



„Blacky“ steht auch heute noch jeden Tag in der Werkstatt

EMIL SCHWARZ

>VOM BAUERNHOF ZUM MEISTERTITEL

Unser langjähriger Mitarbeiter Dieter Lichtblau hatte die Gelegenheit, Emil Schwarz in seiner Werkstatt in Urbach zu besuchen. Da beide aus dem gleichen Jahrgang sind und sich auch schon sehr lange kennen, war es eine angeregte, lange Unterhaltung, bei der es um Motocross, wichtige und lustige Episoden, schwäbischen Erfindergeist und Sparsamkeit, aber auch um eine gewisse Schlitzohrigkeit ging.

// Text & Fotos: Dieter Lichtblau

Emil Schwarz wuchs auf einem Bauernhof auf und kam daher sehr schnell mit technischen Geräten in Berührung. Schon mit etwa sieben Jahren steuerte er gekonnt den Traktor über die Äcker rund um seine Heimatgemeinde Korb. Später gerieten die Zweiräder in den Fokus, und als ein Motocross-Pionier aus Korb ihn nach Rudersberg mitnahm, hatte ihn das Motocross-Virus sofort befallen. „Schnell war für mich klar: Das wird mein Sport!“, berichtet Schwarz. Passend zu seinen technischen Fähigkeiten begann er zudem eine Lehre als Werkzeugmacher beim Daimler in Stuttgart-Untertürkheim.

KEIN FÜHRERSCHEIN – KEINE RENNEN

1965 nahm ihn ein Kollege aus dem Club zu einem Motocross nach Wangen im Allgäu mit. Dort sollte

es in der Pause eine Trainingsfahrt geben, an der man ohne Führerschein teilnehmen konnte. Emil brettete mit seiner Maico beherzt über die Strecke, fuhr die schnellste Zeit und brachte damit so manchen Insider zum Staunen. Allerdings war für die Teilnahme an Rennen zur damaligen Zeit ein Führerschein der Klasse 1 für Motorräder vorgeschrieben und diesen Führerschein konnte man erst mit 18 Jahren erwerben. Zwischenzeitlich hatte Emil aber erfahren, dass man aus besonderen Gründen auch schon mit 16 diesen Führerschein machen konnte – ein gewisser Willy Bauer hatte es vorgemacht. Also wurde Emil 1966 mit 17 Jahren beim Landratsamt vorstellig und fragte nach einem solchen Papier. Der Beamte wollte wissen, was der Grund für seine Anfrage sei. Auf die ehrliche Aussage „Na, zum Motocross-Fahren“ lehnte

der Staatsdiener ab mit dem Satz: „Zum he sei langts no lang!“ (Übersetzung: „Zum Sterben ist noch genug Zeit!“)

ERSTE ERFOLGE – UND DENNOCH ERFOLGLOS

Emil ließ sich jedoch von der Niederlage auf dem Landratsamt nicht von seinem Vorhaben abbringen und versuchte sich in Feuchtwangen bei einem sogenannten wilden Rennen, das er tatsächlich direkt gewann. Später wurde er nach einem Einspruch, dem ohne Anhörung stattgegeben wurde, in der Wertung zurückgesetzt. Die Begründung der protestierenden Fahrer bei der Rennleitung: „Es kann nicht sein, dass uns so ein Neuling um die Ohren fährt. Da stimmt was nicht!“

Noch immer ohne Führerschein ging es zum nächsten Versuch in das nahe gelegene Aichwald. Dort sollte ein richtiges Motocross-Rennen stattfinden. „Ich hatte mir auf die weißen Nummerntafeln aus Blech eine Fantasienummer gemalt. Es lief gerade das freie Training für alle Klassen und ich habe mich dann einfach ohne Anmeldung irgendwie auf die Strecke geschmuggelt. Aber es ging nicht lange gut und ich wurde rausgewinkt und der Strecke verwiesen“, berichtet Emil mit einem breiten Grinsen.

DER „ECHTE“ EINSTIEG INS RENNGESCHEHEN

1967 war es endlich so weit: Mit dem Führerschein konnte Emil nun offiziell an Rennen teilnehmen und die Anreise erfolgte – wie zu der Zeit durchaus üblich – mit dem Motorrad im Kofferraum. Los ging es in Schopfheim und mit der schnellsten Trainingszeit in seiner Gruppe sorgte „der Neue“ gleich für Verwunderung. Allerdings gab es immer wieder auch technische Probleme mit der Maico. Für das Rennen in Ottenbach bekam er dann von Fritz Betzlbacher, der die Kupplungsmisere der Maico kannte, eine Montesa zum Probieren. Prompt sprang am Ende ein Sieg dabei heraus. Im Jahr 1968 stieg Emil Schwarz mit einer Montesa in den Juniorenpokal 250 ccm ein. Mit den Plätzen drei und zwei bei den ersten Rennen gab er gleich einen beeindruckenden Einstand, aber insgesamt war jenes Jahr eher geprägt von Verletzungssorgen. Im darauffolgenden Jahr besorgte er sich bei Otto Walz für den Einstieg in die Deutsche Meisterschaft eine WaBeHa-Montesa. Dort hatte er es gleich mit solchen Kalibern wie Adolf Weil, Willy Bauer, Christoph Specht, Erwin Schmider, Günter Eckenbach oder Herbert Schmitz zu tun. Dennoch gelangen ihm als Neuling im Laufe der Saison Top-Ten-Platzierungen. Ab 1971 wurde die Meisterschaft in der



Anfänge Ende der 60er noch auf Montesa (#41)



WANDEL DER ZEIT

„Damals bin ich gerne mit der 125er gefahren, da musste man nicht so viel trainieren und kam eine Weile nur mit Talent weiter. Doch dann haben sich die Kosten für den Sport stark nach oben entwickelt. Mit nur einem Motorrad für die Saison und dem Pkw mit Anhänger und Zelt ist heute niemand mehr unterwegs. Durch den straffen Terminkalender und die vielen Regionalserien gibt es auch keine sogenannten freien Rennen mehr. Zu meiner Zeit gab es an einem Renntag einen Prädikatslauf in einer Klasse und zusätzlich zu einem Pokallauf der B-Lizenz noch freie Rennen, zu denen der Veranstalter einlud. Da konnte man sein Startgeld sogar noch selbst verhandeln.“

1975 auf Yamaha in Rudersberg

Achtelliterklasse wieder eingeführt und schnell verdingte sich Schwarz auch in dieser Klasse: auf einer Husqvarna vom damaligen Importeur Krischer. Ganz „nebenbei“ leistete der fleißige Emil trotz Teilnahme in gleich zwei Klassen zudem seinen Wehrdienst ab. In der Deutschen Meisterschaft 125 ging es für Emil Schwarz 1973 mit der Husky schließlich rauf bis auf Platz vier.

AB 1973 AUCH INTERNATIONAL

Zwar zunächst noch ohne WM-Status etablierte sich die 125er-Klasse 1973 und 1974 auch international unter der Bezeichnung FIM Cup. Erster Sieger war André Malherbe und „Blacky“ finishte trotz nur

dreier gefahrener Rennen als Gesamtzehnter. 1975 erfolgte dann der Wechsel auf eine private Yamaha 125. Kurios: Für die letzten beiden Läufe in Crailsheim stellte Suzuki-Importeur Kurz eine nagelneue Maschine zur Verfügung, die erst direkt vor dem Rennen aus der Kiste heraus zusammengeschaubt wurde. Dennoch holte sich Schwarz in einem Rennen den Laufsieg. Zunächst blieb es aber bei dieser einmaligen Vorstellung und in der Deutschen Meisterschaft reichte es 1976 auf der gewohnten Yamaha immerhin zum Vizetitel. Ende 1976 stellte ihm Hermann Kurz erneut Suzukis zur Verfügung, diesmal für die Klasse 250 ccm. Eine davon war die Ex-WM-Maschine von Willy Bauer und damit kam er

bei der DM in Reisersberg auf die Plätze zwei und drei. Bereits 1975 hatte Schwarz mit einem Partner einen Motorradhandel gegründet und begann, sich mit der Verbesserung von Lenkkopf- und Schwingenglagern zu beschäftigen. Einmal in Konstrukturlaune, baute sich der Schwabe für die 125er-Klasse selber Rahmen und pflanzte Suzuki-Motoren ein. In der Deutschen Meisterschaft reichte es mit diesem Motorrad zum Vizetitel 1977, ein banaler Membranschaden verhinderte gar den ganz großen Wurf.

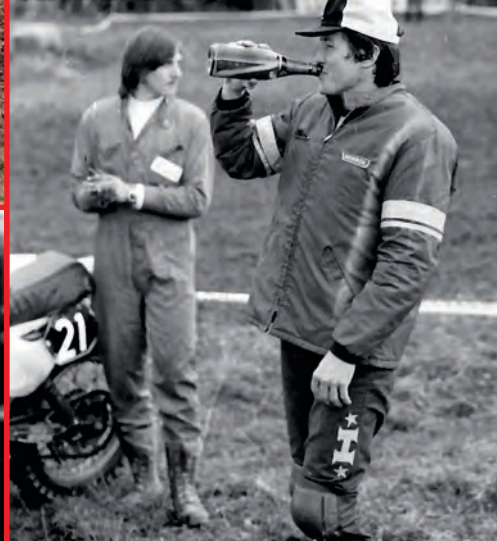
BELOHNUNG NACH VIELEN VIZETITELN

1978 sollte endlich der heiß ersehnte Meistertitel her, doch bei einem WM-Rennen im Frühjahr geriet



Honda-Holeshot vor der Suzuki-Meute in Holzgerlingen 1982

Emil gönnt sich einen Schluck Meister-Brause



KÜHE UND MOTOCROSS

„Gutes Geld gab es bei Rennen in Frankreich zu verdienen, die auch manchmal unter der Woche stattfanden. Da ging es sehr locker zu. Um sieben Uhr wurden die Kühe von der Weide getrieben, eine Strecke ausgesteckt und die Rennen gefahren. Noch während man sein Start- und Preisgeld abholte, wurde alles zurückgebaut und die Kühe nahmen ihr Gelände wieder in Besitz. Allerdings konnte ich solche Gelegenheiten leider nicht allzu oft wahrnehmen, da ich ja in der Firma stark eingespannt war.“



„Hat der Streckensprecher da etwa was Freches gesagt?“



Nein, alles gut. Findet auch Sieger Roland Diepold



1978 endlich der Titel

WECHSELSTUBE

„Aus der Zeit des Kalten Kriegs erinnere ich mich noch gerne an eine Anekdote von einem WM-Rennen 1980 in Trzic in Slowenien. Da hatte ich vorher vereinbart, dass mein Startgeld in Schweizer Franken ausbezahlt werden sollte, denn der damalige Dinar verlor beim Umtausch in D-Mark zu viel an Wert. Im Rennbüro wurde mir gesagt, dass ich mein Geld zwar in Schweizer Franken bekomme, es aber im Rathaus abholen müsste. Also fuhr ich ins Rathaus und traf auf einen Mitarbeiter, der mich in einen Raum mit einem riesigen Tresor führte. Mit wichtiger amtlicher Miene öffnete er die Türe – und was lag darin? Nichts außer meinem 500-Franken-Schein!“

ein Fuß unter die Raste und diese Verletzung bedeutete zunächst eine längere Auszeit. Kein guter Auftakt also bei der Jagd nach dem Meistertitel. Zusätzlich ließ die Belastung mit dem Aufbau der Firma nicht viel Zeit für die optimale technische Betreuung der Renngeräte und das Training. Obwohl es bei den ersten nationalen Rennen noch technische Probleme gab, reichte es beim letzten Rennen in Crailsheim nach einem Battle mit Kaspar Kirchenbauer im zweiten Lauf dennoch zum Meistertitel mit der Suzuki. Nach diesem Karrierehöhepunkt verschoben sich langsam die Prioritäten und die internationalen Starts waren nunmehr nur noch sporadisch. In der DM ging es 1979 zurück zu Yamaha und ab 1980 noch einmal für ein letztes neues Kapitel zu Honda.

UNFREIWILLIGES ENDE

Bei einem Unfall 1984 auf der Autobahn zog sich Emil eine Wirbelsäulenverletzung zu, die das Karriereende besiegelte und unter deren Folgen er heute noch hin und wieder zu leiden hat. Somit hatte fortan das berufliche Weiterkommen den Vorrang, und nachdem der Motorradhandel bereits kurz zuvor aufgegeben wurde, stand die Meisterprüfung an und der Aufbau seiner Firma für Präzisionsteile für Motorräder nahm Fahrt auf. Über die Jahrzehnte hat sich Schwarz einen exzellenten Ruf als Spezialist für Probleme im Fahrwerksbereich sowohl bei Off- und viel mehr noch bei Onroadern gemacht. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf patentierten Präzisionslagern für Lenkkopf, Schwinge und Umlenkung. Der Besuch seiner gleichnamigen Webseite darf für Interessierte getrost als Lesetipp bezeichnet werden. Vom Motocross-Geschehen hat Emil weitestgehend Abstand genommen, aber zu Besuchen bei Veranstaltungen in Aichwald, Gaildorf und Rudersberg oder dem Maico-Stammtisch und dem Tag der Legenden 2019 in Reil kann er sich schon noch aufrufen. Klassik-Rennen reizen ihn derzeit nicht, obwohl eine Honda, eine Montesa und eine Husqvarna in der Werkstatt stehen. Seiner Meinung nach ist das Motocross-Fahren auf den modernen Strecken heutzutage viel gefährlicher geworden: „Aber durch die verbesserte Technik wird da viel aufgefangen. Doch wenn dann mal etwas danebengeht, ist die Verletzungsgefahr um einiges höher. Daher muss man viel mehr trainieren, körperlich, mental und mit dem Motorrad.“ Auch mit über 70 Jahren ist „Ruhestand“ im Sprachgebrauch eines Emil Schwarz schlicht nicht existent. Jeden Tag steht er in der Werkstatt und hilft seinen Kunden bei der Beseitigung von Fahrwerksproblemen. Mit seiner Frau Claudia ist er dem Remstal treu geblieben und wohnt in einem eigenen Haus in Urbach – nur wenige Kilometer entfernt von dem Bauernhof in Korb, auf dem hoch oben auf einem Traktor alles begonnen hatte. <



1983 auf ungewohntem Terrain: Super-(Bretter-)Cross Stuttgart



Mutig: Schwarz prophezeigte vor der Saison 1983 einen Sieg in Ottenbach – und lieferte!



So ganz kann Emil von seiner MX-Vergangenheit nicht lassen



Ein echter Schwabe...



Schwarz hat sich mit Präzisionslagern einen Namen gemacht