



Le Quement – reformator

przez Zbigniew Kluczkowski | 23 listopada, 2024 0 komentarzy

Renault przeciwnikom kojarzy się jako producent aut z elektroniką godną lampek choinkowych. Centralne zamki sterowane pilotem stosowano już w latach 80-tych, dzięki czemu wielu kierowców Renault przeplaciło to zdrowiem i zszarganymi nerwami. Szyby i lusterka sterowane elektrycznie również psuły się w absurdalnym tempie, podobnie jak tzw. „cyfrowe deski rozdzielcze”. Jedynym, co pozytywnie wyróżniało markę na tle konkurencji był design. Nie był zbyt „oczobójczy”, ale całkiem nowoczesny, wyprzedzający niemieckich producentów o całe 10 lat.

Poza modelami seryjnymi, Renault od lat 90-tych pokazało wiele konceptów, które zwróciły uwagę opinii publicznej. Wypredzały swoją epokę i umiejętnie łączyły elementy z historycznych modeli z zupełnie nowymi pomysłami. Autorem większości z tych modeli wystawowych był Patrick le Quement. Przez wiele lat był on najbardziej kontrowersyjnym stylistą samochodów. To spod jego ręki wyszły m.in. wszystkie modele z tyłem „a la żelazko”, czyli Megane II generacji, Avantime, Espace, Modus oraz pierwsze Twingo – samochód, który w produkcji przetrwał bez większych zmian aż 13 lat.

Urodzony 4 lutego 1945 roku Le Quement ukończył dwa zupełnie odmienne kierunki studiów: pierwszy dał mu podstawy do podjęcia pracy projektanta a było nim Projektowanie Produktów w Instytucie Sztuki i Wzornictwa w Birmingham a drugi – MBA w Centrum Zarządzania w Danbury – umiejętności kierownicze. Dzięki temu jego sposób projektowania uwzględniał potrzeby rynku i nie był jedynie artystyczną wizją. Zmysł menedżera okazał się bardzo pomocny. Szczególnie wtedy, gdy powierzono mu fotel dyrektora designu w Renault.

Karię zaczął u Simki w 1966 roku. Jednak szybko zrezygnował i chciał założyć własny biznes. Z tego szybko się wycofał i w 1968 roku znalazł pracę w brytyjskiej filii Forda. To spod jego ręki wyszły m.in. ciężarowe Cargo oraz jeden z wielu prototypów Sierry – jednego z najlepszych Fordów w historii marki. Za nim trafił do Renault w 1987 roku, miał krótki epizod w Grupie VW. W tym okresie VW pracował nad takimi modelami jak Corrado i Passat B3, jednak Francuzowi nie przypisuje się ich autorstwa (chciałoby się napisać: na szczęście).

Podobne teksty: [Wspaniały świat braci Giannini](#)

Patrick Le Quement w czasach pracy w Fordzie



Źródło: Ford

Renault upomniało się o niego w momencie, gdy przeżywało poważny kryzys. Gdy, należące do Renault, AMC zaczęło przynosić straty, te pogrzyżyły francuskiego inwestora. W Renault Le Quement miał zastąpić Raymonda Loewiego, jednego z najbardziej znanych projektantów w historii motoryzacji. Na szczęście nowy szef miał mieć „wolną rękę” choć środki, które miał do swojej dyspozycji były bardzo skromne. Jak się później okazało, skromne finanse wcale nie przeszkodziły w konstruowaniu naprawdę udanych samochodów, które zupełnie zmieniły opinie o marce.

Zbudowany od podstaw dział projektowania Renault miał zerwać z przeszłością i stworzyć zupełnie nowy styl. W tym celu zwiększono liczbę projektantów do absurdalnej liczby – 350. Już jako nowy szef projektantów Patrick mógł szaleć do woli. Pierwszym sygnałem poprawy reputacji marki było Clio – długo oczekiwany następca popularnej „5”, które rynek doskonale przyjął. Dwa lata później przedstawiono Twingo – małe autko z dużą ilością miejsca, które odniosło spektakularny sukces i stworzyło nową niszę rynku. Nikt wcześniej na masową skalę nie produkował tak małego jednobryłowego nadwozia.

Renault jako jedyne zrobiło wówczas to, co wielu uważało za zbędną luksus – nawet najmniejsze modele mogły być wyposażane w klimatyzację, „elektryczne” szyby i lusterka czy zamek sterowany pilotem na kluczyku. Elementy takie jak układ ABS, poduszka powietrzna, przyciemniane szyby a nawet skórzanе lub welurowe siedzenia oraz automatyczna skrzynia również były dostępne. Inni nie mieli tego nawet za dopłatą a najdroższa wersja Baccara, nawet jako Clio, była w to wszystko wyposażona seryjnie! Wszystkie według koncepcji „miniaturyzacji limuzyn”.

X57 – jeden z prototypów późniejszego Clio i Renault Next z 1995 roku (poniżej)



Źródło: Renault

Prawdziwą rewolucję przyniósł rok 1996, kiedy do oferty wprowadzono model Megane oraz jego odmianę Scenic – pierwszego kompaktowego vana w Europie. Przed epoką „żelazek” powstało jeszcze nowe Clio oraz Kangoo. Pierwszą oznaką nowego stylu była Laguna II, której linia była bardziej niemiecka niż francuska. Laguna II była pierwszym modelem nowej gamy, w którym zastosowano elementy karoserii z tworzyw sztucznych i aluminium. Po niej przyszedł czas na Megane II oraz limuzynę Vel Satis i coupe-va Avantime. Wszystkie te modele trafiły do produkcji.

Podobne teksty: [Lambo dla Rambo](#)

Projekt coupe – vana Avantime oraz coupe Vel Satis były szczytowym osiągnięciem szefa projektantów Renault. Vel Satis, w przeciwieństwie do modelu seryjnego, był niskim autem sportowym, natomiast Avatime swoją wysokością dorównywał Espace. Ich cechą szczególną były ogromne drzwi, których długość przekraczała 1,5 m oraz szyba przednia nachylona pod znacznym kątem. Tył wieńczyła pokrywająca bagażnika podobna do tylnej części żelazka. W założeniach projektantów miały być przeznaczone dla bogatego klienta. Pomysły te nie znalazły jednak wielu Klientów.

Renault Avantime



Źródło: Renault

Nowe modele okazały się bardzo awaryjne. Wprowadzono wówczas nową filozofię. Już nie bezpieczeństwo było priorytetem (jak od połowy lat 90-tych) a jakość, której wtedy tak bardzo brakowało. Znakiem nowych czasów było znowu Clio, już III. generacji. Szefom Renault zależało na tym, aby zbliżyć jakość do tej oferowanej przez Nissana, z którym Francuzi podjęli współpracę w 1999 roku. Clio III było ostatnim ze „starej” linii marki i ostatnim pełnym projektem Le Quementa, który odszedł na zasłużoną emeryturę w 2009 roku. Jednak nadal pełnił funkcję doradczą.

Za jego urzędowania powstała jeszcze nowa Laguna oraz przeprowadzono lifting Clio III. Jego następcą został holender Laurens Van Der Acker, który wcześniej pracował dla Mazdy. Pierwszym dziełem nowego szefa projektantów było nowe Megane oraz jego wersja sedan, czyli model Fluence. Najnowsza, niedawno zaprezentowana generacja Clio również wyszła spod ręki Ackera. W przeciwieństwie do prostej kreski Le Quementa, Acker znany jest ze stosowania miękkich form, obłości oraz mieszania ich ze wklęsłościami.

Visited 8 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Ford, projektancisamochodow , Renault, RenaultAvantime , RenaultClio , RenaultNext

Nawigacja wpisu

← DNA marki według „Historii ...”, #4 – BMW Elektryczna przyszłość prosto z przeszłości →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

[Dodaj komentarz](#)



Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Lódź

Teraz, 18 sierpnia, 16:00, Wtorek

19°C

24 km/h

0,1 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2,5: 45%
PM 10: 17%

Dziś

19°C

Godzina po godzinie ▶

Na 16 dni ▶

Jutro

20°C

twojapogoda.pl

Wyszukuj według kalendarza:

sierpień 2026						
P	W	Ś	C	P	S	N
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						
« lip						

Najnowsze na Youtube:

Popularne na Facebook:

Historia z kotem w tle - historyczny motoblog

dziś o tym temacie

04-08-2026 SuperHatch I
#historiazkolemwtle

Silnik z Lotus'a, ale z przodu, napęd tylny i osiagi, o których Golfy GTI mogli tylko marzyć. Pierwsza „setka” w 7,5 sekundy dzięki mocy 152 KM i masie własnej poniżej tony. Chrysler Sunbeam w wersji Lotus to niedocenione GTI. Czy przyczyna była „niepewna” marka?

Polub

Skomentuj

Udostępnij

Najnowszy wpis na X:

Historia z kotem w tle

@blog_hzkwt · [Obserwuj](#)

07-08-2026 Przyczyna | #historiazkolemwtle

Czy jedną z przyczyn spadku popularności MPV były testy zderzeniowe? Być może tak. Patrząc na te zdjęcia raczej trudno podjąć decyzję o zakupie. Tymczasem SUV-y z lat 90-tych również nie były wzorem bezpieczeństwa.

Przyczyna | Historia z kotem w tle

6:13 PM · 7 sie 2026

Odpowiedz

Skopiuj ...

[Przeczytaj więcej w serwisie X](#)

Komentarze:

Stefan Bandera - Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od Wintona po najnowsze produkcje

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

- Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
- Papierowy internet czyli o PREGO i młodości
- 50 twarzy ... BMW serii 3
- Q und A czyli odpowiedzi na pytania
- Australjskie pociągi drogowe

Tagi:

AlfaRomeo (10) Audi (6) Bentley (9) BMW (23) Bugatti (13) Cadillac (7) cechy-marki (40) cennyceści (7) Chrysler (6) Citroen (9) Daihatsu (12) DNAmarki (33) felieton (68) Ferrari (17) Fiat (24) Ford (16) Formula1 (7) F50 (5) Jaguar (5) kierowcywyścigowi (17) kitar (5) Lancia (7) Mercedes (23) MG (6) napędelektryczny (6) Nissan (9) Opel (7) Packard (6) Peugeot (14) plebiscyt (6) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (9) pojazdywojskowe (12) Porsche (12) pracowniekaroserijne (8) projektancisamochodow (16) prototypy (13) reklama (8) rekordypredkości (9) Renault (11) RollsRoyce (6) streamliner (5) SUV (8) Toyota (11) Volvo (7)

Liczba wyświetleń: 14 993

Wszystkie wpisy: 502

Historia z kotem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress