



**Patryk Mikiciuk**, pierwszy polski dziennikarz, który mógł się ścigać w prestiżowym gronie amerykańskich gwiazd autostrady. Prawnik, muzealnik, kolekcjoner samochodów, reporter, właściciel psa, który lubi jeździć limuzynami. Jednym słowem Pan Automaniak.

Zacznę od najprostszego, dziecięcego pytania, który samochód jest najszybszy na świecie?

To nie jest wcale najprostsze pytanie. Na najprostsze pytania czasami najtrudniej odpowiedzieć.

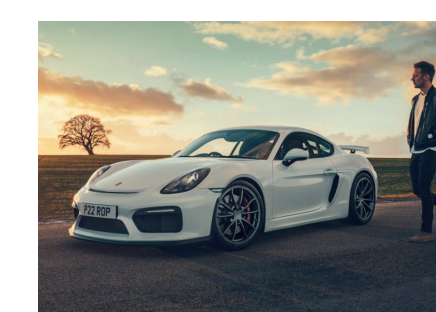
Co rozumiesz przez najszybszy? Czy chodzi Ci prędkość maksymalną, czy czasy wykręcane np. na wyścigu 24-godzinny Le Mans, gdzie samochód ma przejechać jak najwięcej kilometrów w ciągu 24 godzin, czy może wyścigi na ¼ mili, kiedy auta rozpędzają się od zera przez 402,5 m. Kategorii „najszybszy” jest mnóstwo, a wbrew pozorom za każdym razem będzie to samochodów zupełnie inny, bo jeżeli weźmiemy pod uwagę jednego z największych króli prędkości, np. Bugatti, to samo Bugatti na torze Nurburgring, na zielonym piekle, nie będzie tak szybkie, jak samochody, które teoretycznie nie mają takiej prędkości, ale zupełnie inaczej się zachowują w zakrętach, zupełnie inaczej dohamowują, są znacznie lżejsze itp. Potem bierzesz ten samochód, który teoretycznie jest najszybszy, to przykładowe Bugatti, stawiasz na ¼ mili i nagle się okazuje, że przegrywa z Oplem Calibrą. **Pamiętasz takie auto?** Trudno go zestawić z Bugatti na jednym torze. W pewnym czasie był najtańszym samochodem sportowym dostępnym na rynku i niestety ponosił za to konsekwencje.

## NEWS



### Magia Ferrari. Przegląd nowych modeli

„Rozejrzałem się dookoła i nie mogłem znaleźć dla siebie samochodu, o którym marzyłem. Dlatego podjąłem decyzję, że zbuduję go sam”

[Więcej](#)

### Richard Pardon „KRÓL FOTOGRAFII MOTORYZACYJNEJ”

[Więcej](#)





**„Rozejrzałem się dookoła i nie mogłem znaleźć dla siebie samochodu, o którym marzyłem. Dlatego podjąłem decyzję, że zbuduję go sam” – stwierdził Enzo Ferrari i rozpoczął prace nad pierwszym modelem spod znaku czarnego rumaka.**

Ferrari wcale nie myślał w młodości o produkowaniu samochodów. Miał inny pomysł na życie. W 1920 r. został kierowcą fabrycznym Alfę Romeo, a w 1929 r. stworzył w Modenie własny zespół wyścigowy Scuderia Ferrari, którego był też menedżerem. Jego kierowcy jeździli głównie Alfami. Szefował mu do roku 1938, gdy dyrekcja Alfę Romeo nakłoniła go do objęcia kierownictwa fabrycznego działu sportu.

W roku 1940 zakłady Alfa Romeo przestawiono na produkcję militarną, a Ferrari został bez zajęcia, w dodatku z kontraktem, w którym figurowała klauzula zakazująca mu przez okres czterech lat zajmowania się sportem samochodowym. Przekształcił więc swoją Scuderię w małą fabryczkę, która pod nazwą Auto Avio Costruzioni Ferrari produkowała narzędzia oraz części samolotów. A przy okazji także sportowe samochody.

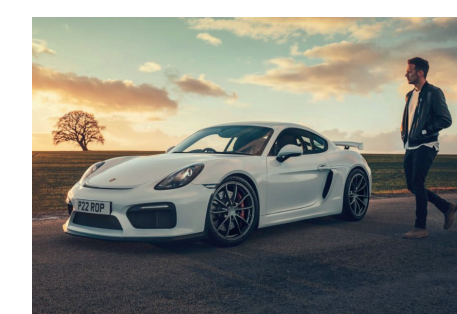
Ich konstruktorami byli dawni inżynierowie Alfę Romeo Alberto Massimino i Vittorio Bellentani oraz stały współpracownik Scuderia Ferrari Enrico Nardi. W ciężkich wojennych czasach trzeba było korzystać z tego, co było pod ręką, więc Auto Avio Costruzioni Tipo 815 (z przyczyn prawnych nie użyto nazwy Ferrari) miał silnik spokrewniony z jednostką napędową... Fiata 508. Z tego samego modelu zaadaptowano skrzynię biegów i zawieszenie kół. Dwa egzemplarze Tipo 815 wystartowały w 1940 r. w Grand Prix Brescii, ale oba odpadły z powodu defektów technicznych.

## NEWS



### Oczami Patryka Mikicuk

Patryk Mikiciuk, pierwszy polski dziennikarz, który mógł się ścigać w prestiżowym gronie amerykańskich gwiazd autostrady

[Więcej](#)

### Richard Pardon „KRÓL FOTOGRAFII MOTORYZACYJNEJ”

[Więcej](#)





Niewielu fotografów chce być wyprowadzanych z za aparatu. Przykładem jest Richard Pardon. Chociaż jego kanał na Instagramie zgromadził ponad 33 000 obserwujących, nie ma selfie. „Nie możesz po prostu użyć zdjęć samochodów?” - pyta, przesuwając się na swoim miejscu. Ale choć raz w jego karierze nie skupiono się na wysoce wypolerowanym metalu.

Ponieważ większość świata jest zamknięta, a wszystkie niemal niezbędne podróże zakazane, sesja zdjęciowa, na którą został zarezerwowany, zostaje anulowana, a zamiast tego jest na jednym końcu rozmowy wideo o swojej wspinaczce od fotografa hobby do oficjalnego fotografa TAG Heuer Porsche Zespół Formuły E. Dla mężczyzny, który spędził ostatnią dekadę, spoglądając w dół na obiektyw, wydaje się nieco zaskoczony, gdy został poproszony o zdjęcie siebie.

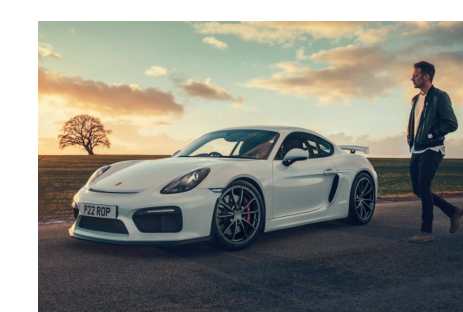
W wieku 32 lat ten utalentowany Brytyjczyk sfotografował samochody niektórych z największych marek motoryzacyjnych, podróżując tak daleko, jak Mongolia i Chile, i widząc swoją pracę na okładkach wielu magazynów samochodowych, które stracił teraz na znaczeniu. „Wydaje mi się, że to setki” - mówi nieśmiało. Zakaz podróży jest jednym z jedynych powodów, dla których ma czas na wywiad. W 2018 roku wysledził liczbę lotów międzynarodowych, które odbył do pracy, i wyniósł on 102. Często wyczerpujący harmonogram z pewnością miał swoje zalety - jest teraz na swoim trzecim Porsche (Cayman GT4) - ale zaledwie kilka lat temu miał „Dość nudna” praca przy rekrutacji i wydawała każdy wolny grosz na dni wyścigu.

## NEWS



### Oczami Patryka Mikicuk

Patryk Mikicuk, pierwszy polski dziennikarz, który mógł się ścigać w prestiżowym gronie amerykańskich gwiazd autostrady

[Więcej](#)

### Richard Pardon „KRÓL FOTOGRAFII MOTORYZACYJNEJ”

[Więcej](#)