Der neue Fendt 700 Vario tritt die Nachfolge der sehr erfolgreichen „alten" 800er Serie an. Auffälligstes Merkmal ist die hoch gezogene Frontscheibe der ganz neuen „VisioPlus"-Kabine. Fotos: Höner, Wilmer

Fendt 700 Vario SCR:

Germanys next Topmodel?!

Agritechnica Exklusiv im profi-Einsatz Neuheit 2011

Der 820 Vario war die letzten Jahre der meistverkaufte Schlepper Deutschlands. Da diese Ära im Oktober zu Ende geht, können Sie seit Mai den neuen 700er Vario SCR bestellen. profi-Redakteur Hubert Wilmer war zum Casting von „Germanys next Topmodel".

Wer einen Fendt 818 oder 820 Vario fährt, war vor einiger Zeit bei der Vorstellung der neuen 800er Serie (profi 10/09 und 4/11) sicher etwas irritiert. Kein Wunder, schließlich ist der neue 800er nicht nur über 2 t schwerer und mehr als einen halben Meter länger, sondern stößt mit bis zu 280 PS auch in eine andere Leistungsklasse vor.

Deshalb hatte Fendt für die klassische 800er Kundschaft auch längst einen anderen Schlepper in Vorbereitung – den neuen Vario 700 SCR: mit 7,9 t nur rund 700 kg schwerer und mit fast dem gleichen Radstand wie der „alte" 800er. Dafür aber dank der drei Typen jetzt wahlweise mit noch mehr „Dampf" unter der Haube.

Modell	Nennleistung	Maximalleistung
	nach ECE R 24	
720 Vario	136 kW/ 185 PS	147 kW/ 200 PS
722 Vario	151 kW/ 205 PS	162 kW/ 220 PS
724 Vario	162 kW/ 220 PS	176 kW/ 240 PS

Unter der neu gestalteten Haube sitzt das bekannte Kraftwerk, allerdings mit neuer Bezeichnung: der Sechszylinder-Deutz TCD 6.1 L6 mit 6,06 Liter Hubraum, Vierventiltechnik, CommonRail-Einspritzung, Turbo und elektronisch geregeltem Wastegate. Der Motor erfüllt die Abgasstufe IIIB (Tier 4 interim) mit einem SCR-Katalysator, der rechts unten in dem vergrößerten Auspuff integriert ist. Für den AdBlue-Vorrat sorgt neben dem um 60 l auf 400 l vergrößerten Dieseltank ein separater 38-l-Tank.
Um die schlanke Haubenform realisieren zu können, wurde auch das Kühlerpaket überarbeitet. Es hat jetzt für eine einfachere Reinigung einen ebenen Kühlerboden, und das Hydrauliköl wird über einen Wärmetauscher vom Getriebeöl mitgekühlt.

Beim Getriebe können wir es kurz machen: Auch der neue 700er hat das bekannte Vario-Getriebe – nach wie vor mit zwei Stufen für Acker und Straße. Um die höhere Leistung übertragen zu können, handelt es sich dabei um das „ML180HD", wie es mit seinen verstärkten Lagern und Planetensatz auch im MF 7495 und 7499 Dyna-VT zu finden ist (profi 5/2010).

Motorhaube und Kühler wurden komplett neu gestaltet, bekannt ist dagegen der Sechszylinder von Deutz mit 6 l Hubraum, der im Topmodell 724 Vario 162 kW/220 PS leistet.

Der Dieseltank fasst ordentliche 400 l, der AdBlue-Tank 38 l. Der Aufstieg in die neue Kabine ist geräumig und hat jetzt sogar eine Beleuchtung.

Unten in dem dicken Auspuff sitzt der SCR-Kat. Die Werkzeugkiste gleicht noch immer eher einem „Damentäschchen". Der Aufstieg rechts ist senkrecht.

In Kombination mit der Hinterachse sind damit aber wie vorher Reifen bis maximal 1,95 m Durchmesser möglich. Die 50 km/h werden allerdings laut Fendt schon bei 1800 Touren erreicht. Außerdem gibt es jetzt die bei der neuen 800er und 900er Serie eingeführte automatische Grenzlastregelung z. B. beim Einschalten der Zapfwelle. Aufgestockt hat Fendt – Gott sei Dank – auch bei der Hydraulik. Statt vier sind jetzt sieben vollwertige Ventile (fünf hinten, zwei vorne) möglich, und die entnehmbare Ölmenge ist von 45 auf 55 l gewachsen. Statt der serienmäßigen Axialkolbenpumpe mit 109 l/min gibt es auf Wunsch 152 l/min und später sogar 193 l/min.

Auch das Heckhubwerk hat mit gut 9,5 t nicht nur 500 kg mehr Hubkraft zu bieten, sondern die Ingenieure denken auch an die Details. So gibt es zukünftig eine Verriegelung zum Hochhängen der Unterlenker, damit diese beim Gebrauch der Untenanhängung nicht mehr im Weg sind. Und diese entriegeln sich beim Absenken der Unterlenker automatisch, um selbst mit der auf Wunsch jetzt auch für den 700er lieferbaren, doppeltwirkenden Bosch-EHR (profi 9/2008) keinen Schaden anzurichten.
Neu ist die serienmäßige (!) Funktion „lastkompensierendes Senken". Das bedeutet, unabhängig vom Gewicht im Heckkraftheber bleibt die eingestellte Senkgeschwindigkeit immer exakt gleich. Sicher nicht nur beim Säen mit unterschiedlicher Tankfüllung eine interessante Sache. Das gilt auch für

Die Bedienarmlehne mit dem großen Multifunktionsgriff und dem 10,7-Zoll-Touchscreen mit zusätzlichen Bedientasten ist von der neuen 800er Serie bekannt. Hier gibt es nicht mehr viel zu meckern.

Endlich! Ein komfortabler, einfach zu klappender Beifahrersitz und eine (gekühlte) Ablagebox dahinter.

DATENKOMPASS

Fendt 724 Vario „ProfiPlus“

Motor

Sechszylinder-Deutz TCD 6.1 L6 mit 6,06 l Hubraum, Vierventiltechnik, CommonRail-Einspritzung, elektr. geregelter Wastegate-Turbo, SCR-Abgasnachbehandlung mit AdBlue, Abgasstufe IIIB oder Tier 4 interim, 400 l Dieseltank, 38 l AdBlue-Tank

Getriebe

Stufenloses Vario ML 180 HD mit zwei manuell geschalteten Fahrbereichen, 50 km/h bei 1800 Touren, Zapfwelle 540/540E/1000

Hubwerk und Hydraulik

Axialkolbenpumpe mit 109 l/min, a.W. 152 l/min oder später 193 l/min; bis zu 7 dw-Ventile mit Zeit- und Mengensteuerung, 9580 daN Hubkraft hinten, 4400 daN vorne

Fahrwerk, Bereifung

Halbrahmenbauweise, Vorderachsfederung mit Längsschwinge, Heckbereifung max. 195 cm, z. B. 650/65 R 42, entsprechend vorne 540/65 R 30

Abmessungen, Gewichte

5,24 m lang, 2,55 m breit, 3,05 m hoch, 2,78 m Radstand, 7910 kg Leergewicht, 12,5 t zulässiges Gesamtgewicht

Preise ohne MwSt.

Fendt Vario 724 „ProfiPlus“ in Grundausstattung 192628 €

Herstellerangaben

die ganz neue „entlastende Regelung“ am Frontkraftheber. Statt z. B. Entlastungsfedern beim Mäheinsatz zu montieren, kann damit einfach ein Entlastungsdruck für die Zylinder im Terminal vorgewählt werden.

„VisioPlus“ nennt Fendt die Kabine der neuen 700er Serie. Auffälligste (und gewöhnungsbedürftigste) Besonderheit, neben dem fehlenden B-Holm rechts, ist dabei sicher die bis ins Dach hineinreichende Frontscheibe. Die vermittelt ein tolles Raumgefühl und verbessert bei Frontladerarbeiten die Sicht erheblich. Und Fendt versicherte uns, dass das Sonnenschutzrollo alle Langzeittests im Vorfeld überstanden hat, denn das brauchen Sie.

Serienmäßig ist die Frontscheibe – genau wie die rechte Tür – aufstellbar. Wer das nicht braucht, bekommt für 1100 Euro weniger beides auch fest, zumal der rechte Aufstieg ohnehin senkrecht ist. Gefreut haben wir uns, dass Fendt neben einem deutlich größeren Platzangebot auch einen anständigen Beifahrersitz (mit Tischfunktion!) entwickelt hat. Und das komfortable Polstermöbel gehört tatsächlich genauso zur Serienausstattung wie das große, gekühlte Ablagefach dahinter und das Dokumentenfach im Dach. Das Lenkrad lässt sich jetzt samt Armaturenbrett in Höhe und Neigung verstellen.

Bei der Bedienung der neuen 700er setzt Fendt auf die Variotronic. Dieses Konzept mit der Armlehne, dem gelungenen Multifunktionsgriff und dem Touchterminal mit 7 oder gar 10,4 Zoll Diagonale hat schon bei den Großtraktoren überzeugt. Egal ob die Bedienung des Schleppers, die ISO-Bus-Gerätesteuerung oder die Spurführung VarioGuide – an dieser Bedienlogik findet man kaum noch etwas zu meckern.

Pkw-Komfort: Klimaautomatik und Einbauschächte für Funk und Radio. Darunter der (verschiebbare) Halter für Geräteterminals. Oben gibt es aber leider keine Luftdüsen.

Alles Weitere in Kürze:

- Der „ProfiPlus“ bietet das 10,4-Zoll-Terminal, die „VarioDoc“-Dokumentation sowie die „VarioGuide“-Vorrüstung.
- Bei der neuen Überlagerungslenkung „VarioActive“ reicht unter 20 km/h weniger als eine Lenkradumdrehung für den vollen Lenkeinschlag von einer zur anderen Seite.
- Den Fendt Cargo-Frontlader 5X gibt es für alle drei Modelle, der 722 und 724 haben sogar eine stärkere Vorderachse mit 600 kg mehr Nutzlast. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt bei allen Modellen 12,5 t, was 4,6 t Nutzlast entspricht.
- Auch der 700er hat jetzt einen codierten Zündschlüssel mit Wegfahrsperre.
- Neben der mechanischen oder pneumatischen Federung hinten gibt es die neue Kabine auf Wunsch auch mit der pneumatischen Dreipunktfederung, wie sie von der neuen 800er und 900er Serie bekannt ist.
- Der Handbremshebel sitzt jetzt griffgünstig in der Lenkradkonsole. Noch lieber wäre uns aber eine automatische Parkbremse (mit Ansteuerung der Anhängerbremse) gewesen.
- Zu dem neuen Beleuchtungskonzept gehören auch eine Aufstiegsbeleuchtung und LED-Rückleuchten.
- Die Bedienung der Klimaautomatik sitzt jetzt im Dach, Luftdüsen gibt es dort aber leider keine.
- Die bisherigen Modelle Vario 712 bis 718 bleiben vorerst unverändert im Programm, den Vario 819 wird es nicht mehr geben.

Die hoch gezogene Scheibe bietet eine sehr gute Sicht und ist – wie die rechte Tür – serienmäßig aufstellbar. Das Armaturenbrett schwenkt jetzt mit dem Lenkrad, und der Handbremshebel sitzt auch vorne.

Fehlen nur noch die Preise: Wie nicht anders zu erwarten war, ist die Gage für das neue „Topmodel“ (leider) noch mal angezogen. Steht der „alte“ 820 Vario noch mit einem Grundpreis von gut 164000 Euro (alle Preise o. Mehrwertsteuer) in der Liste, sind es beim neuen 720 Vario mit 171000 Euro noch einmal 7000 Euro mehr.

Wir fassen zusammen: Für den 820 Vario – Deutschlands meistverkaufter Schlepper der letzten Jahre – stellt Fendt jetzt gleich drei Nachfolger vor. Nicht nur mit der größeren Auswahl bei der Motorleistung, sondern auch mit der größeren Kabine und der verbesserten Hydraulikausstattung haben die Marktoberdorfer offensichtlich auch noch die letzten Kritikpunkte an dem Bestseller ausgeräumt.

Damit steht dem neuen 700 Vario als „Germanys next Topmodel“ eigentlich nichts mehr im Wege, außer vielleicht die noch einmal merklich angestiegene Gage. Wir sind gespannt!

Die Hubkraft gibt Fendt mit 9,5 t an, und es gibt bis zu 7 Ventile (5 hinten, 2 vorne). Die Anhängekupplung hat jetzt auch das breite Flanschmaß mit 2 t Stützlast. Der Kabinenfilter sitzt in der Rückwand, die LED-Rückleuchten sind Serie.