

Drei Generationen der Familie Hrdlicka

– Ingenieure im Dienste von Mlada Boleslav

Karel, Peter und Martin sind die drei Konstrukteure, die seit mehr als 80 Jahren mit Skoda verbunden sind. Karel, geboren 1888, stammte aus einer sehr armen Familie, bekam wegen guter schulischer Leistungen Stipendien...sowohl für Gymnasium wie auch für die Hochschule.

Seine Praxis erlangte er bei Barton in Nachod, Dobson und Barlow in Bolton, dann bei Ringhofer-Eisenbahnwagens-Smichov in Prag. Seit 1921 war er als Sekretär des Verbandes der Metallarbeiter tätig. Sein Lohn war für damalige Zeit extrem hoch. Trotzdem stieg er 1928 auf Geheiss des Direktors der Skoda-Pilsen Werke Löwenstein auf den Posten des stellvertretenden Direktors bei Skoda Mlada Boleslav ein...Mit seiner Arbeitsweise schuf er neue Parameter. Er begann um fünf Uhr früh, schlief mittags, blieb dann im Büro oft bis neun Uhr abends...

Die Wirtschaftskrise in den Dreissigern führte auch bei Skoda zur Einführung billigerer Autos in die Produktionsreihe. Diese Strategie vertrat vehement Karel Hrdlicka und gilt daher als Vater des Populars. Dieses Auto hat die Massenmobilität in der Tschechoslowakei eingeläutet. Es wurde sogar erfolgreich exportiert. Durch Langstreckenreisen auf allen Kontinenten war Skoda zu einem Begriff geworden. Hrdlickas Konzept verhalf Skoda die Tatraverke in der Produktion von Personenwagen zu überholen. Nach 1939 musste er die Automobilfabrik Skoda, die nun Reichswerke H. Göring hiess, verlassen.

Der zweite im Bund, Petr Hrdlicka, geboren 1934, wuchs im Luxus auf. Auch er wollte schon bald Autos bauen, aber 1948 wurde ihm sogar das Abitur vom kommunistischen Regime verwehrt. Er absolvierte gezwungenermassen eine Lehre. Dann widmete er sich bewusst, aus eigener Initiative der komplizierten hypoiden Zahnradmechanik, damit er quasi „unabdingbar“ würde. Seine Beharrlichkeit und Fleiss haben sich gelohnt. Deshalb hat man ihn auch im Forschungsinstitut und bei Skoda eingestellt. In den Sechzigern durfte er sogar nach Oerlikon, Zürich und berechnete dort beim Bühler verschiedene Getriebe, mitunter für Peugeot. Er reiste mit dieser Mission auch nach Frankreich, was für einen fremden Mitarbeiter natürlich als grosse Auszeichnung galt. Bald bekam er auch weitere Angebote, z.B. von VW für den K 70 und DAF

aber auch aus den USA. Für die Franzosen berechnete er Teile von Helikoptern der Sudaviation. Auch ein gepanzerter Transporteur AMX ging durch seine Hände. Es war nicht von der Hand zu weisen, dass er im Westen bleiben könnte. Seine Familie musste aber zu Hause bleiben, also von einer Flucht konnte keine Rede sein...

1982 begann er am Skoda Favorit zu arbeiten. Ein ganz neues Auto mit Frontmotor...Unter grösstem Leistungsdruck bestand er auch diese Prüfung. Die Karosserie wurde in Italien entworfen, Zubehör wurde zumeist zu Hause hergestellt, was zu unerwarteten Schwierigkeiten führte. Der Favorit war erfolgreich, was schliesslich zur Übernahme von Skoda durch VW führte.

Der jüngste Spross des Hrdlicka-Clans, Martin, war Spezialist für Bremsen, aber bald wurde er es auch für Motoren und Fahrwerke. Durch rasche und zuverlässige Entwicklungsarbeit überzeugte er sogar den damaligen obersten Boss Piech. Auch er reist viel, präsentiert Skoda im Ausland, gilt als unermüdlich, wie sein Vater.

Im Interview verteidigt Martin Hrdlicka nachwievor den Verbrennungsmotor vor dem reinen Elektronantrieb. Der Hybrid scheint ihm zumindest noch logisch. Er setzt alles auf bessere Steuerung und somit Effizienz.

Am Beispiel von Diesel skizziert er die logische Entwicklung, die der Ottomotor noch nicht abgeschlossen hatte. Einspritzpumpen für Dieselmotoren arbeiten heute mit bis zu 2500 Bar! Das wäre früher, als die Arbeitsdrucke kaum 200 Bar überstiegen, einfach völlig undenkbar. Für solche Beanspruchung musste zuerst aber der geeignete Stahl entwickelt worden sein. Ottomotoren lassen sich noch optimieren, beteuert er mit Überzeugung. Als weiteres Hindernis am Weg zur Elektrifizierung der Autos sieht er im Umbau der gesamten Automobilindustrie. Diese soll nicht vor 20 Jahren möglich sein. „Skoda ist auf dem richtigen Weg“, betont er gerne.

Aus tschechischen Quellen zusammengetragen

von Dr. Carole L. Rimpau und Dr. Georg. w. Pollak, sc.