

# @grارheute

LANDWIRTSCHAFT AUF DEN PUNKT GEBRACHT



# COMPACTOS, REFINADOS, EXCEPCIONALES

Presentado por:

# FENDT

XXXXXXXXXX XX • XXXXXXXXXXXXXXX • XXXXXXXXXXXXXXX  
XXXXXXXXXX XX • XXXXXXXXXXXXXXX



# COMPACTOS, SOFISTICADOS, EXCEPCIONALES

Los tractores de la nueva generación Fendt **200 Vario** son intencionadamente los más pequeños e incorporan los motores menos potentes de la familia. Sin embargo, gracias al concepto de manejo FendtONE los benjamines son tan inteligentes como sus hermanos mayores.

## EN CONCRETO

- El nuevo Vario 200 está disponible en cinco versiones desde 79 hasta 124 CV.
- Con una nueva cabina y el concepto de manejo FendtONE, los pequeños tractores ofrecen las mismas funciones que los tractores de mayores dimensiones.
- Los tractores incorporan, por primera vez, el autoguiado, la gestión de cabeceras y el ISOBUS.

**N**o disponen de un lacado especial ni tampoco se les apoda "Black Beauty". En las ferias, solo llaman la atención a segunda vista cuando se exponen entre los grandes tractores. El 200 Vario es el tractor más pequeño y una especie de potrillo entre los «Dieselross» corceles de Fendt. Este modelo fue lanzado al mercado en 2009 siendo la última serie que se equipaba con una transmisión continua. Con este paso Fendt se centró completamente en las cajas de cambios con división de potencia en lugar de la transmisión manual.

En las familias numerosas se conoce este fenómeno: a los miembros más jóvenes de la familia a menudo se les conceden derechos y privilegios mucho antes que a los hermanos mayores que tuvieron que luchar por ellos. En este sentido, los ingenieros de desarrollo de Fendt le han otorgado al nuevo 200 Vario el confort y las características conocidas exclusivamente de los grandes tractores: cómoda gestión de cabeceras, distribuidores eléctricos con control de flujo y tiempo, funciones ISOBUS y botones de libre asignación. El pequeño tractor compacto obtiene el nuevo concepto de manejo FendtONE incluso antes que los grandes hermanos de las series 800 y 900.

## EL TRACTOR LIGERO MÁS SOLICITADO

Estos tractores compactos están lejos de ser solo un miembro más de la familia de trac-

El Fendt 211 Vario de última generación es un pequeño multitalentos con un máximo de 124 CV.

**1** El depósito de diésel, situado en la parte frontal, ha cedido su puesto al depósito de AdBlue. El capó se abre en una sola pieza.

**2** El elevador trasero del Vario 200 levanta casi el propio peso del tractor: 4 200 toneladas. El enchufe del ISOBUS, el mando a distancia del EHR, la toma de fuerza (TDF) y la unidad de control son nuevos.



tores de Marktoberdorf. Después de todo, anualmente salen de fábrica más de 2 000 modelos estándar de esta serie. Su bajo peso lo hace popular en los pastizales, su corta distancia entre ejes y su estrecho radio de giro le proporcionan una excelente maniobrabilidad en la granja, y su baja altura de 2,62 m le posibilita desplazarse a través de pasajes de reducida altura de edificios antiguos.

Los aspectos más destacados son el nuevo diseño y la nueva cabina de mayores dimensiones. El soporte B, uno de los seis soportes de la cabina, se ha desplazado hacia el área trasera con el fin de proporcionarle mayor amplitud al área de acceso al tractor. Este es un detalle importante, ya que los conductores de gran estatura no se sentían especialmente cómodos con las limitaciones de espacio de la cabina del antiguo 200 Vario. Los ingenieros de Fendt desmontaron el condensador del aire acondicionado del techo de la cabina y lo trasladaron hacia adelante, cerca de los radiadores. El resultado fue un espacio más amplio para la cabeza del conductor y una posición de asiento más elevada. Con esto se puso punto y final a la sensación de agobio dentro de la cabina.

La curvatura hacia arriba del parabrisas y la ventana del techo no solo le proporcionan a la cabina una mayor luminosidad,

sino también una mejor visibilidad durante el trabajo con el cargador. Además, los conductores de tractores que disfrutaban la conducción al aire libre y la sensación de sentir el viento en su rostro, como en los descapotables, pueden estar tranquilos: Sí, todavía existe ¡El parabrisas abatible! Todos los demás tendrán que adquirir el climatizador automático opcional.

A veces no es la falta de confort precisamente lo que puede hacer que el conductor se sienta molesto durante su trabajo diario con el tractor, sino más bien los pequeños detalles. El asiento del acompañante plegable de la versión anterior, por ejemplo, era uno de ellos. Fendt captó el mensaje y el resultado es impresionante. El nuevo asiento es robusto, dispone de un excelente acolchado y puede abatirse fácilmente.

### FENDTONE ES (CASI) EL MISMO EN TODOS LOS TRACTORES

La anterior generación 200 Vario disponía de una palanca de control esférica (joystick) que parecía una pelota de golf. Un diseño muy particular que seguramente ni nosotros ni nadie más echará de menos. En los nuevos tractores compactos Vario, el antiguo joystick se ha sustituido por el nuevo joystick FendtOne. FendtONE es el nuevo concepto de manejo "a la carta", probado pre-

viamente en el modelo 314 Vario (*agrarheute 11/2020*). Sin embargo, para los 200 Vario el FendtOne es mucho más que un simple concepto de manejo; de hecho, para los pequeños tractores es algo así como el "espaldarazo" que les confiere la dignidad de caballeros de la tabla redonda de Marktoberdorf. Esto les permite a los pequeños tractores disponer de características que, hasta ahora, no se ofrecían para este rango de potencia.

Esto se hace evidente en la cabina. Al igual que el 300 Vario, el modelo 200 prescinde del tablero de instrumentos analógico con sus interruptores y lo reemplaza por una pantalla de visualización digital (Dashboard) con un diseño similar al de una tablet. Esta pantalla sigue cualquier movimiento que realice la columna de dirección, la cual el conductor puede desbloquear y ajustar mediante un pedal. También se incluye el pulsador giratorio. En el 200 Vario, el pulsador giratorio no se ubica en el reposabrazos, sino debajo del volante a la derecha. El reposabrazos es ahora más estrecho. Lo que supone una ventaja en vista a las dimensiones de la cabina. El pedal de velocidad variable del 200 Vario se ajusta a través de un mando giratorio ubicado en el reposabrazos debajo de una tapa.

La genética de los 200 Vario sigue siendo la misma y se ha venido demostrando duran-



te la última década: suspensión delantera, transmisión ML-75 y motor de tres cilindros Agco-Power.

El motor no recircula los gases de escape, sino que los purifica a través de un filtro de oxidación catalítica diésel (DOC) y un filtro de partículas diésel. Los óxidos de nitrógeno se neutralizan mediante un catalizador de reducción SCR. Asombroso: a pesar de disponer de un espacio bastante limitado, Fendt ha conseguido ubicar la mayoría de los componentes de gases de escape debajo

del capó. Esta solución hace que el tubo de escape sea estrecho.

En el capó sigue habiendo una tapa del depósito, pero ahora se trata de la tapa del depósito de AdBlue de 16 l. El depósito de diésel de 125 litros vuelve a situarse donde le corresponde, junto a la escalera de acceso a la cabina. Los ejes delantero y trasero permanecen invariables. No obstante, ambos ejes pueden soportar ahora una carga mayor aumentando el peso total permitido del tractor a 7,5 t. Restando los 200 kg de

**3** El equipamiento superior incluye una elegante luz de conducción diurna LED. Opcionalmente está también disponible una conexión de efecto doble.

**4** La nueva cabina es ahora más alta, más grande y más espaciosa. La pantalla situada en el reposabrazos no es obligatoria.

**5** El peso del cargador se transfiere hacia el centro del tractor. Esto le confiere mayor estabilidad.

**6** Mediante la palanca monomando en cruz 3L es posible manejar sutilmente las tres funciones del cargador e invertir el sentido de marcha del tractor.





**1** El tablero de mandos digital está incluido en la versión de equipamiento básica. Su manejo se produce a través del pulsador giratorio situado abajo a la derecha.

**2** El bajo peso en vacío y una gran potencia debajo del capó son las ventajas del concepto 200 –perfecto para un camión cisterna de 10 m<sup>3</sup> con enganche inferior, incluido un gran confort en los desplazamientos por carretera.



## FENDT 211 VARIO

### PROS + CONTRAS

- + Más espacio en la cabina y una posición de asiento más elevada
- + Hidráulica frontal con función de descarga
- + Sistema de autoguiado de fábrica (opcional)
- + Palanca monomando en cruz con botón de inversión para cambios de dirección
- Difícil acceso a la rueda de ajuste del pedal de velocidad variable
- Precio alto

**Uso mínimo  
927 h/año**

$$UM = \frac{cf}{ca-cv} = \frac{10840\text{€}}{19\text{€}-7,30\text{€}} = 927 \text{ h/año}$$

#### Explicación

UM =	Uso mínimo
cf	Costes fijos: 10 840 €/año (= 10 % del precio de compra)
cv	Costes variables: 7,30 €/h (desgaste, mantenimiento)
ca	Costes de alquiler: 19 €/h

### Datos técnicos

Motor	Agco Power AP 33 AWI
Potencia nominal*	105 CV (77 kW)
Potencia máxima sin DynamicPerformance (DP)*	114 CV (84 kW)
Potencia máxima con DP*	114 CV (91 kW)
Cilindros/cilindrada	3/3,3 l
Par de fuerza máximo con DP (a régimen de rev.)	508 Nm (1 600 rpm)
Contenido del depósito (diésel/urea)	125 l/16 l
Cambio de marchas	ML 75
Peso total permisible	7,5 t
Peso en vacío	4,28 t
Distancia entre ejes	2,37 m
Radio de giro	8,9 m
Altura total	2,62 m
Carga de apoyo máx. admisible del acoplamiento de remolque/enganche inferior	2 t/2 t
Potencia de elevación trasera	4,2 t
Potencia hidráulica (opcional)	33 + 42 l/min (104 l/min)
Tamaño máximo de las ruedas delante	440/65R24
Tamaño máximo de las ruedas detrás	540/65R34
Número máximo de válvulas de control delante/detrás	1/4

**Precio 108 397 €**

Fuente: Datos del fabricante, \* ECE R 120, precios con equipamiento estándar sin IVA.



Hier steht ein Blindtext BU Hier steht ein Blindtext BU Hier steht ein Blindtext BU

peso que han ganado los 200 Vario con la actualización, quedan 300 kg adicionales de carga útil - ¡Excelente!

### 10 CV MÁS PARA EL MODELO SUPERIOR

A diferencia de las series de tractores de mayor tamaño, el 200 Vario conduce a una velocidad de hasta 40 km/h. El pequeño 200 Vario ya alcanza esta velocidad a solo 1 550 rpm, lo que se significa aproximadamente 200 revoluciones menos que su predecesor.

Además, hay otra novedad: los dígitos rojos impresos en el capó del 211 Vario significan que dispone de una reserva de potencia. Los 10 CV adicionales sirven para compensar la demanda de potencia de componentes como el sistema hidráulico, el aire acondicionado o la toma de fuerza (TDF). En este caso, la potencia no se libera de inmediato sino paulatinamente.

El sistema de gestión del motor DynamicPerformance se diferencia claramente de los simples sistemas de control de impulso (boost) que hacen efecto a partir de una velocidad fija o cuando se pone en funcionamiento la toma de fuerza.

Sin embargo, la potencia adicional solo está disponible para el modelo superior 211 Vario que, de este modo, alcanza una potencia nominal máxima de 124 CV. No está nada mal para un tres cilindros.

### MONTAJE Y DESMONTAJE DE MAQUINARIA, ASPIRACIÓN DE ESTIÉRCOL

El 200 Vario suele utilizarse en las granjas de pastizales. Y ahora les ofrece a los agricultores de pastizales la posibilidad de utilizar segadoras sin resortes gracias a que el elevador delantero facilita la suspensión necesaria. Un control externo en la parte delantera y trasera facilita el enganche del remolque. ¡Por fin! Adicionalmente a los botones para la toma de fuerza (TDF) y el elevador, situados en la parte trasera, también está disponible el elemento de manejo para una unidad de control, que incluso se puede seleccionar libremente.

Práctica función de confort del camión cisterna para estiércol. Si la toma de fuerza (TDF) se pone en marcha des-

de el guardabarros, el Vario aumentará también la velocidad del motor automáticamente para succionar del estiércol. Por primera vez, el 200 Vario dispone de una versión "light" del sistema de comunicación ISOBUS. "light" porque el enchufe ISOBUS suministra un máximo de 25 amperios. Sin embargo, esto no supone ninguna restricción para los aperos que el 200 Vario puede remolcar.

### MUCHO MÁS QUE UN SIMPLE TRACTOR PARA PASTIZALES

Probamos el 200 Vario en el transporte por carretera, en el trabajo de campo y en los pastizales. Aunque la posición del asiento solo se ha elevado en unos pocos centímetros, la sensación es de una altura mucho mayor. El motor de tres cilindros ronronea tranquilamente, ya que el DynamicPerformance se ocupa de impulsar el cigüeñal. Lo que le confiere un cierto equilibrio cuando las cosas se ponen difíciles. El trabajo de campo no es precisamente su punto fuerte, sin embargo, en el arado de 4 surcos bajo condiciones adversas se abre camino con fuerza a 1 600 rpm marchando con paso firme a través del surco. Los trabajos de transporte con el volquete de 13 t los resuelve con su aplomo habitual anotándose puntos adicionalmente en el ámbito del confort.

Con el joystick 3L, que incluye el botón de inversión en el reposabrazos, la gran bomba de aceite y la ventana del techo, el 200 Vario demuestra su maniobrabilidad con el cargador frontal. Además, la distribución del peso es excelente gracias a que el cargador está montado muy atrás. Enganchado delante del camión cisterna de 10 m<sup>3</sup> con enterrador de estiércol, el 200 Vario nos mostró hacia dónde tiene que ir mediante el sistema de autoguiado opcional - ¡Otra novedad en esta clase!

### CONCLUSIÓN

Hasta ahora, la serie 200 Vario era conocida por su funcionamiento sencillo. Para realizar trabajos más complejos era necesario que intervinieran los hermanos mayores. Ahora eso ya ha pasado a la historia. Gracias al nuevo reposabrazos y al concepto de manejo FendtONE, los Vario 200 no solo son ahora tan inteligentes como sus hermanos mayores, sino que además disponen de casi las mismas características. Esto es realmente impresionante y hace que el tractor sea aún más versátil, aunque no precisamente más barato. ●



**Bernd Feuerborn, Thomas Göggerle**  
Redactores de Pflanze + Technik  
[pflanze-technik@agrarteheute.com](mailto:pflanze-technik@agrarteheute.com)