

Výjimečný konstruktér a manažer Petr Hrdlička slaví 90 let

13.9.2024 - | ŠKODA AUTO

Životní příběh Petra Hrdličky, který dnes slaví 90. narozeniny (*12. září 1934), je úzce spojený s tuzemským automobilovým průmyslem a značkou Škoda. Dokázal se prosadit díky svým znalostem konstrukce moderních automobilů, stal se ředitelem technického vývoje, jehož hlavním úkolem byl vývoj modelu Škoda Favorit, svou stopu zanechal i u modelu Škoda 1000 MB a evoluce vozů Škoda s motorem vzadu v 80. letech.

Úspěšná kariéra okolnostem navzdory

Petr Hrdlička se narodil 12. září 1934 v Praze. Kádrové posudky mu kvůli působení jeho otce na pozici ředitele automobilky za 2. světové války znemožnily přijetí na vysokou školu, a tak nastoupil do Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV). Díky schopnostem a odhodlání, ale i souhrou příznivých okolností jej v roce 1954 přece jen přijali na ČVUT, po promoci pak Petr Hrdlička nastoupil v roce 1959 do automobilky Škoda do oddělení konstrukce přípravků.

Značný dopad na modely s motorem vzadu

Díky specializaci na hypoidní ozubená kola dostal Petr Hrdlička již v roce 1959 úkol vypočítat parametry soukolí zadní nápravy na připravovaný nový model Škoda 1000 MB. Jeho práce se projevila i na změnách dalších komponent vozu tak, aby byla zajištěna jejich odolnost. V druhé polovině 70. let minulého století pracoval Petr Hrdlička jako vedoucí útvaru Vědeckotechnického rozvoje v ÚVMV, kde založil i oddělení inovací, které se zabývalo i modernizací modelů Škoda 742 a 743. Přispěl zejména k vývoji vlečené zadní nápravy, ale zasadil se třeba i o aplikaci hřebeného řízení, výkonnější brzdové soustavy či úpravy čtyřstupňové převodovky na pětistupňovou s cílem dosáhnout nižší hlučnosti a spotřeby paliva.

Nejdůležitější projekt: Vývoj modelu Škoda Favorit

Petr Hrdlička je nejvíce spjatý s modelem Škoda Favorit, jehož úspěch byl pro automobilku životně důležitý – přinesl vytoužený přechod na moderní koncepci s motorem vpředu a s pohonem předních kol. Jako ředitel technického vývoje pracoval Petr Hrdlička v Mladé Boleslavi sedm let od března 1983 do března 1990. Na samotném počátku byl strůjcem kontraktu s designérem Giuseppem „Nuccio“ Bertone a díky své technické erudici ovlivňoval u veškerých komponent vozu jejich vývoj, konstrukci i případné dodávky od subdodavatelů, u nichž prosadil zavedení řady moderních technologií. Týmu kolem Petra Hrdličky se podařilo projekt Škoda Favorit úspěšně dokončit v rekordním čase. Zcela nový vůz se veřejnosti poprvé představil už v září 1987. Moderní koncepcí a zavedením nových technologií výrazně přispěl k modernizaci celého automobilového průmyslu v tehdejší Československu a položil základy pro rozhodnutí koncernu Volkswagen o vstupu do české automobilky v roce 1991.

Po odchodu ze Škoda Auto v roce 1990 se Petr Hrdlička s automobilkou opět profesně spojil v polovině 90. let v pozici externího konzultanta a nadále zůstával v kontaktu především s oddělením vývoje.

Technické dědictví rodiny Hrdličkových

S mladoboleslavskou automobilkou je sága rodiny Hrdličkových spjata již od ledna 1929, kdy se Karel Hrdlička (1. 3. 1888 – 7. 12. 1979, otec Petra Hrdličky) stal náměstkem závodního ředitele, a

záhy ředitelem celé automobilky, jejíž tehdejší oficiální název byl Akciová společnost pro automobilový průmysl (ASAP). Na této pozici setrval až do roku 1942, kdy jeho angažmá pod tíhou válečných událostí skončilo. Za jeho éry se Škoda posunula na první místo mezi silnou domácí konkurencí a etablovala mimo jiné modelové řady Popular, Rapid, Favorit či Superb. To vše zejména díky zavedení poprvé v Československu sériové výroby ve zcela novém moderním závodě.

V rodinné tradici pokračuje syn Petra Hrdličky Martin (*1969), který spojil svou profesní dráhu s mladoboleslavskou značkou Škoda v lednu 1993. Také on se řadí k rozeným technikům s globálním přesahem, nyní působí jako vedoucí vývoje podvozku a agregátu.

Uvedená cena Škoda Originálního příslušenství je pouze orientační a není nabídkou ve smyslu ust. § 1732 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů. Aktuální cenu Škoda Originálního příslušenství vám na požádání sdělí váš autorizovaný prodejce vozů Škoda. Uvedené ceny Škoda Originálního příslušenství nezahrnují případné náklady na jejich montáž. Originální příslušenství je určeno k instalaci až po úvodní registraci vozidla a ovlivňují emise CO vozidla. Změna emisí CO však není zohledněna v prohlášení o shodě vystavované Škoda Auto a.s. Montáž Škoda Originálního příslušenství a mimořádná výbava vozidla mohou rovněž ovlivnit i jiné relevantní parametry vozidla jako je hmotnost, valivý odpor, aerodynamika, jakož i spotřeba pohonných hmot či výkonnostní ukazatele vozidla. Na základě omezení dle zvolené motorizace či výbavy nemusí být montáž požadovaného příslušenství u vybraného vozidla možná. Pro více informací kontaktujte svého autorizovaného prodejce vozů Škoda.

Úspěšná kariéra okolnostem navzdory

Petr Hrdlička se narodil 12. září 1934 v Praze. Kádrové posudky mu kvůli působení jeho otce na pozici ředitele automobilky za 2. světové války znemožnily přijetí na vysokou školu, a tak nastoupil do Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV). Díky schopnostem a odhodlání, ale i souhrou příznivých okolností jej v roce 1954 přece jen přijali na ČVUT, po promoci pak Petr Hrdlička nastoupil v roce 1959 do automobilky Škoda do oddělení konstrukce přípravků.

Značný dopad na modely s motorem vzadu

Díky specializaci na hypoidní ozubená kola dostal Petr Hrdlička již v roce 1959 úkol vypočítat parametry soukolí zadní nápravy na připravovaný nový model Škoda 1000 MB. Jeho práce se projevila i na změnách dalších komponent vozu tak, aby byla zajištěna jejich odolnost. V druhé polovině 70. let minulého století pracoval Petr Hrdlička jako vedoucí útvaru Vědeckotechnického rozvoje v ÚVMV, kde založil i oddělení inovací, které se zabývalo i modernizací modelů Škoda 742 a 743. Přispěl zejména k vývoji vlečené zadní nápravy, ale zasadil se třeba i o aplikaci hřebeného řízení, výkonnější brzdové soustavy či úpravy čtyřstupňové převodovky na pětistupňovou s cílem dosáhnout nižší hlučnosti a spotřeby paliva.

Nejdůležitější projekt: Vývoj modelu Škoda Favorit

Petr Hrdlička je nejvíce spjatý s modelem Škoda Favorit, jehož úspěch byl pro automobilku životně důležitý – přinesl vytoužený přechod na moderní koncepci s motorem vpředu a s pohonem předních kol. Jako ředitel technického vývoje pracoval Petr Hrdlička v Mladé Boleslavi sedm let od března 1983 do března 1990. Na samotném počátku byl strůjcem kontraktu s designérem Giuseppem „Nuccio“ Bertone a díky své technické erudici ovlivňoval u veškerých komponent vozu jejich vývoj, konstrukci i případné dodávky od subdodavatelů, u nichž prosadil zavedení řady moderních technologií. Týmu kolem Petra Hrdličky se podařilo projekt Škoda Favorit úspěšně dokončit v rekordním čase. Zcela nový vůz se veřejnosti poprvé představil už v září 1987. Moderní koncepcí a zavedením nových technologií výrazně přispěl k modernizaci celého automobilového průmyslu v tehdejší Československu a položil základy pro rozhodnutí koncernu Volkswagen o vstupu do české

automobilky v roce 1991.

Po odchodu ze Škoda Auto v roce 1990 se Petr Hrdlička s automobilkou opět profesně spojil v polovině 90. let v pozici externího konzultanta a nadále zůstal v kontaktu především s oddělením vývoje.

Technické dědictví rodiny Hrdličkových

S mladoboleslavskou automobilkou je sága rodiny Hrdličkových spjata již od ledna 1929, kdy se Karel Hrdlička (1. 3. 1888 – 7. 12. 1979, otec Petra Hrdličky) stal náměstkem závodního ředitele, a záhy ředitelem celé automobilky, jejíž tehdejší oficiální název byl Akciová společnost pro automobilový průmysl (ASAP). Na této pozici setrval až do roku 1942, kdy jeho angažmá pod tíhou válečných událostí skončilo. Za jeho éry se Škoda posunula na první místo mezi silnou domácí konkurencí a etablovala mimo jiné modelové řady Popular, Rapid, Favorit či Superb. To vše zejména díky zavedení poprvé v Československu sériové výroby ve zcela novém moderním závodě.

V rodinné tradici pokračuje syn Petra Hrdličky Martin (*1969), který spojil svou profesní dráhu s mladoboleslavskou značkou Škoda v lednu 1993. Také on se řadí k rozeným technikům s globálním přesahem, nyní působí jako vedoucí vývoje podvozku a agregátu.

Úspěšná kariéra okolnostem navzdory

Petr Hrdlička se narodil 12. září 1934 v Praze. Kádrové posudky mu kvůli působení jeho otce na pozici ředitele automobilky za 2. světové války znemožnily přijetí na vysokou školu, a tak nastoupil do Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV). Díky schopnostem a odhodláním, ale i souhrou příznivých okolností jej v roce 1954 přece jen přijali na ČVUT, po promoci pak Petr Hrdlička nastoupil v roce 1959 do automobilky Škoda do oddělení konstrukce přípravků.

Značný dopad na modely s motorem vzadu

Díky specializaci na hypoidní ozubená kola dostal Petr Hrdlička již v roce 1959 úkol vypočítat parametry soukolí zadní nápravy na připravovaný nový model Škoda 1000 MB. Jeho práce se projevila i na změnách dalších komponent vozu tak, aby byla zajištěna jejich odolnost. V druhé polovině 70. let minulého století pracoval Petr Hrdlička jako vedoucí útvaru Vědeckotechnického rozvoje v ÚVMV, kde založil i oddělení inovací, které se zabývalo i modernizací modelů Škoda 742 a 743. Přispěl zejména k vývoji vlečené zadní nápravy, ale zasadil se třeba i o aplikaci hřebeného řízení, výkonnější brzdové soustavy či úpravy čtyřstupňové převodovky na pětistupňovou s cílem dosáhnout nižší hlučnosti a spotřeby paliva.

Nejdůležitější projekt: Vývoj modelu Škoda Favorit

Petr Hrdlička je nejvíce spjatý s modelem Škoda Favorit, jehož úspěch byl pro automobilku životně důležitý – přinesl vytoužený přechod na moderní koncepci s motorem vpředu a s pohonem předních kol. Jako ředitel technického vývoje pracoval Petr Hrdlička v Mladé Boleslavi sedm let od března 1983 do března 1990. Na samotném počátku byl strůjcem kontraktu s designérem Giuseppem „Nuccio“ Bertone a díky své technické erudici ovlivňoval u veškerých komponent vozu jejich vývoj, konstrukci i případné dodávky od subdodavatelů, u nichž prosadil zavedení řady moderních technologií. Týmu kolem Petra Hrdličky se podařilo projekt Škoda Favorit úspěšně dokončit v rekordním čase. Zcela nový vůz se veřejnosti poprvé představil už v září 1987. Moderní koncepcí a zavedením nových technologií výrazně přispěl k modernizaci celého automobilového průmyslu v tehdejší Československu a položil základy pro rozhodnutí koncernu Volkswagen o vstupu do české automobilky v roce 1991.

Po odchodu ze Škoda Auto v roce 1990 se Petr Hrdlička s automobilkou opět profesně spojil v polovině 90. let v pozici externího konzultanta a nadále zůstal v kontaktu především s oddělením vývoje.

Technické dědictví rodiny Hrdličkových

S mladoboleslavskou automobilkou je sága rodiny Hrdličkových spjata již od ledna 1929, kdy se Karel Hrdlička (1. 3. 1888 – 7. 12. 1979, otec Petra Hrdličky) stal náměstkem závodního ředitele, a záhy ředitelem celé automobilky, jejíž tehdejší oficiální název byl Akciová společnost pro automobilový průmysl (ASAP). Na této pozici setrval až do roku 1942, kdy jeho angažmá pod tíhou válečných událostí skončilo. Za jeho éry se Škoda posunula na první místo mezi silnou domácí konkurencí a etablovala mimo jiné modelové řady Popular, Rapid, Favorit či Superb. To vše zejména díky zavedení poprvé v Československu sériové výroby ve zcela novém moderním závodě.

V rodinné tradici pokračuje syn Petra Hrdličky Martin (*1969), který spojil svou profesní dráhu s mladoboleslavskou značkou Škoda v lednu 1993. Také on se řadí k rozeným technikům s globálním přesahem, nyní působí jako vedoucí vývoje podvozku a agregátu.

Úspěšná kariéra okolnostem navzdory

Petr Hrdlička se narodil 12. září 1934 v Praze. Kádrové posudky mu kvůli působení jeho otce na pozici ředitele automobilky za 2. světové války znemožnily přijetí na vysokou školu, a tak nastoupil do Ústavu pro výzkum motorových vozidel (ÚVMV). Díky schopnostem a odhodláním, ale i souhrou příznivých okolností jej v roce 1954 přece jen přijali na ČVUT, po promoci pak Petr Hrdlička nastoupil v roce 1959 do automobilky Škoda do oddělení konstrukce přípravků.

Značný dopad na modely s motorem vzadu

Díky specializaci na hypoidní ozubená kola dostal Petr Hrdlička již v roce 1959 úkol vypočítat parametry soukolí zadní nápravy na připravovaný nový model Škoda 1000 MB. Jeho práce se projevila i na změnách dalších komponent vozu tak, aby byla zajištěna jejich odolnost. V druhé polovině 70. let minulého století pracoval Petr Hrdlička jako vedoucí útvaru Vědeckotechnického rozvoje v ÚVMV, kde založil i oddělení inovací, které se zabývalo i modernizací modelů Škoda 742 a 743. Přispěl zejména k vývoji vlečené zadní nápravy, ale zasadil se třeba i o aplikaci hřebeného řízení, výkonnější brzdové soustavy či úpravy čtyřstupňové převodovky na pětistupňovou s cílem dosáhnout nižší hlučnosti a spotřeby paliva.

Nejdůležitější projekt: Vývoj modelu Škoda Favorit

Petr Hrdlička je nejvíce spjatý s modelem Škoda Favorit, jehož úspěch byl pro automobilku životně důležitý – přinesl vytoužený přechod na moderní koncepci s motorem vpředu a s pohonem předních kol. Jako ředitel technického vývoje pracoval Petr Hrdlička v Mladé Boleslavi sedm let od března 1983 do března 1990. Na samotném počátku byl strůjcem kontraktu s designérem Giuseppem „Nuccio“ Bertone a díky své technické erudici ovlivňoval u veškerých komponent vozu jejich vývoj, konstrukci i případné dodávky od subdodavatelů, u nichž prosadil zavedení řady moderních technologií. Týmu kolem Petra Hrdličky se podařilo projekt Škoda Favorit úspěšně dokončit v rekordním čase. Zcela nový vůz se veřejnosti poprvé představil už v září 1987. Moderní koncepcí a zavedením nových technologií výrazně přispěl k modernizaci celého automobilového průmyslu v tehdejší Československu a položil základy pro rozhodnutí koncernu Volkswagen o vstupu do české automobilky v roce 1991.

Po odchodu ze Škoda Auto v roce 1990 se Petr Hrdlička s automobilkou opět profesně spojil v polovině 90. let v pozici externího konzultanta a nadále zůstal v kontaktu především s oddělením vývoje.

Technické dědictví rodiny Hrdličkových

S mladoboleslavskou automobilkou je sága rodiny Hrdličkových spjata již od ledna 1929, kdy se

Karel Hrdlička (1. 3. 1888 – 7. 12. 1979, otec Petra Hrdličky) stal náměstkem závodního ředitele, a záhy ředitelem celé automobilky, jejíž tehdejší oficiální název byl Akciová společnost pro automobilový průmysl (ASAP). Na této pozici setrval až do roku 1942, kdy jeho angažmá pod tíhou válečných událostí skončilo. Za jeho éry se Škoda posunula na první místo mezi silnou domácí konkurencí a etablovala mimo jiné modelové řady Popular, Rapid, Favorit či Superb. To vše zejména díky zavedení poprvé v Československu sériové výroby ve zcela novém moderním závodě.

V rodinné tradici pokračuje syn Petra Hrdličky Martin (*1969), který spojil svou profesní dráhu s mladoboleslavskou značkou Škoda v lednu 1993. Také on se řadí k rozeným technikům s globálním přesahem, nyní působí jako vedoucí vývoje podvozku a agregátu.

<https://www.skoda-auto.cz/novinky/novinky-detail/2024-09-12-skoda-auto-vyjimecny-konstrukter-a-manazer-petr-hrdlicka-slavi-90-let>