



Mercedes-Benz

Ansprechpartner:
Birgit Pillkan

Telefon:
+49 711 17-49049

Presse-Information

Datum:
28. August 2011

Mercedes-Benz Classic

Interview mit Ewy Baronin von Korff-Rosqvist, 1962 – 1965 Mitglied des Mercedes-Werksteam für Tourenwagensport.

Ewy Baronin von Korff-Rosqvist, Anfang der 60er Jahre Mitglied im Mercedes-Benz Werksteam für Tourenwagensport und 1962 grandiose Siegerin des Großen Straßenpreises für Tourenwagen in Argentinien, war Gast bei der Mercedes-Benz & Friends Gala in Berlin-Tempelhof. Mercedes-Benz Classic hat sich mit ihr unterhalten.

Wie hat Ihnen die Mercedes-Benz & Friends Gala gefallen?

Die Veranstaltung ist unheimlich gut gemacht. Es ist für mich erstaunlich, wie man es schafft, so viele interessante Leute an einem Wochenende zusammenzubringen. Es ist natürlich wunderbar, dass man hier all die Fahrer und die historischen Fahrzeuge erleben kann. Ich bin sehr glücklich, dass ich dabei sein darf.

Wie sehen Sie heute als Grande Dame des Motorsports Ihre aktive Zeit bei Mercedes?

Diese Zeit ist für mich noch heute die schönste Zeit meines Lebens. Es war unheimlich interessant, zumal ich am Anfang kaum glauben konnte, dass ich als Frau für Mercedes fahren

125! Jahre Innovation

Daimler Communications, 70546 Stuttgart/Germany
Mercedes-Benz – Eine Marke der Daimler AG

durfte. Ich war ja die erste Frau, die von Mercedes als Rennfahrerin unter Vertrag genommen wurde.

Seite 2

**Was hat für Sie die Faszination „Mercedes“ ausgemacht?
Als Sie zu Mercedes kamen waren Sie ja schon zweifache
Europameisterin. Was hat sich also mit Ihrem
Engagement bei Mercedes geändert?**

Es war natürlich etwas ganz Besonderes für Mercedes zu fahren. Eine große Ehre. Schon allein deswegen, weil ich von der weniger bekannten Marke Volvo kam und Mercedes in der ganzen Welt hoch angesehen war. Natürlich kannten mich damals die arrivierten Mercedes-Fahrer nicht und haben selbstverständlich gefragt, was das soll, ein junges Mädchen im Team zu haben. Aber die haben ganz schnell gelernt wer ich bin und was ich kann.

Wie ist es zu der Partnerschaft mit Mercedes gekommen?

Meinen ersten Kontakt hatte ich mit Karl Kling, der später mein Chef wurde. Mit ihm war ich über meinem Mann, der damals im Mercedes-Motorsport arbeitete befreundet. Er hat mich Anfang 1962 beim Rennen in Monte Carlo gefragt, ob ich nicht Interesse hätte, für Mercedes zu fahren. Er sagte mir, dass sie bei Mercedes gerne eine Frau im Team hätten. Was ich kaum glauben konnte. Ich als Frau für diese berühmte Marke fahren zu dürfen! Und natürlich habe ich zugesagt.

Wieso hat Mercedes damals eine Frau für sein Team gesucht?

Das ist eine gute Frage, die ich zunächst auch nicht beantworten konnte. Später habe ich dann verstanden warum. Denn Tatsache war, dass die Leute – wo immer wir ankamen - sehr begeistert waren. Eine gut aussehende Frau als Rennfahrerin zu treffen, die dann auch noch ordentlich Rennen fahren kann, das hatte es noch nie gegeben.

Wie war das dann bei ihrem ersten Renneinsatz in Argentinien?

Ich weiß noch genau, als wir im Oktober 1962 nach Argentinien kamen wunderten sich die Menschen, dass

Mercedes eine Frau im Team dabei hatte. Fahren wird sie ja nicht ernsthaft wollen, ergo ist sie nur zu Werbezwecken da. Doch dann waren sie ganz überrascht, als ich meinen Platz nicht auf der Motorhaube sondern hinter dem Lenkrad hatte. Und spätestens nach dem Rennen war alles klar: 285 Männer und eine Frau waren an den Start gegangen und ich, die einzige Frau, hatte gewonnen.

Wann hatten Sie das erste Mal gehört, dass Sie in Argentinien dabei sein sollten?

Meine Partnerin, die Ursula Wirth und ich fuhren viele Rallyes. Im Herbst 1962 hatten wir bereits die meisten Punkte und die besten Chancen wieder Rallye-Europameisterinnen zu werden. Dann hat mir Karl Kling, damals Mercedes-Teammanager gesagt, dass Mercedes mit drei oder vier Fahrzeugen nach Argentinien gehen wollte und fragte, ob ich Lust hätte mitzukommen. Begeistert habe ich zugesagt. „Gut“, meinte er dann, „aber Du musst eines wissen: das ist das härteste Rennen, das es überhaupt gibt. Gewinnen kannst Du es zwar nicht, aber Du bist eine, die immer ins Ziel kommt und darum geht es“.

Juan Manuel Fangio war auch vor Ort und maßgeblich mit in die Organisation des Rennens eingebunden...

.... Ja und wie! Er ist vor dem Start zu mir gekommen und war überzeugt, dass ich das Rennen gewinnen werde. „Das ist unmöglich“, habe ich ihm geantwortet, „ich bin hier noch nie gefahren“. „Quatsch, wenn du so fährst, wie Du immer gefahren bist, dann gewinnst Du. Die Männer sind nämlich alle verrückt. Die glauben, dass sie nach den ersten 200 Kilometern das ganze Rennen gewonnen haben. Aber Du musst wissen, es sind lange, über 4.600 Kilometer“. Und er sollte Recht behalten. Ich habe anschließend alle sechs Etappen gewonnen.

Wie war Ihre Beziehung zu Juan Manuel Fangio?

Fangio war ein wunderbarer Mann. Ich kannte ihn auch privat sehr gut, weil er ein enger Freund meines Mannes in Stuttgart war. Er hat uns auch einmal in Stockholm besucht. Ein sehr

freundlicher und höflicher Mann. Komisch war auch, dass alle geglaubt haben, dass ich seine Freundin und dann sogar Verlobte wäre!

Seite 4

Was ist Ihre schönste Erinnerung an das Rennen in Argentinien 1962?

Fangio sollte Recht behalten. Die Verrückten lagen alle im Graben. Und dann hatte ich ja noch die Unterstützung von „oben“. Da gab es einen Reporter in einem Flugzeug, der für das spanische Radio berichtete. Mit ihm war ich befreundet, und er wollte mir gerne helfen. Da wir damals keinen Funkkontakt hatten, flog er vor mir her und zeigte mir durch Zeichen, wie und wo die anderen hinter mir lagen. Zog er vor mir sein Flugzeug nach unten, bedeutete es, dass die Verfolger mir hart auf den Fersen waren. Wenn er die Tragflächen seines Flugzeugs auf und nieder bewegte, war alles o.k. So wusste ich, wie gut im Rennen lag. Und das Schönste: am Ende des Rennens, also nach elf Tagen, ist er am Himmel ein großes Herz geflogen.

1962 sind sie dann noch einmal Europameisterin geworden. Ihre einzige mit Mercedes?

Ja, es war mein dritter EM-Titel und der einzige mit Mercedes. Danach konnte ich praktisch nicht mehr Europameisterin werden, da ich für Mercedes jedes Jahr in Argentinien teilnahm, damit für zwei Monate nicht in Europa sein konnte und regelmäßig drei bis vier Rennen verpasste. Außerdem bin ich als Einzige im Team noch mit dem MB 220 SEb gefahren, während meine Teamkollegen alle den MB 300 SE zur Verfügung hatten.

Das heißt, dass für Mercedes Ihre Teilnahme am Rennen in Argentinien wichtiger war, als ein Europameistertitel?

Das war eine Entscheidung von Karl Kling, der mir sagte, dass es für Mercedes viel wichtiger sei, wenn ich in Argentinien fahre, als bei der Rallye Europameisterschaft. Und außerdem fuhren wir alle mit nur leicht modifizierten Serienfahrzeugen, den Heckflossen Mercedes. So waren die Rennen in Argentinien immer eine große Werbeveranstaltung für

Mercedes. Nach dem Motto: wenn sogar eine Frau mit einem Mercedes gewinnt, dann muss das Auto fantastisch sein.

Seite 5

Warum haben Sie nach fünf Jahren Mercedes-Motorsport Ihre Karriere beendet?

Das hat etwas mit meinem Mann zu tun. Durch das viele Reisen hatten wir eigentlich kein normales Eheleben führen können. Ich war 296 Tage unterwegs, um zu funktionieren und zu fahren. Darüber hinaus hat sich damals Mercedes aus dem Rallyesport zurückgezogen, da das Auto nicht mehr konkurrenzfähig war. Und so habe auch ich nach neun Jahren Motorsport meine Karriere beendet.

Was haben Sie nach Ihrer aktiven Rennkarriere gemacht?

Ich war drei Jahre mit Karl Kling in ganz Europa unterwegs, um die aktuellen Mercedes-Modelle den Kunden zu präsentieren. Heute würde man sagen, ich war eine Markenbotschafterin für Mercedes. Damals sind Karl Kling und ich mit Journalisten und Kunden in einem kleinen Rennparcours gefahren, damit sie spüren konnten wie das ist, neben einem Rennfahrer zu sitzen. Es war das erste Taxidrive in der Mercedes Geschichte.

Ab 1969 waren Sie „nur“ noch Ehefrau?

Ja, ich war zu Hause bei meinem Mann, der sehr krank geworden war und nach langer Krankheit 1977 starb. Nach dem Tod meines Mannes habe ich im Museum gearbeitet und Führungen gemacht. Dann, nach zwei Jahren, habe ich auch mein Museums-Engagement beendet und bin zur Pflege meiner Eltern nach Schweden zurückgegangen.

Und Ihr Kontakt zu Mercedes?

Der Kontakt zu Mercedes riss nie ab. Auch da sollte Fangio Recht behalten, als er nach meinem Sieg in Argentinien 1962 meinte, dass ich nun für immer zur großen Mercedes-Familie gehören werde. So war ich mehrfach bei den Mercedes-Classic-Days eingeladen, Norbert Haug schreibt mir immer zum Geburtstag und auch zu Weihnachten bekomme ich Post aus Stuttgart.

Gibt es für Sie einen Wunsch an Ihren ehemaligen Arbeitgeber?

Seite 6

Ja, dass er mich nie vergessen soll.

(1.371 Wörter – 8.507 Zeichen)

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind im Internet verfügbar:

www.media.daimler.com und www.mercedes-benz.com
sowie www.mercedes-benz-classic.com