



Text **Eliane Maggi** Fotos **Marga Schuttenhelm**

Er versteht sich nicht als Erfinder, obschon er bahnbrechende Veränderungen herbeigeführt hat. Max Horlacher ist der Auffassung, lediglich bereits Bestehendes weiterentwickelt zu haben. Er hatte drei grosse Träume: einen Flieger und ein eigenes Auto zu bauen und Military zu reiten. Alle konnte er sich erfüllen. Wohl ein Grund dafür, dass der 81-jährige Fricktaler zufrieden wirkt und während des Gesprächs häufig ein Lächeln über sein Gesicht huscht.

Darauf angesprochen, dass andere in seinem Alter die Beine gemütlich unter dem Tisch ausstrecken, sagt Max Horlacher vehement: «Rentner, den Ausdruck kann ich nicht hören! Diesen Begriff gibt es bei keinem normalen Volk: Stellen Sie sich diesen Status bei Indianern oder einem Urvolk vor. Dort sind die Alten die Weisen. Bei uns werden sogar Bischöfe pensioniert. Das bedeutet, man kappt dem Bischof den Strom zum Himmel. Das ist doch überaus jämmerlich», sagt er schelmisch. Natürlich sei er müde, finde für sich aber Wege, damit umzugehen.

Nach Fukushima reifte für den 81-jährigen erst recht wieder der Anreiz, Alternativen zur Atomenergie aufzuzeigen. Sein aktuelles Projekt ist die (Weiter-)Entwicklung eines Wasserrades, wie es schon die Römer kannten. Im Rhein platziert, soll es Energie erzeugen, die ins Netz eingespeist werden kann. Neu ist an Horlachers Prototyp, dass Hindernisse wie Baumstämme unter das Rad weggleiten können. Auch hier kommt der Leichtbau ins Spiel: Dank seines geringen Gewichts hebt sich das Rad, sobald ein Gegenstand im Wasser es touchiert. «Ein weiterer Vorteil dieses Prinzips ist, dass die Fische unsere Maschinerie unbeschadet überstehen.» Das Projekt realisierte er nicht in der eigenen Firma, sondern in

Zusammenarbeit mit einem Kollegen im Schwarzwald. «Auch so ein alter Esel wie ich, der gleiche Spinner», scherzt er. In Kooperation mit dem Besitzer eines Sportgeschäfts für Elektrofahrräder (Flyer) – nochmals ein Rentner – wird das Gerät im benachbarten Mumpf demnächst in den Rhein gesetzt. Das Ziel: Alle 72 im Sportgeschäft stehenden Elektrobikes sollen künftig auf diese Weise mit Ökostrom versorgt werden.

Firmengründung

Am Anfang seines Berufslebens hatte Max Horlachers Kreativität wenig Raum. Auf Wunsch der Eltern erlernt er den Beruf des Keramikmalers, obwohl längst die Leidenschaft für den Autobau in ihm brennt: «Wenn meine Mutter alle Türklinken und Wasserhähne polierte, wusste ich, dass mein Onkel zu Besuch kommen würde. Er, ganz der Monsieur, war etwas Besonderes für mich. Er kam immer mit dem allerneuesten Bugatti. Mein Onkel und seine Autos verkörperten für mich die grosse Welt.» Denn sein Onkel zeichnet und produziert in den 1930er-Jahren als Kreativkopf einer Karosseriefirma die legendären Karosserien für Bugatti im Elsass, nahe Colmar.

Der Neffe nimmt vorläufig mit der Keramikmalerei vorlieb. Obschon der Enthusiasmus fehlt, entwickelt er im Anschluss an die Lehre einen Miniaturbrennofen samt Zubehör für Bastler – der erste Ausdruck seines Erfindergeistes. Einige

«Natürlich gab es Leute, die mich für einen Spinner hielten.»

Jahre später, «weil mich niemand anstellen wollte», wie er mit Schalk in den Augen erzählt, «beschloss ich, selber etwas auf die Beine zu stellen». In einer Bude ohne Wasser und Strom, auf einem Möhliner Feld, fängt Max Horlacher 1962 an zu



Das «Gute Laune»-Hindernis für eine Military-Reitveranstaltung in Aachen: Max Horlacher entwarf den Parcours.

Foto: ZVB

SCHAFFENSKRAFT IM ALTER

Nimmermüder Pionier

Er lancierte die Leichtbauweise in der Schweizer Bahnindustrie und entwickelte als einer der Ersten hierzulande Solarautomobile. Heute, mit 81 Jahren, erforscht der gelernte Keramikmaler, wie sich Wasserkraft einfach in Strom umsetzen lässt.



Bald wird das «Energiefloss» auf den Rhein gelassen. Daneben eines der Solarmobile und sein Schöpfer Max Horlacher.

gelernter Keramikmaler, gründet 1962 die Horlacher AG im aargauischen Möhlin. Er ist Pionier der Leichtbauweise für Innenverkleidungen und Verschalungen für schweizerische und europäische Bahnen: IC-, Regio- sowie S-Bahn-Züge (wie der «Flirt») und Trams (das Zürcher «Cobra») wurden in seinem Betrieb gefertigt. Nebst einem muskelbetriebenen Flieger konstruierte er als einer der Ersten in der Schweiz Solarautos. Seine vierzehn Prototypen mit Elektro- oder Hybridantrieb reichen vom einfachen Zweiplätzer über den Transporter für Flughäfen bis zur Vierplätzer-Luxuslimousine. In seiner Werkstatt entstand auch ein Spezialrennrad mit Scheibenrädern für die vierfache Rad-Vizeweltmeisterin Barbara Ganz. Seit 1980 widmet er sich der Streckenplanung für Military-Reitveranstaltungen. Mit 75 entwarf er den Military-Parcours für die FEI World Equestrian Games 2006 in Aachen. Aktuell hat er den Prototyp eines Wasserrades gebaut, das im Rhein Energie in Strom umwandeln soll. Heute führt sein Sohn Boris die Firma, Max Horlacher amtiert als Verwaltungsratspräsident. em



aus Altersgründen nicht mehr übernehmen. Dennoch gelang ihm als 75-Jährigem auch hier noch ein grosser Coup.

Für den Aachener Organisator des bedeutendsten Wettkampfes in Deutschland, den Weltcup, erstellte er 2006 einen Parcours auf einem Gelände, auf dem noch nie eine Veranstaltung stattgefunden hatte. Um nicht Packe von Plänen mitnehmen zu müssen, griff Horlacher zu einem Präsentations-Gag: Er verkleinerte den Streckenplan, bis er in einer Streichholzschachtel Platz fand. Auf dem Deckel war die Strecke abgebildet, auf der Rückseite die Nummerierung der Hindernisse und innen nach Handorgelprinzip der Detailplan.

Auf die Frage nach dem Honorar winkt Horlacher ab: «Für mich war es einfach Spass. Ich hatte den Plausch daran, dass bei den VIPs in Aachen die Pffiffigkeit mit der Streichholzschachtel solche Begeisterung auslöste. Nachträglich musste ich Unmengen davon reproduzieren.»

Auch seine Schweizer Kollegen mochten den Parcours; die Planschachteln und das Erinnerungsbüchlein, das er anfertigen liess, machten die Runde. «Der Kreis der Military-Reiter ist sozusagen eine klebrige Gesellschaft, die sich mag und

«Meine Mitarbeiter habe ich daher stets als Kollegen betrachtet.»

streitet, aber nie voneinander loslassen kann. Daher treffen wir uns alle jährlich wieder.» Vielleicht trifft sich der umtriebige Rentner für weitere Projekte erneut mit seinem Pendant aus dem Sportgeschäft für Elektrofahrräder, auch dieser nicht wirklich müde und bereit, die Beine unter dem Tisch auszustrecken. «Weisen» wie Max Horlacher gehen die Ideen so schnell nicht aus. ■

davor gefürchtet, nach unorthodoxen Ansätzen zu suchen, auch wenn ich mich dazu hätte auf den Kopf stellen müssen. Ich bin fantasievoll, vielleicht sehe ich die Farben auch etwas prächtiger als andere; besitze den Ehrgeiz, etwas zu Ende zu bringen, verfüge über den langen Atem», resümiert er.

Und für seine Art zu schaffen stellt er fest: «Entscheidend war für mich immer der Nutzen. Natürlich durfte es gerne ein Experiment sein, wie 1978 die Fassadenverschalung der Autobahnraststätte in Pratteln. Eine Kombination zwischen plakativem orangefarbenem Kunststoff und schlichtem, kühlem Beton.» Eigentlich sei er überrascht, wie viel Wertschätzung die Menschen ihm für seine Ideen entgegengebracht hätten. «Natürlich gab es Leute, die mich für einen Spinner hielten.»

Firmenexpansion

Die Aufträge für die Doppelstockzüge für Stadler Rail und weitere Bahnen europaweit zwangen Horlacher in den 90er-Jahren, zu expandieren. «Gerne hätte ich mit der Truppe von sechs Leuten weitergearbeitet.» Mit einem kleinen Mitarbeiterkreis, der spezielle Aufträge für interessante Dinge übernimmt, die andere Betriebe aufgrund des mangelnden Know-hows nicht abdecken können. Stattdessen hiess es in der Firma: Aufträge reinholen, Formen und Modelle erstellen, mit CAD zeichnen und die Aufträge danach in die Produktion weitergeben. Teilweise in die Türkei, nach Polen oder in andere osteuropäische Staaten. Jahrelang wurden ganze Schiffsladungen mit Fensterrahmen für weisse Doppelstöcker in Thailand gefertigt.

Zu seinem Führungsstil befragt, sagt er: «Als Chef war ich – zieht man den Vergleich einer Kuhherde bei – weder die Leitkuh noch diejenige, die den Abschluss bildete. Ich war vielmehr das Tier, das am Rande der Herde steht und bedächtigt feine Blättchen und Gräschen kaut. Meine Mitarbeiter habe ich daher stets als Kollegen betrachtet.» Das Zepter hat der Firmengründer schon vor geraumer Zeit an seinen Sohn Boris und einen langjährigen Geschäftspartner abgegeben. Der Senior amtiert als Verwaltungsratspräsident der Horlacher in Möhlin und schaut mehrmals die Woche im Betrieb vorbei.

Im Nachhinein betrachtet habe es mehrere Produkte gegeben, die patentwürdig gewesen wären, sagt Horlacher. Weil er sie nicht als Erfindung sah, meldete er sie nicht an. Mit einer Ausnahme: Kunststoffsilos auf Rädern, die für die Viehfutterherstellung konzipiert waren. Darin wurde das nasse Gras eingefüllt, luftdicht verschlossen und geschleudert. Die grosse Unwucht und der einsetzende chemische Prozess bewirkten eine rasche Aushärtung. Dieses Patent verkaufte er nach Österreich, wo jahrelang die Produktion erfolgte.

Parcours in der Zündholzschachtel

Um seinen dritten Lebenswunsch zu realisieren, musste Max Horlacher lange warten. «Mein Traum als Junge war, Military-Reiter zu werden. Mit zwölf lernte ich reiten, konnte mir aber erst als 35-Jähriger ein eigenes Pferd anschaffen.» Wieder macht er keine halben Sachen. Seine beste Platzierung ist der 4. Rang an der Schweizer Meisterschaft 1972. Auch beim Reitsport wollte Horlacher etwas kreieren: 1980 erarbeitete er sein «Gesellenstück» als Streckenbauer, die Schweizer Meisterschaft in Möhlin. Heute noch skizziert er Parcours; die Verantwortung für eine Veranstaltung darf er

genau beobachten wollte. Als der Pilot – wie bei einem Fahrrad – in die Pedale trat, um zu beschleunigen, hoffte ich, dass der Flugkörper zumindest ein paar Zentimeter abheben würde. Damit wäre er für mich ja geflogen, und ich wäre glücklich gewesen. Aber er stieg gleich mehrere Meter hoch. Das waren unvergleichliche Momente!, blendet Horlacher zurück. Sein Flugzeug erregt Aufsehen. Das Verkehrshaus in Luzern stellt nicht nur das Produkt aus, sondern lädt seinen Erschaffer zu einer Planungssitzung ein. Es geht um das erste Rennen mit solarbetriebenen Autos, um die Tour de Sol, die 1985 vom Bodensee zum Genfersee führen soll. «Ich war von der Idee fasziniert, gleichzeitig konnte ich mir kaum vorstellen, wie es funktionieren könnte. Es wären acht Quadratmeter Solarzellen nötig gewesen, um ein Fahrzeug aufzuladen.»

Der Zufall hilft nach: Der spätere Bundesrat Kaspar Villiger hatte in Deutschland ein Solarfahrzeug in Auftrag gegeben, das nicht termingerecht für die Tour de Sol fertiggestellt wurde. Nachdem Villiger den Flieger im Verkehrshaus gesehen hatte, betraute er Horlacher damit, das begonnene Werk zu

«Ich war von der Idee eines Rennens mit Solarautos fasziniert.»

vollenden. Fortan hatte der Fricktaler an der Tour de Sol über Jahre die Nase vorne. Auch Migros und der Hersteller für Energiemessungen, Landis & Gyr, beauftragten Horlacher, Fahrzeuge für die Tour zu konzipieren. Jahre später überquerte der Tross den Gotthard. Die hyperleichten Fahrzeuge, die geradeaus bis zu 120 Stundenkilometer erreichten, wurden bei der Abfahrt unheimlich schnell – was äusserst gefährlich war. Horlacher versuchte, die Sicherheit zu verbessern, ohne an Gewicht zuzulegen. Auch dies gelang dem innovativen Pionier.

Bill Clinton testet Horlacher-Modell

Seinen zweiten Bubentraum hatte er sich 1964, im zweiten Betriebsjahr seiner Firma, erfüllt: «Wir bauten ein Rennmodell, das war meine Welt», erzählt er mit strahlenden Augen. Aber die Realität musste wieder in den Vordergrund treten, die Konzeption von Autos für den Alltag war angesagt. Die Horlacher bewies, dass zehn Quadratmeter Solarzellen einen Kleinwagen pro Jahr 10 000 Kilometer weit bewegen können. In den 1990er-Jahren interessierte sich sogar die US-Regierung für die von Horlacher erbauten Solarmobile. Einer seiner 14 Prototypen wurde auf der McClellan Airforce Base in Kalifornien stationiert. Kein Geringerer als der damalige Präsident Bill Clinton testete den Pickup. Die nachfolgende Bush-Regierung kippte das alternative Projekt.

Für Horlacher war klar, dass die Erfahrungen aus der Tour de Sol nicht so bald kommerziell genützt würden. Er hatte vom Bund Subventionen erhalten, aber es blieb bei den Prototypen. «Die Zeit war nicht reif dafür, und in der Schweiz bestand auch kein entsprechender Markt. Die Schweiz sollte der Öffentlichkeit lediglich zeigen, dass solche Alternativen möglich waren.» Der Bastler war seiner Zeit voraus. «Als Firmeninhaber bin ich immer wieder mit neuen Bedürfnissen konfrontiert worden. Auf dem Weg zu einem Kunden gingen mir alle möglichen Ideen durch den Kopf. Ich habe mich nie



geschäften. Im Zweigbetrieb seines Onkels absolviert er parallel dazu ein Stage, zwecks Einführung in die Kunststoffverarbeitung. Die Firma fertigte bereits seit 1957 Rennwagen, Stossstangen für Busse sowie Gehäuse für Strassenlaternen aus Kunststoff. Letztere soll der Neffe nun in der Schweiz vertreiben.

Der Handel ist aber nicht sein Ding: Nachdem ihn die Franzosen auslachen, als er mit einem Auftrag über fünf Strassenlaternen zurückkommt, bietet er ihnen kurzerhand an, die Produktion in seiner eigenen Firma aufzunehmen. In der Folge produzierte die Horlacher AG tausende von Strassenleuchten, unter anderem 1500 Stück für die Expo 1964 in Lausanne. «An der Ausstellung marschierte ich mit geschwelter Brust und hochgerichtetem Blick durch die Alleen mit den von uns gefertigten Leuchten», lässt Horlacher diese Eindrücke Revue passieren.

Grossauftrag von Schindler

Von da an ist Kunststoff für Horlachers Firma ein Selbstläufer. Durch seinen Vater, der bei Schindler in Pratteln (BL) tätig ist, kommt Max Horlacher auf die Idee, dieses Material im Eisenbahnbau anzuwenden. Er bemängelt, dass Eisenbahnwagen zu schwer gebaut seien und so unnötig Energie verbrauchten. Kurzenschluss geht er 1963 den Konzernen an und führt ihm ein Probeexemplar eines Fensters vor, das mit einem Viertel der Schrauben auskommt. «Mein Ansatz war die Leichtbauweise. Der Clou bestand in einem neuen Befestigungssystem für Fensterrahmen. Als Ästhetiker war mein Ehrgeiz geschürt, die Schrauben so anzubringen, dass sie verborgen im Fensterrahmen lagen.»

Sein Vorschlag findet Anklang, Schindler stellte die Produktion auf Kunststoff um. Der Fricktaler ergattert sich einen unvergleichlichen Stammkunden. Schindler übergab Horlacher in der Folge die gesamte Kunststoffverarbeitung. Am neuen Firmensitz im Dorfkern von Möhlin produzierte die Horlacher von Toilettenböden bis hin zu ganzen Wagendecken alle möglichen Gegenstände für den Innenausbau der Züge. Horlacher war zu diesem Zeitpunkt der einzige Betrieb, der für den Bahnwaggonbau zuarbeitete – die Zukunft der Firma war mittelfristig gesichert.

Kaspar Villiger erteilt Auftrag

Nun war die Zeit reif für den ersten Bubentraum, den Flugzeugbau. Max Horlacher entwickelte ein nur 46 Kilo leichtes Einmannflugzeug. 1983 hob es in Birrfeld ab, gesteuert von einem Piloten, der heute für den Pionier der Ultraleichtflugzeuge, Bertrand Piccard, als Konstrukteur tätig ist. «An jenem Silvestermorgen lag ich auf der eiskalten Piste, weil ich alles