



Fendt 728 Vario

# ¿Felicidad al volante?

No cabe duda de que el nuevo 700 Vario es un tractor de alta gama, tanto por su tecnología como por su precio. ¿Qué más falta para ser feliz?



## ES BUENO SABERLO

Con un consumo de 242 g/kWh en Powermix, el 728 se sitúa entre los 5 primeros puestos ;en relación con el transporte, es el tractor más económico de todos.

El 728 dispone de un solo rango de conducción, cuatro velocidades de TDF y tracción total automática.

El tractor de prueba tiene un precio de catálogo de nada menos que 389 000 euros.

Con 208 kW/283 CV, el 728 Vario es el modelo superior de la nueva serie 700. El Dynamic Performance añade otros 15 kW/20 CV. Fotografías: Tovornik, Wilmer

**E**n nuestro primer informe técnico (profi 10/2022) presentamos la nueva serie 700 de Fendt con un total de cinco modelos, desde el 720 Vario hasta el 728 Vario. Ahora ha llegado el momento de realizar una prueba exhaustiva del tractor para comprobar si la nueva serie 700 cumple lo que Fendt promete.

### AgcoPower con Dynamic Performance

A diferencia de la conocida serie 700, la nueva serie está propulsada por un AgcoPower Core 75 con una cilindrada de 7,5 litros en lugar de un motor Deutz. El 728 Vario desarrolla una potencia nominal de 208 kW/283 CV a 1 700 rpm. El modelo superior dispone además del "Dynamic Performance (DP)" con 15 kW/20 CV. A diferencia de la sobrealimentación conocida de otros fabricantes, esta potencia se libera en cuanto se activan los consumidores auxiliares (ventilador del radiador, compresor del aire acondicionado, etc.),

independientemente de la TDF o de la velocidad de avance, incluso cuando está estacionado.

Naturalmente, teníamos curiosidad por saber cómo se comportaría el candidato en las pruebas de potencia y consumo. Sobre todo porque Fendt, al igual que con los grandes tractores de las series 900 y 1000, ahora también se centra en el concepto de baja velocidad. Además, el nuevo 700 también cuenta con el sofisticado "Concentric Air System" que impulsa el aire a través de los paquetes de radiadores con la ayuda de un ventilador hidráulico desarrollado conjuntamente con Voith.

### Valores máximos de rendimiento y consumo

La aguja del freno de la TDF se detuvo en 203 kW a velocidad nominal, con un máximo de 206 kW a 1 500 rpm. En relación con la potencia máxima de 223 kW con DP, se trata de un valor muy bueno. Lo mismo ocurre con el par máximo que entrega unos impresionantes 1 364 Nm (a

1 300 rpm). No obstante, debido a que la sobrepotencia es casi inexistente, el aumento del par es bastante modesto e inferior al 20% (con una caída del número de revoluciones del 24%).

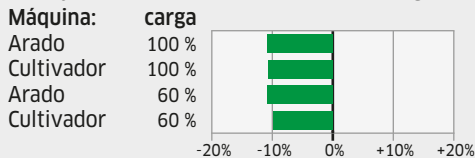
Lo mismo ocurre con el par de arranque de solo el 101%. A pesar de esto, en combinación con la transmisión variable continua, ninguno de estos factores resta prestaciones en la práctica. El motor siempre funciona en la gama óptima de revoluciones y, si la carga aumenta, la caja de cambios reduce la velocidad de desplazamiento, eso es todo.

En cuanto al consumo de diésel, un vistazo a la tasa de 220 g/kWh (+ 21,8 g/kWh de AdBlue) a la velocidad nominal y 217 g/kWh (+ 21,1 g/kWh) a la velocidad máxima de la TDF nos da una idea de lo económico que es el 728 Vario. Aunque esto solo se hace realmente evidente en las mediciones prácticas de la Powermix: independientemente de si se trata de tracción pesada, TDF o trabajo mixto, el candidato de la prueba es casi siempre dos dígitos más

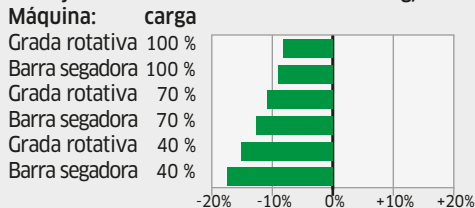
## FENDT 728 VARIO

### CONSUMO DURANTE EL TRABAJO DE CAMPO

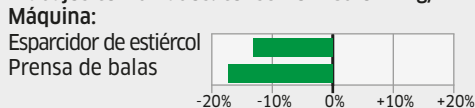
Trabajos de tracción: consumo medio 251 g/kWh



Trabajos de la TDF: consumo medio 237 g/kWh



Trabajos combinados: consumo medio 242g/kWh



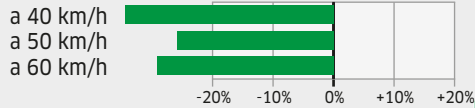
Powermix:

AdBlue: 7,7 %

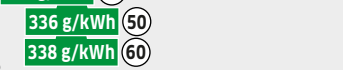
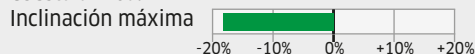
242 g/kWh

### CONSUMO EN LA CARRETERA

En terreno llano:



Cuesta arriba:



Transporte combin AdBlue: 9,9 %

En las mediciones prácticas de consumo Powermix, el Fendt 728 Vario es más económico en todos los ciclos que la media de todos los tractores probados hasta la fecha – en algunos casos de forma muy significativa . En las pruebas de transporte resultó ser el tractor más económico que hemos probado nunca. Incluso a 60 km/h, el consumo es inferior al récord actual de 40 km/h.

económico en el rango de porcentaje que la media de todos los tractores probados. En general, esto se traduce en un valor total de Powermix de solo 242 g/kWh (+ 24,2 g/kWh de AdBlue). ¡Estos resultados lo convierten en uno de los 5 tractores más económicos de la historia!

En el área de transporte es aún mejor: el consumo de 332 g/kWh del 728 a 40 km/h es un 20% inferior a la tasa media de consumo de los tractores probados. E incluso el consumo de 338 g/kWh a 60 km/h sigue siendo inferior a la tasa de consumo de los tractores más ahorradores a 40 km/h: ¡Asombroso!

Por supuesto, aún queda abierta la cuestión de la potencia de tracción del nuevo buque insignia de la serie 700. Y he aquí que, con un máximo de 172,5 kW y un consumo específico de solo 248 g/kWh, el 728 Vario también sale muy airoso en este aspecto.

### Máximo de 484 litros de diésel a bordo

A pesar de su enorme eficiencia, existe un área en la que nuestra felicidad se ve empañada: Fendt indica que la capacidad del depósito de diésel es de solo 450 litros (+48 l de AdBlue). Un máximo de 484 litros solo es posible renunciando al montaje de los neumáticos de 800/900 mm. La capacidad del depósito es más bien baja para un tractor de este rango de potencia, aún teniendo en cuenta su enorme eficiencia. Además, hay que rellenar AdBlue en cada parada para repostar, por lo que el diseño súper compacto tiene su precio.

Pero volvamos a la potencia de tracción: el nuevo modelo de la serie 700 cuenta con la transmisión TA190 VarioDrive, que, al igual que la TA400 del 900/1000 Vario, ya no dispone de una conexión en serie, lo cual es muy ventajoso. Una de las prestaciones que más nos ha gustado es la tracción a las cuatro ruedas libre de tensión y con control automático, que siempre funcionó a la perfección bajo nuestras condiciones de prueba.

Asimismo, otros de los aspectos estelares son los 60 km/h (opcionales) a solo 1 450 rpm o el freno de estacionamiento automático que se conecta cuando el operador



El aire es forzado a través del paquete de radiadores y el AgcoPower de 7,5 litros solo gira a 1 700 rpm. Esto lo convierte en un tractor extremadamente económico.



La cabina es agradablemente silenciosa con solo 69,5 d(A). La visibilidad también es buena, aunque el parasol y el motor del limpiaparabrisas pueden obstaculizar la visión trasera. Y no estaría mal disponer de más espacio.



Los radios interfieren con la pantalla menos de lo que creíamos, pero seguimos pensando que una pantalla montada en el pilar A sería más práctica.

abandona el asiento y se desconecta al arrancar. Una vez que se hayan invertido esos 1 200 euros adicionales, nunca más será necesario preocuparse por la palanca del freno de mano, situada en una posición avanzada en el salpicadero: ¡Esta prestación adicional es absolutamente recomendable!

### Cuatro velocidades de la TDF

La TDF trasera está equipada de serie con cuatro velocidades (540/540E/1 000/1 000E. Este equipamiento no se ofrece ni siquiera opcionalmente en otros tractores de esta categoría. Sin embargo, para que nuestra felicidad fuera absoluta, nos gustaría disponer también de una velocidad ECO en la TDF delantera, de modo que pudiéramos aprovechar al máximo el potencial de ahorro con las segadoras, por ejemplo.

La bomba de pistones axiales del sistema hidráulico suministra de serie 173,3 l/min en las conexiones traseras. Si esto no es suficiente, la bomba puede pedirse con 220 l/min (1 100 euros de recargo). Tam-

bién existe la opción de equipar hasta diez válvulas de control (cinco en la parte trasera, tres en el centro y dos en la parte delantera), que -incluidas las conexiones con palancas de descarga en la parte trasera- ofrecen un diseño idéntico a las válvulas de los tractores de gran tamaño. El caudal estándar es de 120 l/min por válvula, y es posible llegar hasta 170 l/min con acoplamientos de ¾ de pulgadas.

### LS electrónico disponible

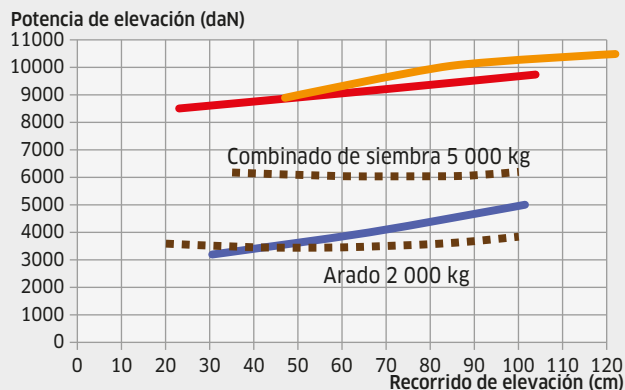
Todo esto se completa con un depósito de aceite independiente y hasta 80 litros de aceite disponibles. Además, ahora también existe la posibilidad de utilizar las válvulas de eje intermedio con temporizador y controlarlas mediante Teach In cuando el cargador frontal está desconectado. Loadensing ofrece aún más ventajas exclusivas: La presión de control del Powerbeyond no solo se puede ajustar cómodamente de 20 a 45 bar en el terminal, sino que, además, Fendt ya puede manejar aperos mediante LS controlado electrónicamente.

En cambio, todavía no es posible, por ejemplo, programar por separado el tiempo de conexión/desconexión de las unidades de control ni desactivar la posición flotante de los mandos de los aperos en la palanca cruzada durante el funcionamiento del cargador frontal. Además, a los operadores que manejen el tractor por primera vez no les será fácil comprender de inmediato que el símbolo de la llave se ilumine en rojo o en blanco (bloqueado/desbloqueado).

### Elevador con suspensión

Pero ya que estamos hablando de argumentos de venta únicos: como ya se conoce del elevador delantero, ahora también se puede ajustar una descarga hidráulica de hasta 50 bar en el elevador trasero de los Fendt 600 y 700. Esto facilita la transferencia de peso del apero al tractor: ¡Genial! Los estabilizadores laterales hidráulicos reciben la máxima puntuación de los evaluadores, aunque, en cualquier caso, también están muy satisfechos con los prácticos estabilizadores mecánicos. La decisión de Fendt de suministrar de serie solo el

## POTENCIA Y DEMANDA DE POTENCIA DE ELEVACIÓN



Con una fuerza de elevación continua de más de 8 500daN, el modelo 728 Vario levanta fácilmente cualquier máquina que pueda arrastrar. La altura de elevación de más de 80 cm también está muy acorde con las exigencias.

- 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



La parte trasera del 728 Vario está despejada, dispone de suficiente potencia de elevación y, al menos de forma opcional, de una gran potencia hidráulica.

elevador delantero de simple efecto es bastante desafortunada. Si se solicita la opción de doble efecto y el control de la suspensión (2 200 euros de recargo), podrá levantar el tractor también de forma lícita mediante los elevadores gracias a la válvula de conmutación electrónica.

El centro de pruebas de la DLG midió una fuerza de elevación continua de 8 500 dan. Junto con un recorrido de elevación de más de 80 cm, el modelo 728 está equipado para realizar cualquier tipo de trabajo. En este punto también es necesario volver a mencionar el auxiliar de elevación para el brazo superior hidráulico: La tracción por cable con amortiguadores de gas funciona de maravilla.

### Cabina

La cabina es la misma que la del modelo "pequeño" de la serie 700, pero tratándose de esta categoría debería ser un poco más espaciosa (como el acceso) para poder conseguir una puntuación positiva doble. Dos de los nuevos detalles son el soporte para la tableta en el pilar A y el limpiaparabrisas derecho. El único detalle que echamos en falta es una cortinilla parasol. Y lamentablemente aún no hemos podido probar el nuevo asiento Isringhausen con función de masaje, ya que hace muy poco que está disponible. La DLG midió solo 69,5 d(A) en el oído del conductor bajo carga. Es tan silencioso que los conductores se sintieron molestos por el ruido chirriante y

silbante de la ventilación. Y fuera de la cabina, el ruido generado por el ventilador reversible fue un verdadero problema, ya que realmente "rugía" al cambiar de marcha. Es bueno que no se active automáticamente, al menos cuando está parado, por ejemplo en los semáforos, para no asustar a los ciclistas...

### Fendt Ne

El sistema de manejo Fendt Ne es bien conocido. Las opciones externas siguen siendo limitadas y las actualizaciones de software solo pueden realizarse en el concesionario. Además, el acceso a los ajustes y a los menús de la máquina, etc., no está protegido por contraseña. Sin embargo, esto sería importante si (con un poco de suerte) en el futuro fuera posible programar y ejecutar funciones ISOBUS en y desde Teach In (quizás incluso, más adelante, en el giro automático en cabecera). El giro en cabecera en sí funciona bien (gracias a los nuevos parámetros de ajuste). ¡Lo que no puede decirse de las curvas, etc.!

### Radio de giro de 12,25 m

En cuanto al chasis, el nuevo 700 cuenta con estabilización activa del balanceo (FSC) a 60 km/h como especificación de serie y



Los mandos del Fendt-Ne cumplen casi todas las expectativas. Sin embargo, la nevera situada en la parte trasera es de difícil acceso.

## 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

- + Motor también apto para aceite vegetal hidrogenado (HVO)
- + Indicador de carga del filtro de aire
- + Cámaras delantera y trasera integradas
- + Campo del limpiaparabrisas ajustable con 4 intervalos



Fácil manejo: auxiliar de elevación para el brazo superior



Antideslumbramiento: luces con persiana



Visión clara: limpiaparabrisas lateral derecho con campo de barrido de 97°

### - NEGATIVOS

- Limpiaparabrisas trasero en el campo de visión
- Ganchos para la ropa demasiado pequeños
- No se puede acceder al filtro de aire con el cargador frontal montado
- Las escobillas horizontales acumulan polvo, etc.
- El cierre del capó es molesto



Ángulo de giro pequeño: asiento del conductor



Difícil acceso: filtro de aire de la cabina



Detalle poco perfeccionado: las cajas de herramientas situadas a la derecha

## PRUEBA DE TRACTORES

los cilindros de dirección miden 100 mm de diámetro en lugar de 90 mm para mantener el control cuando está equipado con ruedas dobles. Hablando de ruedas dobles: también está disponible como opción un eje trasero de 2,55 metros con doble cubo de rueda. Otra opción es el sistema integrado de regulación de la presión de los neumáticos VarioGrip concompresor de doble pistón montado en brida y refrigerado por agua que suministra 800 l/min.

Al mismo tiempo, Fendt ha aumentado la presión de desconexión a 12,5 bares, que es la presión habitual en los camiones, con el fin de ahorrar espacio para calderas adicionales. Lo que nos dejó realmente impresionados fue la maniobrabilidad. Gracias, en parte, al efecto "pull-in-turn" de la tracción total automática, medimos un radio de giro de solo 12,25 metros (VF600/ 70 R 30 con 1,98 m de vía): ¡Sobresaliente!

El 728 también obtiene un "Sobresaliente" en términos de carga útil, al menos si no



El acceso al tractor es estupendo, pero el depósito de diésel es más bien pequeño con un máximo de 484 litros para 300 CV.

está homologado para 60 km/h y el peso total está limitado a 14 (en lugar de 15) toneladas. Con un peso de prueba de 9,3

toneladas, queda una carga útil de 5,7 toneladas, todo un récord.

El precio del 728 Vario también bate récords. Incluso en la versión básica, el precio de catálogo comienza en más de 323 000 euros (sin IVA, por supuesto). En la configuración de prueba más o menos completa, el precio alcanza incluso la friolera de 389 000 euros.

### Resumimos

El nuevo 700 Vario de Fendt vuelve a sorprender en la prueba de tractores: ya sea con aspectos básicos como el consumo de combustible sensacionalmente bajo o con detalles como el control de la suspensión del elevador y la tracción total automática sin tensión.. Así que, sin tener en cuenta el precio, podemos convertir el signo de interrogación del titular en un signo de exclamación: "¡Felicidad al volante!"

**Hubert Wilmer**

## EVALUACIÓN PRÁCTICA DE LOS PROFESIONALES

### Salto cuántico al 800

Thomas Wenninger dirige una granja con engorde de toros, una planta de biogás y un negocio de virutas de madera en Hofkirchen (Baviera), cerca de Passau. Desde el otoño de 2023, la explotación cuenta con un 728 Vario, además de varios 718 y un 828 Vario. Hasta ahora, ha acumulado unas 200 horas, principalmente en el transporte de maíz, estiércol líquido y virutas de madera, pero también delante de una grada rotativa de 5 m y un arado. El



Thomas Wenninger:

"¡La cabina debería ser más espaciosa!"

profesional está realmente impresionado por la suavidad de conducción y el bajo consumo de combustible. Sin embargo, en comparación con el 800, opina que la cabina es demasiado pequeña y tanto él como sus conductores podrían prescindir perfectamente de los mandos Fendt Ne. A Wenninger le gusta el sistema integrado de control de la presión de los neumáticos VarioGrip, que le permite ajustar la presión durante el trabajo en el campo.

### Mejor motor y caja de cambios

Thomas Sierck dirige una explotación con 420 hectáreas de tierras de cultivo, una planta de biogás y engorde de pavos en la costa de Wurster, en el Mar del Norte. En agosto del año pasado recibió un 728 Vario como sucesor de un 828 Vario. El 728 se utiliza principalmente para esparcir estiércol líquido con un depósito Samson de 20 m<sup>3</sup> y un distribuidor de mangueras de arrastre, y ya ha funcionado durante apro-



Thomas Sierck:

"El depósito de diésel es demasiado pequeño para las jornadas largas".

ximadamente 400 horas. El agricultor está muy satisfecho con el manejo: "Los conductores ya no pueden olvidarse de cambiar de rango de conducción, ni siquiera es necesario cambiar la tracción a las cuatro ruedas. Además, el 700 es más ágil, silencioso y dispone de un motor más potente que el del 800, afirma el agricultor. Solo el depósito de diésel se queda pequeño en las jornadas largas, sobre todo porque en el tractor con neumáticos 900 solo cabe el depósito de 450 litros.



# FENDT 728 VARIO

## Datos técnicos

**MOTOR:** 208 kW/283 CV potencia nominal, 223 kW/ 303 CV con Dynamic Performance; AgcoPower Core 75 con 7,5 l de cilindrada y seis cilindros refrigerados por agua, fase V de la normativa sobre emisiones contaminantes con DPF, DOC y catalizador SCR; 450 l diésel, 48 l AdBlue

**CAJA DE CAMBIOS:** Transmisión continua VarioDrive TA 190 con un rango de conducción de 0,02 a 60 km/h, marcha atrás de 30 km/h, inversor conmutable bajo carga, control de crucero, etc.

**FRENOS:** Frenos de disco traseros húmedos, de accionamiento hidráulico, tracción a las cuatro ruedas, hidroneumáticos. Freno de mano con sistema automático de aire comprimido de serie.

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

**ELEVADOR:** Cat. III; EHR con control del brazo inferior, amortiguación de vibraciones, estabilizadores laterales automáticos, elevador delantero opcional

**SISTEMA HIDRÁULICO:** Bomba de pistones axiales con 165 l/min (220 l/min opcional) de serie; depósito de aceite individual y hasta 10 válvulas de doble efecto, temporizador y control de caudal; 80 l disponibles

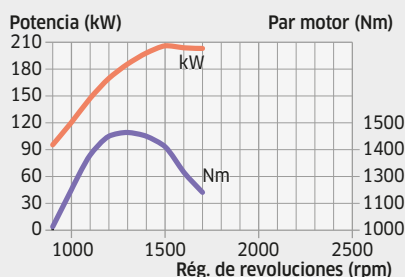
**TOMA DE FUERZA (TDF):** 540/540E/1000/1000E, 1 3/8 pulgadas, 6 chavetas, conmutación electrohidráulica, toma de fuerza delantera opcional.

**EJES Y CHASIS:** Eje planetario con bloqueo del diferencial multidisco, con cambio electrohidráulico como en la tracción delantera; neumáticos de prueba 600/70 R 30 delante, 710/70 R 42 detrás.

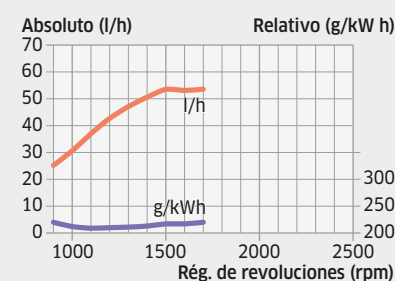
**CUIDADO Y MANTENIMIENTO:** Aceite de motor 23 l (recambio cada 500 h); aceite de transmisión 53 l (recambio cada 2000 h) y aceite hidráulico 95 l (recambio cada 2000 h)

**PRECIOS:** Equipamiento básico 323 205 € (precios sin IVA); Equipamiento de prueba „Profi+“ 389 000 € sin cargador frontal (a partir de 21 188 €)

## Potencia y par motor



## Consumo de combustible



## Valores medidos en el centro de pruebas

**POTENCIA MÁXIMA DE LA TDF**  
a 1500 min<sup>-1</sup> 206,0 kW  
a un régimen de revoluciones nominal de 203,1 kW

**CONSUMO DE DIÉSEL**  
a una potencia máxima de 217 + 21,1 g/kWh  
régimen de revoluciones nominal 220 + 21,8 g/kWh  
régimen de revoluciones absoluto/nominal máximo de 53,5/53,6 l/h

**PAR**  
máximo de 1364 Nm (1300 min<sup>-1</sup>)  
aumento del par/reducción del régimen de revoluciones 19,6/24 %  
par de arranque 101 %

**NÚMERO DE MARCHAS**  
desde 4 hasta 12 km/h sin escalonamiento

**POTENCIA DE ELEVACIÓN TRASERA** (presión máxima del aceite 90 %, corr.)  
abajo/centro/arriba 8505/9108/9738 dan  
recorrido de elevación bajo carga 80,8 cm (desde 23,0 hasta 103,8 cm)

**POTENCIA DE ELEVACIÓN DELANTERA** (presión máxima del aceite 90 %, corr.)  
Abajo/centro/arriba 3195/3996/5004 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. 172,5 kW a 1500 min<sup>-1</sup> 248 g/kWh  
a un régimen de revoluciones nominal de 169,7 kW 254 g/kWh

**NIVEL DE RUIDO** (bajo carga en el oído del conductor)  
Cabinas cerradas 69,5 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 automática 12,25 m

**PESO DE PRUEBA**  
eje delantero/trasero 3590/5720 kg  
Peso total vacío/peso útil total admisible 9310/14000 kg  
Carga admisible sobre los ejes delantero/trasero 6900/11500 kg  
Carga útil 4690 kg (60 km/h)  
Relación de potencia/peso 42 kg/kW

**MEDIDAS**  
Batalla 290 cm  
Ancho de vía delante/detrás 198/200 cm  
Distancia al suelo 44,7 cm

## Consumo de combustible en el campo característico

ÁREAS DE TRABAJO	Potencia	Revoluciones	g/kWh	l/h
TDF velocidad estándar 540	100 %	1618	217	53,1
TDF velocidad económica 540 E	100 %	1405	213	50,6
TDF velocidad estándar 1000	100 %	1649	217	53,2
TDF velocidad económica 1000 E	100 %	1432	214	51,5
Motor en el rango de ajuste	80 %	máx.	223	43,4
Alto rendimiento	80 %	90 %	215	41,9
Tareas de transporte	40 %	90 %	233	22,7
Bajo rendimiento, 1/2 del régimen de rev.	40 %	60 %	216	21,2
Alto rendimiento, 1/2 del régimen de rev.	60 %	60 %	211	30,9

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

## Resultados de la prueba

**MOTOR** + +  
Características de rendimiento + +  
Consumo de combustible + +  
Potencia de tracción/Potencia de la toma de fuerza + +  
Características de rendimiento medias, pero muy bajo consumo de combustible, especialmente durante el transporte, muy buen rendimiento de tracción/toma de fuerza gracias a "DynamicPerformance".

**CAMBIO DE MARCHAS** + +  
Escalonamiento de las marchas/funciones + +  
Conmutabilidad + +  
Embrague, acelerador + +  
Toma de fuerza (TDF) + +  
Transmisión continua con excelente control motor-transmisión, solo un rango de conducción con tracción total automática, cuatro velocidades de TDF muy buenas

**TREN DE RODAJE** + +  
Dirección + +  
Bloqueo del diferencial y de todas las ruedas + +  
Freno de mano y de pie + +  
Suspensión eje delantero/cabina + +  
Peso en vacío/carga útil + + +  
Excelente maniobrabilidad, radio de giro mínimo, considerable peso en vacío, carga útil media (60 km/h), frenos muy buenos

**ELEVADOR/SISTEMA HIDRÁULICO BB**  
Potencia y recorrido de elevación + +  
Manejo + +  
Potencia hidráulica +  
Unidades de mando + +  
Conectores + +  
Magnífica potencia de elevación y funcionamiento, distribuidores y acopladores hidráulicos igualmente buenos, la potencia hidráulica en la especificación estándar de la bomba es solo corriente

**CABINA** +  
Oferta de espacio y confort +  
Visibilidad + +  
Calefacción y ventilación +  
Intensidad de ruido + +  
Sistema eléctrico + +  
Acabado + +  
Mantenimiento +  
Espacio, confort y visibilidad buenos, nivel de ruido bajo con solo 69,5 db(A), la ventilación y la ubicación de la pantalla en el techo no son óptimas

PERFIL DE APTITUD	-	-	+	+ <th style="color: green;">+ </th>	+
Exigencias básicas					•
Exigencias medias					•
Exigencias altas					•
Trabajos en el campo					•
Trabajos en los pastizales					•
Tareas de transporte					•
Trabajos cargador frontal					•

**PRECIO** - - + + +  
323 206  
Precio del catálogo de tractores profi 2024  
Puntuación:  
+ + Sobresaliente, + Notable, + Suficiente,  
- Insuficiente, - Muy deficiente  
Las puntuaciones individuales son meros extractos de nuestras evaluaciones y no dan necesariamente lugar a una nota global matemáticamente concluyente.



# Comparación de tres tractores

Comparamos tres tractores de 250/300 CV, cuyos resultados de prueba ya se publicaron en el pasado en la revista agrotécnica "profi". Los resultados completos pueden leerse en las ediciones correspondientes.



Tipo de tractor Prueba detallada en	Fendt 728 Vario profi 2/2024	John Deere 6250R profi 6/2018	Deutz-Fahr 8280 TTV profi 5/2022
<b>POTENCIA NOMINAL DEL MOTOR</b>	<b>208 kW/283 CV (ECE-R 120)</b>	<b>184 kW/250 CV (97/68 EC)</b>	<b>197 kW/268 CV (ECE-R 120)</b>
Cilindros/cilindrada/fase de la normativa sobre emisiones contaminantes	6/7,5 l/V	6/6,8 l/V (Tier 4f)	6/6,1 l/V
Potencia máx. de la TDF/con boost	k. A./206,0 kW (1 500 min <sup>-1</sup> )	179,9/193,7 kW (1 800 min <sup>-1</sup> )	198,0 kW(1 700 min <sup>-1</sup> )sin boost
... a la velocidad nominal del motor	k.A./203,1 kW (1 700 min <sup>-1</sup> )	157,1/183,5 kW (2 100 min <sup>-1</sup> )	193,5 kW (2 100 min <sup>-1</sup> ) sin boost
Fabricante/modelo	AgcoPower/Core 75	DPS/PowerTech PSS	Deutz/TTCD 6.1 L6
<b>CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y ADBLUE</b>			
Específico a la máxima potencia	217 + 21,1 g/kWh	230 + 11,7 g/kWh	228 + 8,8 g/kWh
Específico a la potencia nominal	220 + 21,8 g/kWh	237 + 9,5 g/kWh	241 + 8,3 g/kWh
Absoluto a la máxima potencia	53,5 l/h	53,3 l/h	54,4 l/h
Valor medio Powermix	242 + 24,2 g/kWh	257 + 10,8 g/kWh	261 + 12 g/kWh
Par máx. (sin/con boost)	k.A./1 364 Nm (1 300 min <sup>-1</sup> )	1 060/1 100 Nm (1 600 min <sup>-1</sup> )	1 169 Nm (1 300 min <sup>-1</sup> )/sin boost
Aumento del par (sin/con boost)	19,6%	48/32 %	32,6%
... caída del régimen de rev.(sin/con boost)	24%	24/24 %	38%
Depósito de diésel/AdBlue	450 l (opcional 484 l)/48 l	470/25 l	505/35 l
<b>TRANSMISIÓN NÚMERO DE MARCHAS TOTAL</b>	<b>Sin escalonamiento</b>	<b>Sin escalonamiento</b>	<b>Sin escalonamiento</b>
Conmutación de carga	Sin escalonamiento	ninguno	ninguno
Cambio de marchas	Sin escalonamiento	ninguno	ninguno
Conmutación de grupo	Sin escalonamiento	ninguno	ninguna
Inversor	powershift	powershift	powershift
Cambio de marchas desde 4 hasta 12 km/h	Sin escalonamiento	Sin escalonamiento	Sin escalonamiento
<b>ELEVADOR TIPO DE CONTROL</b>	<b>Brazo de suspensión inferior EHR</b>	<b>Brazo de suspensión inferior EHR</b>	<b>Brazo de suspensión inferior EHR</b>
Fuerza elevadora abajo/centro/arriba	8 505/9 108/9 738 dan	7 353/9 318/10 323 dan	7 200/8 800/10 200 dan
Recorrido de elevación	80,8 cm	75,5 cm	82,1 cm
<b>SISTEMA HIDRÁULICO PRESIÓN DE SERVICIO</b>	<b>199 bar</b>	<b>205 bar</b>	<b>203 bar</b>
Caudal máximo	173,3 l/min	161,1 l/min	226,0 l/min
Potencia hidráulica máxima	51,4 kW	42,5 kW	62,8 kW
Cantidad de aceite disponible	80 l	80 l	90 l
<b>POTENCIA DE TRACCIÓN MÁXIMA</b>	<b>172,5 kW</b>	<b>166,6 kW</b>	<b>162,3 kW</b>
...consumo de combustible	248 g/kWh	252 g/kWh	270 g/kWh
<b>NIVEL DE RUIDO CABINA CERRADA</b>	<b>69,5 d(A)</b>	<b>72,6 d(A)</b>	<b>75,2 d(A)</b>
<b>FRENOS DESACELERACIÓN MEDIA</b>	<b>6,4 m/s<sup>2</sup></b>	<b>4,8 m/s<sup>2</sup></b>	<b>5,2 m/s<sup>2</sup></b>
... fuerza del pedal	24,2 dan	25,9 dan	35,2 dan
<b>RADIO DE GIRO SIN TRACCIÓN TOTAL</b>	<b>12,25 m (con tracción total)</b>	<b>13,70 m</b>	<b>13,00 m</b>
<b>PESO DE PRUEBA</b>	<b>9 310 kg</b>	<b>9 570 kg</b>	<b>10 565 kg</b>
...sobre el eje delantero	3 590 kg (38%)	3 780 kg (39%)	4 365 kg (41%)
...sobre el eje trasero	5 720 kg (62%)	5 790 kg (61%)	6 200 kg (59%)
Peso total admisible	14 t (60 km/h); 15 t (40/50 km/h)	15 000 kg	16 000 kg
Carga útil	4 690/5 690 kg	5 430 kg	5 435 kg
Relación potencia/peso	42 kg/kW	52 kg/kW	50 kg/kW
<b>EQUIPAMIENTO BÁSICO SIN IVA</b>	<b>323 205 € (actualización de 12/2023)</b>	<b>206 642 € (actualización de 5/2018)</b>	<b>270 280 € (actualización de 5/2022)</b>
Lista de precios del fabricante:		<b>233 216 € (estado actual)</b>	