

Vorsprung nicht nur durch Technik

Anfang der 1980er-Jahre brachte Audi mit dem Quattro den Allradantrieb in die Gesellschaft. Vorher nur wenigen Geländewagen vorbehalten, hatte man entdeckt, dass auch Sportwagen, Limousinen und Kombis vom überlegenen Fahrverhalten profitieren können, das sich ergibt, wenn die Kraft über alle vier Räder auf die Strasse gebracht wird. Heute wird in der Schweiz der Grossteil der Neufahrzeuge mit dieser Technik bestellt, sie hat sich als Standard etabliert.

Anfang des Jahrtausends brachte STEPHAN WEBER zusammen mit MARC SCHAEZLE und der Winterthur Versicherung die Software LEONARDO auf den Markt. Damit wurden ihre Überlegungen, von der damals noch eher bilateralen Schadenberechnung wegkommend, ein Tool zu schaffen, über das mit den Versicherern, den Anwälten, den Regressierenden und den Gerichten alle vier Beteiligten rechnen können, umgesetzt. Wo vorher Schadenberechnungen langwierig und auf Basis weniger Abstufungen erfolgten, ermöglichte das neue LEONARDO-Programm zur Personenschadenberechnung es, Erwerbskarrieren, Lohnsteigerungen, einen Rentenschaden und alle weiteren Schadenposten schnell und unter Berücksichtigung der kongruenten Sozialversicherungsleistungen exakt und transparent zu berechnen.

Bereits mit Entwicklung des Audi Quattro wurde geplant, als erster Hersteller den Allradantrieb im Rallyesport einzusetzen. Auch der Turbomotor war eine Neuheit, beides sorgte dafür, dass man die Rallyeszene über Jahre dominierte.

Bereits mit Entwicklung des LEONARDO wurde geplant, die Personenschadenerledigung zu standardisieren und die beteiligten Interessengruppen näher zusammenzubringen. Dazu wurden unter Federführung von STEPHAN WEBER nicht nur Workshops und das in Kürze bereits zum 27. Mal stattfindende Personenschaden-Forum initiiert und durchgeführt. 2002 war er auch massgebend am Erscheinen der ersten HAVE-Zeitschrift beteiligt und setzt seit 24 Jahren mit wissenschaftlichen Beiträgen und neuen Berechnungsmethoden immer wieder Ausrufezeichen im Ringen um eine faire Schadenberechnung.

Über die Jahre reiften bei Audi viele weitere Ideen und wurden im Sport quattro umgesetzt. Mit dem um 32 cm gestauchten Fahrzeug, auch «der Kurze» genannt, wurde nicht nur die Wendigkeit erhöht, erstmals im Serienautomobilbau wurden alle technischen Möglichkeiten zur Leistungssteigerung nebeneinander eingesetzt, u.a. Abgasturbolader, Vierventiltechnik, Motorblock aus

Une longueur d'avance qui ne repose pas uniquement sur la technologie

Au début des années 1980, Audi a démocratisé la transmission intégrale avec la quattro. Réservée antérieurement à quelques rares véhicules tout-terrain, il est apparu que les voitures de sport, les berlines et les breaks pouvaient aussi bénéficier d'une tenue de route supérieure résultant de la transmission sur les quatre roues. Aujourd'hui, en Suisse, la plupart des véhicules neufs sont pourvus de cette technologie, qui s'est imposée comme étant la norme.

Au début du millénaire, STEPHAN WEBER, en collaboration avec Marc Schaezle et la compagnie d'assurance Winterthur, a lancé sur le marché le logiciel LEONARDO. Ce projet concrétisait leur réflexion visant à s'écarter du calcul du dommage, alors plutôt bilatéral, en faveur d'un outil permettant aux quatre parties prenantes – assureurs, avocats, institutions recourantes et tribunaux – de procéder à un calcul intégré. D'une opération auparavant fastidieuse, reposant sur une différenciation limitée des différents paramètres, le nouveau programme LEONARDO dédié aux dommages corporels a permis de procéder à un calcul rapide, précis et en toute transparence, en prenant en considération les carrières professionnelles, les augmentations salariales, le préjudice de rente et tous les autres postes du dommage, tout en tenant compte des prestations sociales concordantes.

Dès le développement de la quattro, Audi a été le premier constructeur à utiliser la transmission intégrale en rallye. Le moteur turbo étant également une nouveauté, ces deux éléments ont permis à la marque de dominer le monde du rallye pendant des années.

Dès son développement, LEONARDO a prévu de standardiser le règlement des dommages corporels et de rapprocher les parties prenantes concernées. À cette fin, STEPHAN WEBER a organisé des ateliers, mais aussi le Forum sur les dommages corporels qui en est à sa 27^e édition. Il a par ailleurs joué en 2002 un rôle déterminant dans la parution du premier numéro de la revue REAS et s'engage, depuis 24 ans, en faveur d'un règlement équitable des dommages par des contributions scientifiques et l'élaboration de nouvelles méthodes de calcul.

Au fil des ans, d'autres idées ont mûri chez Audi, mises en œuvre dans la Sport quattro. Ce véhicule raccourci de 32 cm, surnommé « le Petit » (« der Kurze »), a non seulement amélioré la maniabilité, mais introduit, pour la première fois dans l'automobile de série, toutes les possibilités techniques d'augmentation