medio inferiore di più del 20% rispetto a tutti i trattori testati finora. Chi adesso pensa che il nuovo modello si sia aggiudicato questo punto, si sbaglia di grosso: Su strada anche il Fendt 724 Gen6 rimane sempre una vera forza, anche se al nostro modello di confronto mancava il soffiato anteriore per la sospensione a tre punti della cabina.

Più pesante...

Occupiamoci adesso del telaio. Il nostro

Leggendario e con migliaia di vendite alle spalle: il 724 Gen6.



Riuscirà la nuova generazione a seguire le sue orme?

modello sottoposto a test, un Fendt 724 DP con interasse di 2,90 m e 600 kg di zavorre per cerchioni, aveva un peso proprio di 9.745 kg. Il 724 Gen6 non aveva zavorre per ruote, ma aveva installata una console per caricatore frontale (+ 400 kg) e, tranne questo, con lo stesso equipaggiamento rag-

giungeva un peso proprio di 8.740 kg, ovvero quasi 1 t in meno, con un interasse di 2,78 m. In qualità di trattore multifunzione leggero, deve accelerare infatti una massa minore e può essere zavorrato per i lavori di trazione pesanti.

Al contrario, in presenza di rimorchi pesanti, il modello 724 Gen7 è più stabile, grazie all'interasse più lungo e al peso proprio maggiore, ad esempio quando ci si trova in pendenza. Inoltre il modello 724 della generazione attuale dispone di un 25% in più di coppia, tenendo in considerazione il sistema DP. Per un rapporto potenza/peso ancora più

basso, occorre tuttavia optare per il modello 728.

Venendo al carico utile, il vecchio e il nuovo modello si attestano sullo stesso livello: Il 724 Gen7.1 ha un peso totale ammesso di 15 t a 40/50 km/h (14 t a 60 km/h), mentre il Gen6 arriva a 14 t di peso totale ammesso (40/50 km/h). Entrambi dispongono pertanto di un ottimo carico utile, pari a 5,6 t.

... ma più maneggevole

La manovrabilità del nuovo modello è senza confronti: Infatti, nonostante i (troppo) piccoli pneumatici anteriori, aventi dimensioni 600/65 R 28, il nuovo modello ha un raggio di sterzata inferiore a 11m! A questo proposito il merito non è da attribuire soltanto al sistema VarioDrive, con la quale l'asse anteriore ad azionamento idraulico tira attivamente il trattore in curva, grazie all'effetto "pull in turn". Anche il design slanciato, un vero e proprio "vitino di vespa", con ventola pressurizzata

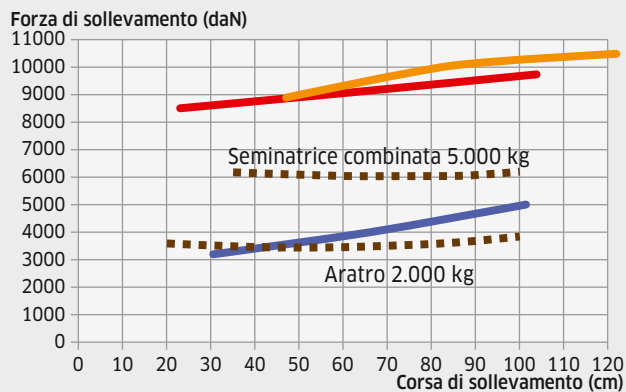
Il nuovo modello ha 12 cm in più di interasse ed è più alto del 724 Gen6.



La cabina è uguale in entrambi i modelli (piccola). Il sistema di comando FendtOne consente insospettite opzioni di comando e ciò che ci ha più stupito è il joystick 3L. Grazie agli ampi finestrini la visibilità a 360° è ottima in entrambi i modelli.

TEST TRATTORE

FORZA DI SOLLEVAMENTO E FORZA DI SOLLEVAMENTO RICHIESTA



Con una forza di sollevamento continua superiore a 8.500 daN il 724 Vario solleva con disinvoltura qualsiasi attrezzo, che può anche trainare, anche nel sollevatore frontale. Le corse di sollevamento sono veramente estese.

- Braccio di sollevamento lungo: forza continua 8.505 daN, corsa di sollevamento 80,8 cm
- Braccio di sollevamento corto: forza continua 8.892 daN, corsa di sollevamento 74,9 cm
- Sollevatore frontale: forza continua 3.195 daN, corsa di sollevamento 70,9 cm



Ampia corsa di sollevamento, molte centraline e attacchi perfettamente accoppiabili: guardando la parte posteriore il vecchio modello (sinistra) e quello nuovo (destra) si distinguono appena.

davanti al modulo di raffreddamento, consente al Gen7.1 questo stretto raggio di sterzata. Tra l'altro, questo valore è perfino inferiore a quello del Fendt 620 (profi 6/2025).

Potenza idraulica a sazietà

Nella versione standard, il nuovo Fendt 724 arriva in fattoria con una potenza idraulica di 165 l/min. Questo dato si può considerare ok, soprattutto se si considera che, su richiesta, è disponibile una potenza idraulica di 225 l/min. Ancora meglio sono le centraline, fino ad un massimo di dieci, che non solo possono essere posizionate,

denominate e assegnate con una perfetta visualizzazione sul terminale. C'è di più, rispetto al Gen6 gli attacchi posteriori sono stati angolati in modo tale da poter essere accoppiati ancora meglio.

Con una quantità di olio prelevabile di 80 l dal serbatoio separato non c'è cassone che non possa essere ribaltato. Resta da vedere se sia necessario utilizzare attacchi Flat Face, con minor gocciolamento di olio. Per il sistema Power beyond gli attacchi a tenuta piatta sono in ogni caso una soluzione migliore, anche perché rimangono più puliti.

Anche per quanto riguarda il sollevatore il

nuovo modello fa uno sforzo in più. Una forza di sollevamento superiore a 8,5 t non lascia immobile alcun attrezzo portato. Gli stabilizzatori dei bracci inferiori e il braccio terzo punto alleggerito tramite fune sono molto graditi.

Il semplice nottolino per il sollevamento dei bracci inferiori (di 15 cm), affinché questi non siano di disturbo in caso di rimorchi agganciati in basso è al tempo stesso una benedizione e una maledizione: Manca un contrassegno comprensibile che indichi quando i bracci inferiori sono "agganciati" in alto. Se si verifica un cambio di conducente, l'attrezzo portato viene agganciato grazie all'enorme corsa di sollevamento e il nottolino di plastica si rompe: un vero peccato.

La regolazione del sollevatore posteriore rimane straordinaria: Il conducente può decidere dal terminale con quale pressione si deve caricare o scaricare l'attrezzo portato - veramente ottimo! È invece un vero peccato che anche nel 724 Gen7.1 il sollevatore frontale sia di serie soltanto a effetto semplice.

La cabina rimane la stessa

Il nuovo modello non è migliorato in fatto di cabina, le cui dimensioni sono rimaste identiche, rispetto al Gen6. Però occorre dire che è migliorato l'accesso alla cabina, con un gradino in più e la maniglia



Durante l'attività di trasporto il comfort è una vera delizia. Il peso totale ammesso a 50 km/h è superiore di una tonnellata rispetto al 724 Gen6.

della porta più facilmente raggiungibile. Rimane da vedere se gli aggiornamenti software della serie 800 Vario (a partire da pagina 28 in questo numero) saranno offerti in futuro anche per la serie 700. Ad ogni modo, è difficile immaginare un isolamento acustico migliore di quello garantito dal finestrino anteriore in vetro stratificato: All'orecchio del conducente arrivano solo 69,5 dB(A). E la silenziosità del motore Core75 è un'autentica delizia per le orecchie, all'interno della cabina, fintanto che non si attiva a pieno regime la ventola del radiatore: la ventola con funzione di inversione è chissosa tanto quanto quella del 620 Vario. Cosa manca al nuovo e al vecchio modello: Le porte USB-C per il cellulare o altre utenze secondarie.

Per quanto riguarda i tergicristalli, il nuovo modello è meglio equipaggiato, grazie al tergicristallo aggiuntivo a destra. Entrambi i modelli dispongono sia di un gradino sul lato destro che di una brutta cassetta degli attrezzi. Per lo meno esiste l'opzione di una cassetta in plastica posizionata direttamente sopra il serbatoio idraulico.

Il Gen7.1 presenta fari aggiuntivi nel cofano del motore che illuminano perfettamente l'area anteriore. Ma anche in questo caso, il progetto di illuminazione presentato con il nuovo modello della serie 800 sarebbe sicuramente una bella opzione futura anche per il modello sella serie 700.

Ok, il prezzo è giusto?

Un argomento imbattibile a favore del Fendt 724 Gen6 è il prezzo. Il Fendt 724 Gen6 costa, nell'equipaggiamento di base, 296.533 euro, mentre il 724 Gen7 costa già



Inequivocabile: Il telaio slanciato consente al nuovo 724 Vario Gen7 (a sinistra) un angolo di sterzata più stretto. Peraltro in questo caso erano anche montati pneumatici anteriori comparativamente piccoli.

quasi 19.000 euro in più: 316.130 Euro. Con un equipaggiamento comparabile, il cliente Fendt paga, in base al listino, quasi 360.000 Euro per la generazione 6 e 388.319 euro per la generazione 7.1. Se si confrontano i prezzi in euro per CV, il nuovo modello appare già in una luce migliore, soprattutto perché si riceve solo una marcia e si godono i vantaggi del sistema VarioDrive. Resta pertanto solo da vedere come i rivenditori posizioneranno il 724 rispetto al 728. Da questo dipenderà la sorte del 724 Vario, cioè se continuerà ad essere un campione di vendite oppure no.

Il nostro riassunto

Il Fendt 724 è il modello di successo prodotto dall'azienda di Marktoberdorf... oppure non lo è più? Sì e no. Il Fendt 724 Vario, che dalla sua presentazione nel 2011 ha venduto fino ad oggi 27.000 esemplari,

verrà sostituito a gennaio 2026 dal modello Gen7.1. Il nuovo modello non ha nulla di cui vergognarsi: Con l'aumento elettronico di potenza "Dynamic Performance" il Fendt aggiunge fino a 14 kW/19 CV ai 179 kW/243 CV e consuma meno diesel. Sarà interessante vedere se la clientela si indurrà comunque verso il modello top di gamma, il 728 Vario. In questo caso il cliente riceve per ciò che paga ancora più potenza, con le stesse caratteristiche di comfort e un migliore rapporto tra potenza e peso a vuoto.

Tuttavia il 724 Gen7.1 supera per molti aspetti il vecchio 724 Gen6. Tirando le somme, il successo nelle vendite sarà deciso dall'articolazione dei prezzi, dato che entrambi i modelli offrono alta tecnologia, grande comfort e pochi punti critici.

Tobias Bensing

FENDT: NUOVA SERIE 500 AL NASTRO DI PARTENZA

Oltre alla nuova serie 800 Vario (Rapporto di guida a pag. 28) Fendt ha presentato anche la quarta generazione della serie 500, riconoscibile immediatamente dal cofano del motore, che pre-

senta il nuovo design Fendt. In futuro il modello 512 verrà eliminato e saranno disponibili i modelli 513, 514, 515 e 516. Dispongono tutti di un motore a quattro cilindri Core 50 di AgcoPower (come

nella serie 600), che nel modello top di gamma eroga 164 CV. A questo si aggiunge in tutti i modelli la funzione Dynamic Performance, che garantisce 10 CV extra e tutto ciò con le stesse dimensioni e lo stesso interesse del modello precedente. Oltre a questo, un'assoluta novità è la trasmissione VarioDrive TA120, che presenta una sola marcia e la trazione integrale a regolazione automatica. Per altre interessanti novità vi rimandiamo al nostro rapporto di guida, che troverete nel prossimo numero.

La nuova serie 500 Vario ha un motore AgcoPower e la trasmissione VarioDrive. Verrà realizzata negli stabilimenti di Marktoberdorf a partire da febbraio 2026.



Foto Wilmer

TEST TRATTORE



Larghezza: 271 cm;
Lunghezza: 548 cm;
Altezza: 322 cm

FENDT 724 VARIO GEN7.1

Dati tecnici

MOTORE: Potenza nominale 179 kW/243 CV, 191 kW/262 CV con Dynamic Performance; Motore AgcoPower Core 75 a sei cilindri, raffreddato ad acqua, con 7,5 l di cilindrata, Livello di emissioni Stage V con DPF, DOC, catalizz. SCR; 450 l di diesel (484 l come opzione; 48 l di AdBlue

TRASMISSIONE: VarioDrive TA 190 a variazione continua con una sola gamma di velocità da 0,02 a 40/50 o 60 km/h, retromarcia 30 km/h, inversore Power-Shuttle, Tempomat

FRENI: Freni a disco in bagno d'olio posteriori, ad azionamento idraulico, innesto trazione integrale, freno a mano idropneumatico, impianto dell'aria compressa di serie

ELETTRONICA: Batteria da 12 V, 180 Ah; alternatore a 240 A

SOLLEVATORE: Cat. III, EHR con regolazione del braccio inferiore, smorzatore di oscillazioni, stabilizzatori laterali automatici, sollevatore frontale opzionale

IMPIANTO IDRAULICO: Pompa a pistoni assiali da 165 l/min di serie (a richiesta 220 l/min), al massimo dieci centraline con controllo dei tempi e delle quantità, quantità di olio prelevabile 80 l

PRESA DI FORZA: 540/540E/1000/1000E, 1 3/8 pollici, 6 chiavette, a commutazione elettroidraulica, presa di forza frontale 1.0 giri/min

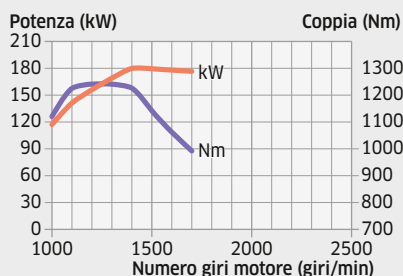
ASSI E TELAIO: Assale planetario con differenziale autobloccante a lamelle, a commutazione elettroidraulica come la trazione anteriore; pneumatici sottoposti a test 600/65 R 28 davanti, 710/70 R 38 dietro

CURA E MANUTENZIONE:

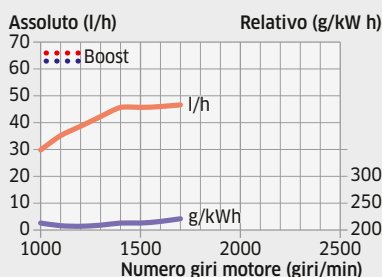
Olio motore 23 l (sostituzione ogni 500 h); olio per ingranaggi 53 l (ogni 2.000 h); olio idraulico 95 l (ogni 2.000 h)

PREZI: Equipaggiamento di base 316.330 € (prezzi IVA esclusa); equipaggiamento di test "Profi+" 388.193 € con sollevatore frontale+presa di forza frontale...

Potenza e coppia



Consumo di carburante



Valori misurati dal centro prove

POTENZA DELLA PRESA DI FORZA

Massima a 1.400 giri/min 179,8 kW
Al numero di giri nominale 176,6 kW

CONSUMO DIESEL

Alla potenza massima 213 + 22,0 g/kWh
Al numero di giri nominale 221 + 22,9 g/kWh
Numero di giri max. assoluto/nominale 45,7/46,6 l/h

COPPIA

Massima 1241 Nm (1.200 giri/min)
Riserva di coppia/Riduzione del numero di giri 25,2/29 %
Coppia di spunto 103 %

TRASMISSIONE

Numero di marce da 4 fino a 12 km/h a variazione continua

FORZA DI SOLLEVAMENTO POSTERIORE

(90 % max. pressione dell'olio, corr.)
In basso/Al centro/In alto 8.505/9.108/9.738 daN
Corsa di sollevamento sotto carico 80,8 cm (da 23,0 a 103,8 cm)

FORZA DI SOLLEVAMENTO FRONTALE

(90 % max. pressione dell'olio, corr.)
In basso/Al centro/In alto 3.195/3.996/5.004 daN
Corsa di sollevamento sotto carico 70,9 cm (da 30,5 a 101,4 cm)

POTENZA IDRAULICA

Pressione d'esercizio 199 bar
Quantità massima 173,3 l/min
Potenza 51,4 kW (165,4 l/min, 186 bar)

POTENZA DI TRAZIONE

Max. 154 kW a 1.400 giri/min 247 g/kWh
Al numero di giri nominale 147,2 kW 261 g/kWh

INTENSITÀ SONORA PERCEPITA

(sotto carico, all'orecchio del conducente)
Cabina chiusa 69,1 dB(A)

FRENATA

Decelerazione massima media 6,4 m/s²
Forza esercitata sul pedale 24,2 daN

RAGGIO DI STERZATA

con trazione anteriore 10,95 m

PESO VEICOLO SOTTOPOSTO A TEST

Asse anteriore/posteriore 3.605/5.540 kg
Peso a vuoto/ Peso totale ammesso 9.145/15.000 kg
Carico assiale ammesso anter./poster. 6.900/11.500 kg
Carico utile 5.855 kg
Rapporto potenza/peso 51 kg/kWh

DIMENSIONI

Interasse 290 cm
Carreggiata anteriore/posteriore 200/192 cm
Altezza libera dal suolo 44,7 cm

CONSUMO DI CARBURANTE NEL DIAGRAMMA CARATTERISTICO

CAMPI OPERATIVI	PO-TENZA	NUMERO DI GIRI	G/ KWH	L/H
Presa di forza standard 540	100%	1.618	216	46,0
Presa di forza economy 540E	100%	1.405	213	45,7
Presa di forza standard 1000	100%	1.649	218	46,1
Presa di forza economy 1000E	100%	1.432	213	45,7
Motore nel campo di taglio del carburante per raggiungim. max. n. giri	80 %	max.	226	38,1
Potenza elevata	80 %	90 %	215	36,4
Lavori di trasporto	40 %	90 %	242	20,5
Potenza minore, ½ num. di giri	40 %	60 %	216	19,2
Potenza elevata, ½ num. di giri	60 %	60 %	213	27,3

Giudizi del test

MOTORE BB

Caratteristiche di potenza Ⓞ
Consumo di carburante ⓄⓄ
Potenza di trazione/Potenza della presa di forza ⓄⓄ
Caratteristiche di potenza ok, basso consumo durante la coltivazione e il trasporto. Con la potenza del motore aggiuntiva grazie alla funzione DynamicPerformance buona potenza di trazione e della presa di forza

TRASMISSIONE ++

Scalarità delle marce/Funzioni ⓄⓄ
Innesto delle marce ⓄⓄ
Frizione, acceleratore ⓄⓄ
Presa di forza ⓄⓄ
Trasmissione a variazione continua con un ottimo controllo motore-trasmissione, una sola gamma di velocità, trazione integrale automatica, quattro velocità della presa forza

TELAIO BB

Sterzo ⓄⓄ
Differenziale centrale e differenziale autobloccante ⓄⓄ
Freno a mano e a pedale ⓄⓄ
Sospensioni asse anteriore/cabina ⓄⓄ
Peso e carico utile Ⓞ
Raggio di sterzata minimo, elevato peso a vuoto, ma nonostante questo buon carico utile, ottimi freni

SOLLEVATORE/IMPIANTO IDRAULICO ++

Forza di sollevamento e corsa di sollevamento ⓄⓄ
Funzionamento ⓄⓄ
Potenza impianto idraulico ⓄⓄ
Centraline ⓄⓄ
Attacchi ⓄⓄ
Forza di sollevamento ottima davanti e dietro; potenza idraulica con pompa standard ok; funzionamento e centraline da prendere a esempio

CABINAB

Disponibilità di spazio e comfort Ⓞ
Visibilità ⓄⓄ
Riscaldamento e ventilazione Ⓞ
Intensità sonora percepita ⓄⓄ
Impianto elettrico ⓄⓄ
Finiture ⓄⓄ
Manutenzione Ⓞ
Spazio, comfort e visibilità a posto, intensità sonora percepita molto bassa. Struttura del terminale nota, posizionamento in alto a destra nel tetto non ottimale

PROFILO DI IDONEITÀ

	●●●	●●	●	○	○●	○●●
Requisiti di base						
Requisiti medi						●
Requisiti elevati						●
Lavori sui campi						●
Lavori su prati e pascoli						●
Lavori di trasporto						●
Lavori con il caricatore frontale						●
PREZZO	BASSO					ALTO

316.330 €

Prezzo dal catalogo trattori profi 2024

Valutazione: ⓄⓄ ottimo, Ⓞ●● buono, ○ nella media, ● sotto la media, ●● insufficiente

Le votazioni singole come estratti non si traducono necessariamente in un voto matematico complessivo.