

Dany Bahar, Grossbritannien

Am Steuer von Lotus

Dany Bahar konnte sein Glück kaum fassen, als er das Traumauto seiner Jugend selber bauen durfte. Aber für das Überleben der Traditionsmarke Lotus war eine schwierige Wiedergeburt nötig. **Hanspeter Künzler (London)**



Bild: 2/19

Lanciert eine neue Generation von Lotus-Modellen: Dany Bahar.

«Richard Gere in «Pretty Woman», strahlt Dany Bahar, «und erst recht Sharon Stone in «Basic Instinct»: beide im Lotus Esprit. War das ein Auto! Lotus – die Marke hat mich schon immer elektrisiert.» Jetzt tut sie es noch mehr. Denn wo Bahar als Jüngling im Engadin nur staunen konnte, darf der gereifte Herr heute selber Hand anlegen. Die Fenster in seinem paradiesisch grossen Büro reichen vom Boden bis zur Decke. Auf den Regalen sind die Modelle von sechs neuen Lotus-Modellen parkiert.

Es ist die erste Generation von Lotus-Fahrzeugen im Stil von Dany Bahar. Anfangs 2014 soll das erste dieser neuen Modelle, ein Lotus Esprit, in echter Grösse über die alte Militärflugplatzpiste hinter dem Fabrikgebäude sausen, die als Teststrecke dient. Die nächsten fünf Fahrzeuge sollen dann im Jahrestakt folgen.

Start im Engadin

Es ist ein ambitioniertes Programm – mit dem Ziel, dass Lotus wieder im gleichen Atemzug genannt wird wie Porsche, Ferrari und Aston Martin. Anders, so glaubt Bahar, kann die Marke nicht überleben. Dany Bahar, Jahrgang 1972, geboren in

Istanbul, Vater Slowene, Mutter Türkin. Die Familie zieht nach Silvaplana um, als der Bub noch ganz klein ist. Der Vater arbeitet in einem Hotel, Dany tummelt sich gern unter den Gästen und erweist sich als begabter Kommunikator. Er macht eine Verkaufslehre in einem Sportgeschäft, verfolgt dann eine höhere kaufmännische Ausbildung und schliesst mit einem Masters-Degree ab.

Eher zufällig gerät er über einen Inline-Skating-Event ins Sport-Sponsoring. Er zieht nach Vaduz und steigt in die Vermögensverwaltungsfirma des früheren olympischen Judoka Fritz Kaiser ein. Hier lernt er Dietrich Mateschitz kennen, der das Phänomen Energy-Drink aus dem Fernen Osten nach Europa gebracht hat und mit seinem Red Bull richtig expandieren will.

Die Chance gepackt

Bahar wird sein Marketing-Chef. Während seiner Zeit vergrössert sich der Umsatz um mehr als eine Milliarde Euro. Von Red Bull zieht Bahar weiter zu Ferrari. Und dann, am Pariser Autosalon 2008, kommt das Angebot, ob er sich bei Lotus engagieren wolle. Zuerst lehnt

Lotus Cars

Sitz: Hethel, Norfolk (UK)
Mitarbeitende: 1800
Umsatz 2011: 155 Millionen Pfund

Grossbritannien

Einwohner: 60,2 Millionen
BIP pro Kopf: 34 800 US-Dollar
Arbeitslosenquote: 7,9 Prozent

er ab. Dann überlegt er es sich anders und sagt sich: «Diese Chance kommt sonst nie mehr!»

Am Anfang war es schwierig. Die Betulichkeit im Betrieb passte perfekt zur stillen, grünen Umgebung in Hethel, Grafschaft Norfolk, wo die Firma ihren Hauptsitz hat. Seit 1996 gehörte Lotus dem staatlichen malaysischen Autohersteller Proton, der das Defizit wohl aus Prestigegründen immer schluckte. Bis jetzt. «Was mir geholfen hat, war die Tatsache, dass die Firma bankrott war. Für mich gab es in der Situation nur zwei Wege: entweder schliessen oder voll auf Angriff gehen», sagt Bahar.

Innert drei Monaten wurde das alte Management komplett ausgewechselt. «Es war das mittlere Management, das sehr konservativ war. Die Fabrikarbeiter hingegen waren begeistert.» Mit der Zeit habe er realisiert, dass er es nicht mit einem Problem nur bei Lotus zu tun hatte: «Es ist ein englisches, ein volkswirtschaftliches Problem im Manufacturing. Alles, was von aussen kommt taugt in ihren Augen nichts.»

Aber Bahar hat sich durchgesetzt mit seiner Vision – auch bei den Ingenieuren und Designern: Von 24 Wunschnamen auf seiner Liste folgten 23 Spitzenprofis seinem Ruf nach Hethel. «Bei einer anderen Firma wären sie eine Nummer unter vielen», sagt Bahar, «bei Lotus können sie Geschichte machen, das wissen sie.» ■