

Ropa staat stil bij 40 jaar rooitechniek

Akkerbouwer Hermann Paintner bouwde in 1972 een zelfrijdende zesrijgige bunkerbietenrooier die de basis legde voor Ropa. De 40-jarige oldtimer was eind vorig jaar eregast op Ropa's tweejaarlijkse Hausshow in het Zuid-Duitse Herngiersdorf. Een prachtkans voor de 12.000 bezoekers om stil te staan bij 40 jaar ontwikkeling in rooitechniek. Hermann Paintner reed zelf met zijn rode oercreatie en genoot zichtbaar tussen al het nieuwe geel.

Tussen 1972 en 2012 gebeurde veel bij de bietenrooiers – daarvoor hoeft u geen agrotechnicus te zijn. Dat komt vooral door de banden. Het is opvallend hoeveel die in 40 jaar groter zijn geworden. Doel daarbij is uiteraard om het hoge gewicht (dat vooral veroorzaakt wordt door grote bunker) te verdelen over meer liters lucht. De bandenspanning kan daardoor relatief laag blijven, want er is ondertussen veel bekend over het nadelige effect van

hoge drukken op de bodem. Daarnaast ademt ook de rechthoekige cabine op Hermanns boreling een duidelijk andere tijd uit dan het chique gevormde ronde onderkomen op de huidige rooiers. Een mooi voorbeeld in ontwikkeling (op de grote foto hiernaast goed te zien) is ook de aandrijving van de bladverspreider. Dat gebeurde veertig jaar geleden gewoon met een lange V-snaar met daarin een las om de lengte van de snaar goed passend te maken.

Aangedreven

Paintners eerste rooier had pendelende rooischaren. Die passen zich weliswaar goed aan aan de hoogte en de dikte van de biet, maar werken niet actief mee aan het lichten van de biet en daarmee aan het reinigen. De huidige rooischaren doen dat wel. Die sturen de bieten vervolgens over een set reinigungsrollen, zodat veel grond al weg is voordat de biet op de zonnen komt. Een markant onderscheid tussen de veertigjarige zelfrijder en de huidige is ook de grootte van de bunker. Die zit bij de grote moderne zelfrijders al gauw boven 40 kuub. Op de oer-Ropa was die bunker 14 kuub. Ook de motorisering is een markant verschil. De oerversie had twee Deutz-motoren: een zescilinder met 188 kW (256 pk) voor de aandrijving van de wielen en een viercilinder met 66 kW (90 pk) voor de aandrijving van de rooitechniek. Het gezamenlijke vermogen was 346 pk. De 'lichtste' Ropa nu (de nieuwe Euro Panther) haalt 390 kW (530 pk) uit een zescilinder Mercedes-motor. Niet direct te zien, maar wel degelijk een groot verschil is ook de wiel aandrijving: mechanisch via een transmissie met vier versnellingen op de 'oude' en traploos hydrostatisch nu.

Trendbreuk

Met de recente introductie van de Euro Panther vond er bij Ropa opnieuw een trendbreuk plaats. Tot 1994 had de firma namelijk ook tweessers in het programma, maar ging in dat jaar uitsluitend met driessers verder. Nu biedt de fabrikant opnieuw een tweessers. Die moet met zijn goede wendbaarheid vooral op kleine percelen tot een grote slagvaardigheid leiden en het openbreken van het perceel vergemakkelijken. De Euro Panther heeft een 'Hangausgleich', waarmee de bovenbouw op hellingen verticaal blijft



▲ Techniek van 40 jaar oud (boven) met niet-aangedreven rooischaren. Bij de huidige rooitechniek vallen vooral de reinigungsrollen op.



▲ Breed rubber (boven) van 40 jaar geleden was vooral nog klein in diameter. Tegenwoordig gaan breed groot goed samen.





▲ Hermann Paintner in de cabine van zijn 40-jaar oude creatie. Het prototype van deze machine had destijds geen cabine.

▲ Hermann Paintner, Ropa's grondlegger, spreekt samen met Kundendienstleider Michael Gruber de massaal toegestroomde geïnteresseerden toe.

staan. Verder kan de Panther ook in hondengang en heeft hij voorop banden in de maat 800/70R38; achterop is dat 900/60R38. Bij een volle bunker is de minimum bandenspanning 2 bar. De productie blijft dit jaar beperkt tot een kleine voorserie. In 2014 start de serieproductie. Eind jaren tachtig kwam Ropa ook met een

eigen zelfrijdende bietelader op de markt. Die 'Maus' is een ongekend internationaal succes geworden. Eind september afgelopen jaar verliet al de 1.000ste de fabriek. Van die 92 laders die vorig jaar van de band rolden, kwamen er een aantal terecht bij bietentelers in Canada, China en de VS. Er gingen er 29 in Duitsland zelf aan de slag. Ropa is daarmee

naar eigen zeggen overtuigend nummer één op de thuismarkt. Die status (met Holmer als concurrent) claimen ze ook bij de rooiers. Opvallend is dat in ruim 100 van de 275 verkopen de nieuwe Ropa in de plaats kwam van een machine van een andere fabrikant. Bij bietentelers spreekt de naam Ropa dus blijkbaar boekdelen. Met een steeds groter



▲ De nieuwe Panther heeft op de achteras rubber in de maat 900/60R38. Op de vooras ligt 800/70R38. De minimum spanning is twee bar.



▲ De Euro Tiger XL kan overweg met een 8- of 9-rijig voorzetstuk. Op de vooras van deze rooier passen banden in de maat 900/60R32 of 1050/50R32.

aantal bezoekers op de tweejaarlijkse huishuishow kan daarover ook weinig twijfel bestaan.

Herngiersdorf

Zo'n 12.000 bezoekers kwamen er eind vorig jaar op de traditionele huishuishow van Ropa af. Het verkeer in het Zuid-Duitse gehucht Hern-

giersdorf is dan compleet ontregeld. De show vindt plaats in de jaren dat er geen Agritechnica is, want daar staat Ropa uiteraard ook als exposant. In Herngiersdorf werken bij Ropa 300 mensen; bij vijf eigen buitenlandse vestigingen zijn dat er nog eens 150. Ropa wist afgelopen jaar 275 machines te verkopen met een totaal vermogen van 138.235 pk.

In 2011 was dat totaal aan motorvermogen zo'n 12.500 pk minder. Het ging om 183 rooiers en 92 laders. Die kwamen terecht in 21 landen. Van de 183 rooiers bleven er 121 in de EU en daarvan bleef ruim de helft in Duitsland. 



▲ De eerste cabine op een Ropa was net als de trekkercabines uit die tijd vooral hoekig. Van geluidsisolatie was nauwelijks sprake; je zat vooral droog. De huidige cabine komt van een mondiaal opererende fabrikant en doet op het gebied van geluidsdruk en klimaatregeling niet onder voor die van luxe personauto's.



▲ Twee luchtgekoelde Deutz-motoren (links) zorgen op de eerste Ropa voor een gezamenlijk vermogen van 346 pk. Bij de huidige Ropa's zorgt één vloeistofgekoelde zescilinder Mercedes voor een vermogen van 390 kW (530 pk) in de nieuwe tweessige Panther tot aan 440 kW (598 pk) in de grote drieassige Tiger.

