

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz
Herausgeber: Landtechnik Schweiz
Band: 79 (2017)
Heft: 3

Rubrik: Passion

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

«Ein Bär von einem Traktor» – der Fiat «110-90»

«Mein Fiat 110-90 ist ein Bär. Er reisst, hat einen unbändigen Durchzugswillen und macht einfach Freude», schwärmt Landwirt Matthias Haldimann mit Jahrgang 1981 vom Schlatthof in Seon AG.

Dominik Senn



Landwirt Matthias Haldimann hat viel Freude am Einsatz mit seinem Fiat «110-90». Bilder: Dominik Senn

Matthias Haldimann hatte schon lange ein Auge auf die Neunzigerserie der Fiat-Traktoren geworfen. Im Internet fand er ein Angebot einer Betriebsgemeinschaft in Frankreich, in Fougerolles (Haute-Saône), in den Vogesen: «Der Anbieter misstrauete der ausländischen Telefonnummer und nahm nie ab, sagte er mir später entschuldigend. So machte ich mich mit dem Auto auf den Weg zu ihm. Nach

dem zweiten Anlauf wurden wir handelseinig.»

80 Milchkühe

Im Juni 2014 stand der blaue Fiat auf dem Betrieb. Mit Jahrgang 2003, also elfjährig, hatte er erst 1200 Stunden Ackerbau- und Weizentransporteinsatz auf dem Buckel. «Reisserisch» war an diesem 110-PS-Gerät eher wenig. Das

sollte sich aber schnell ändern. Haldimann hatte im Jahre 2010 den Betrieb aus der Generationengemeinschaft ganz übernommen und voll auf Milchproduktion gesetzt. Heute versorgt er auf seinem 33-ha-Betrieb rund 80 Milchkühe – ein dichter Bestand. Das bedingt intensiven Futterbau, den er dank eines nahen Partnerbetriebs durch zusätzlichen Futterbezug und Hofdüngerabgabe gut bewältigt.

Zum Anbindestall kam 2005 ein Laufstall samt Remise und 2013 eine Maschinenhalle sowie ein Güllesilo von 1040 m³ Fassungsvermögen hinzu, welches das Gesamtvolumen der bestehenden zwei Gruben auf 1800 m³ erhöhte.

Turbo-Aufrüstung

Die Bearbeitung der schweren Böden, Saat, Pflege und Ernte bemeistern die Fendt «512 C»- und «307», sowie der Fiat 80-66 zur Genüge. Den «110-90» hatte Haldimann gezielt für ein anderes Einsatzgebiet erworben: Die tägliche Fütterung mittels Futtermischwagen, ein Seko «Samurai 5» von 17 m³ mit liegenden Schnecken. «Die kompakten Abmessungen des Traktors waren perfekt für das alte Tenn. Jedoch wurde ich von der Leistung des Fiat enttäuscht. Er kam schnell an seine Grenzen. Immerhin galt es täglich rund vier Tonnen Futter bereitzustellen, unter anderem zwei Grossballen täglich», erzählt Haldimann. Er entschloss sich für die Turbo-Aufrüstung – und erlebte sein blaues Wunder: Der 5,9-l-Sechszylindermotor von Iveco entwickelte wie durch Zauberhand ungeahnte Bärenkräfte, «geschätzte 130 PS», so Haldimann.

500 Stunden im Jahr

Das blieb nicht ohne Folgen: Der plötzlich derart durchzugswillige Fiat wurde immer öfters vom Futtermischwagen abgehängt und anderweitig verwendet. Zur

Vegetationszeit erledigt er alle möglichen anfallenden Arbeiten: Gülle ausbringen, Rundballenpressen, Kreiselegen und Ballentransport. «Jährlich pressen und wickeln wir ca. 2500 Rundballen, wofür auch der Fiat regelmässig eingesetzt wird», so Haldimann: «Sein akzeptables Leergewicht von 4,43 Tonnen ermöglicht schonenden Futterbau, er ist auch wendig und hat eine gute Kabinensicht.» Inzwischen hat der Fiat knapp 2500 Betriebsstunden auf dem Zähler. Im Durchschnitt ist er damit rund 500 Stunden pro Jahr im Einsatz. Einzig die Zapfwellenkupplung musste gewechselt werden – ein typischer Verschleissartikel, alles andere ist immer noch original.

Liebhäberobjekt

«Eigentlich», resümiert Haldimann, «ist der Einsatz des «110-90» nur durch das Eigengewicht begrenzt.» Seines Wissens existieren einige Marktangebote dieser Occasionen mit auffallend vielen Betriebsstunden: «Er ist ein Liebhäberobjekt mit grossem Restwert, ein einfacher mechanischer Traktor, zeitlos, und seine Unterhaltskosten sind leicht abzuschätzen. Der Treibstoffverbrauch liegt unter zehn Liter, etwa wie beim Fendt 512.» Bemängeln könne er bloss das fehlende Wendegetriebe und der fehlende lastschaltbare Halbgang. Natürlich hätten heutige Traktoren mehr Fahrkomfort, aber dank der Klimaanlage sei das alles nur halb so wild. ■

Fiat – Fiatagri – CNH

In der Schweiz existieren keine genauen Angaben zu den Verkäufen der Fiat-Traktoren, da diese noch nicht elektronisch erfasst wurden. Nach Angaben des New Holland Traktoren Centers Schweiz in Niederweningen ZH handelt es sich vermutlich um maximal 20 Stück des «110-90». Nachfolgend einige Marksteine der Geschichte von Fiat und Fiatagri:

1899: Giovanni Agnelli gründet mit weiteren Teilhabern in Turin die «Fabbrica Italiana Automobili Torino», FIAT.

1919: Fiat baut seinen ersten in Serie hergestellten Traktor, das Modell «702».

Ab 1950: Die ersten komfortablen Allrad-schlepper werden produziert: die Serie «50».

1973/76: Der erste Fiat Traktor mit über 100 PS kommt auf den Markt; Flaggschiff ist der «1300 SDT» mit 150 PS aus 7,4 l Hubraum.

1974: Fiat gründet als Joint Venture mit der nordamerikanischen Allis-Chalmers Corporation Fiat-Allis. Die Landtechniksparte wird aus dem Konzern ausgegliedert und Fiat Trattori gegründet.

1975: Die Serie «80» wird um die beiden Modelle «780 DT» und «880 DT» erweitert, mit dem eckigen Design vom Fiat Designer Pininfarina. Fiat übernimmt die Teilhaberschaft beim italienischen Mähdrescher Hersteller Laverda.

1978: Die «80er-Serie» wird fortgesetzt, vom «980 DT» bis zum Flaggschiff «1880 DT».

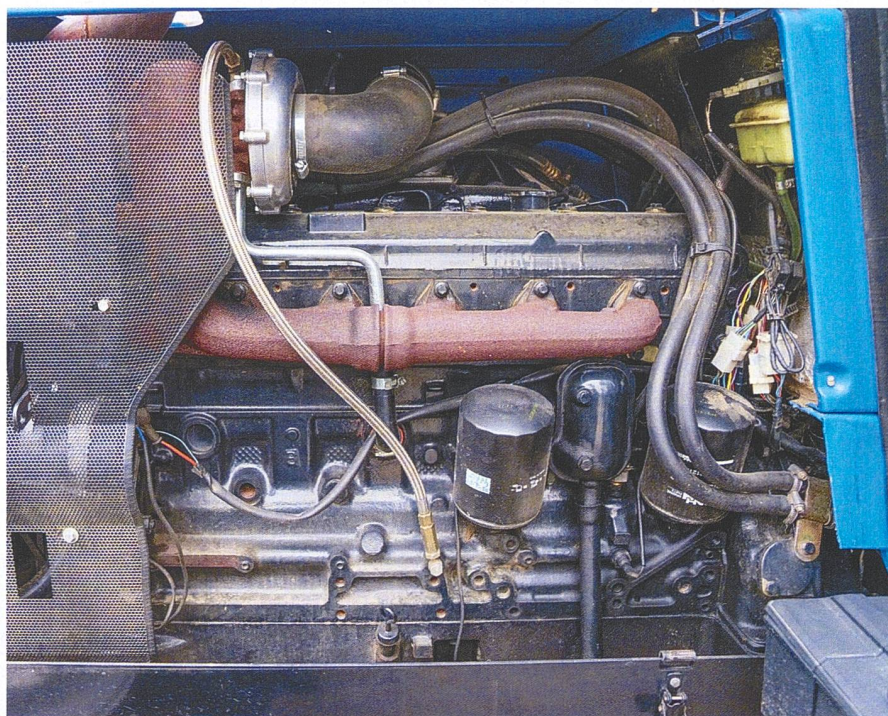
1979: Fiat schliesst sich mit Versatile zusammen, welche für Fiat Schlepper von 230 bis 350 PS herstellen; die beiden grossen Modelle haben einen 14,8 l-V8-Cummins Motor.

1984: Fiat Trattori wird zu Fiatagri, die Traktorenmarke des Fiat-Konzerns bis zur Übernahme der Traktorenproduktion der Ford Motor Company.

1991: Kurz vor der Übernahme der Ford New Holland Gruppe tritt die Serie «Winner» von Fiatagri an. Die Traktoren der Serie «90» verfügen über Leistungen von 55 bis 180 PS. Sie sind mit einer schalldichten Komfortkabine ausgestattet, haben viele elektronische Regelungen und Bedienungen, voll synchronisierte Getriebe oder PowerShift-Getriebe und sind mit modernen Fiat-Iveco-Motoren ausgestattet. Topmodell ist der «180-90», der von 1984 bis 1994 gebaut wird.

Ab 1995: Die Traktoren werden unter dem Namen New Holland vermarktet, da dieser Konzern grosse Anteile in den Vereinigten Staaten hat. Fiat verspricht sich dadurch hohe Verkaufszahlen und eine bessere Vermarktung. Der Plan geht auf.

1999: New Holland (der Name New Holland ist von Ford an Fiat mitverkauft worden) sowie der Land- und Baumaschinenhersteller Case Corporation (beide USA) fusionieren zu Case-New Holland, CNH, das zu 90 Prozent im Besitz des Fiat-Konzerns ist. Heute ist CNH der zweitgrösste Traktorenhersteller der Welt, nach John Deere.



Die kompakte Bauweise erlaubte den Turbo-Einbau über dem Motorblock.