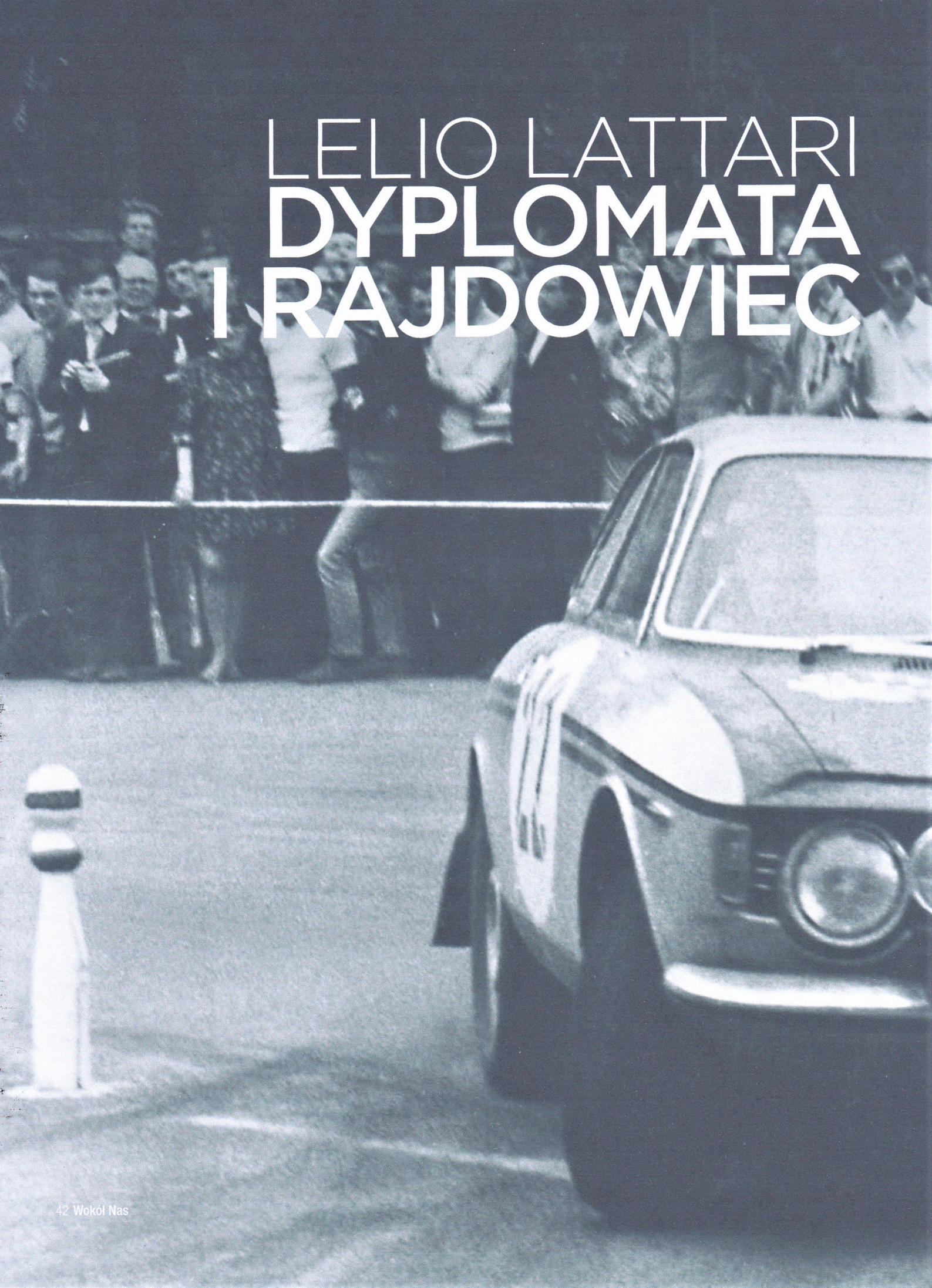

LELIO LATTARI
DYPLOMATA I RAJDOWIEC

Dziś powszechnym działaniem marketingowym jest wybór „Ambasadora Marki", tj. osoby znanej i sławnej, która promuje jej produkty. Są nimi zazwyczaj aktorzy, piosenkarze, sportowcy, modelki lub inne osoby publiczne.

Tomasz Szczerbicki, zdjęcia: Tomasz Sucharda, archiwum Lelio Lattari

Lelio Lattari w akcji

Przed 1989 rokiem, czyli przed zmianami społeczno-politycznymi, jakie miały miejsce w Polsce, nikt nie słyszał o takim terminie. Mimo to były w naszym kraju osoby, które już wtedy pełniły rolę prawdziwych **„Ambasadorów Marki"**. Jednym z nich był **Lelio Lattari**, który w latach 60. i 70. ubiegłego wieku rozsławił w Polsce markę **Alfa Romeo**, startując przez kilkanaście lat w sportowych Alfach w organizowanych na polskich drogach **rajdach samochodowych**. Jak zapewne wielu kibiców sportowej rywalizacji samochodowej pamięta, specjalnością tego szczupłego, ciemnowłosego południowca była zwłaszcza jazda po mokrej i śliskiej nawierzchni. W tak trudnych warunkach niewielu potrafiło z nim konkurować. Lattari był ponadto szybki i dokładny. Połączenie tych cech musiało zaowocować sukcesami.

Jak ten sympatyczny Włoch znalazł się w Polsce i kiedy rozpoczął starty w zawodach?

Lelio Lattari pochodził z **sycylijskiego rodu**. W drugiej połowie lat 50. przyjechał do Polski ze swoimi rodzicami jako kilkunastoletni młodzieniec. Jego ojciec był dyplomatą i został wysłany do Ambasady Włoch w Warszawie. W 1959 roku 16-letni Lattari zdał egzamin na prawo jazdy za kierownicą Warszawy M-20. Kilka lat później, po studiach, poszedł w ślady ojca i także rozpoczął pracę we włoskiej ambasadzie w Warszawie.

Lelio od najmłodszych lat **fascynował się sportami samochodowymi** i właśnie w Polsce postanowił realizować to zamiłowanie. Pierwsze starty rozpoczął od Konkursowych Jazd Sprawnościowych (KJS), amatorskich zawodów niewymagających licencji rajdowej, które były dobrą szkołą sportowej jazdy samochodem. W KJS-ach startował za kierownicą **Alfy Romeo GT 1300**. Dość szybko zapragnął jednak wziąć udział w prawdziwym rajdzie. Nieco trudności sprawiło mu zdobycie polskiej licencji sportowej (najpierw rajdowej, a następnie wyścigowej), w końcu jednak się udało. W połowie lat 60. Lattari zasiadł za kierownicą **Alfy Romeo Gulia Sprint GT** z silnikiem 1600 cm^3 o mocy 106 KM jako reprezentant Automobilklubu Warszawskiego. Dziś z rozrzewnieniem wspomina tamte czasy.

„Posiadać auto marki Alfa Romeo – mówi Lelio Lattari – było moim marzeniem od najmłodszych lat. W tamtych czasach był podział na Alfistów i Lancistów. Ja należałem z całym przekonaniem do tych pierwszych. Po sukcesach w rajdach okręgowych i imprezach niewyma-

gających licencji z wielką tremą, ale i pełnym zaangażowaniem zdecydowałem się na start w prawdziwych rajdach. Pamiętam, jak poświęcałem każdą chwilę swojego czasu na opracowanie strategii i na objazdy tras. Pozostały piękne wspomnienia z tego okresu".

Pierwsze sukcesy pojawiły się w 1967 roku. Wówczas jadąc z Ryszardem Wojtowiczem, jako pilotem, Lattari zdobył **drugie miejsce** w swojej klasie w prestiżowym **Rajdzie Polski**. Kolejnym pilotem Lattariego był Franciszek Aromiński. Nowa załoga sięgnęła w marcu 1971 roku po następne laury w **4. Rajdzie Mazurskim**, zajmując **czwarte miejsce** w klasyfikacji generalnej i zwyciężając w swojej klasie. W tym sezonie Lattari jeździł **Alfą Romeo 1750 GTV**.

W 1973 roku młody rajdowiec przesiadł się do nowej **Alfy Romeo 2000 GT Veloce**. Dane fabryczne podają, że auto przyspieszało do 0-100 km/h w 9 sekund, a jego prędkość maksymalna wynosiła 200 km/h. Ten samochód dał Lattariemu możliwość rywalizacji z wówczas najlepszymi polskimi zawodnikami rajdowymi, między innymi Zasadą, Krupą, Jaroszewiczem, Komornickim, Frankiem i Smorawińskim.

Lattari w pełni wykorzystał zalety nowego auta i swoje pokaźne już doświadczenie sportowe. W sezonie 1973, z Jackiem Różańskim jako pilotem, wielokrotnie stawał na podium, między innymi w **Rajdzie Kormoran**, w którym zajął **drugie miejsce** za Sobiesławem Zasadą jadącym Porsche 911. **Zwyciężył** natomiast w **11. Rajdzie Warszawskim**.

Gazeta „Słowo Powszechne" z 12 listopada 1973 roku pisała: „Załoga Automobilklubu Warszawskiego L. Lattari i J. Różański najszybciej

Lelio Lattari za kierownicą Alfy Romeo na trasie XXXI Rajdu Polski. Rok 1971

Już w latach 60. i 70. ubiegłego wieku Lelio Lattari rozsławił w Polsce markę Alfa Romeo, stając się jej ambasadorem

przejechała trasę „Rajdu Warszawskiego Polskiego Fiata" w samochodzie Alfa Romeo. (...). Rajd Warszawski był rajdem szybkim, wymagającym od kierowców bardzo dobrej znajomości taktyki i maksymalnego oszczędzania samochodu. Wielu zawodników egzamin ten zdało bardzo dobrze, co powinien uwzględnić Polski Związek Motorowy typując ich do składu imprez w jakie obfitować będzie sezon 1974. (...). Klasyfikacja generalna: 1) L. Lattari – J. Różański (Alfa Romeo, I grupa – 6.254,4pkt.) (...)".

W tym samym sezonie Lattari wystartował również w wyścigach samochodowych. Rok 1973 Lattari zakończył, zdobywając tytuł **Mistrza Polski** w rajdach i wyścigach samochodowych.

„Mam fantastyczne wspomnienia z jazdy w tamtych czasach Alfą Romeo 2000 GT Veloce – mówi Lelio Lattari. – Auto prowadziło się o wiele łatwiej, miało dobre przyspieszenie i od razu poczułem, że uda mi się osiągnąć jeszcze lepsze wyniki. Czułem, jakby **moja osoba była częścią tej maszyny** i tworzyła z nią jedną całość. Każdą wolną chwilę poświęcałem na objazdy tras i treningi. Uważam, że faktycznie był to przełom w mojej karierze sportowej". Na pytania, która rywalizacja dawała mu więcej przyjemności, odpowiada, że zdecydowanie rajdy. „Wyścigi – mówi – były bardzo monotonne i nie dawały możliwości oglądania pięknych polskich krajobrazów. W trakcie rajdów mile wspominam rozmowy z kolegami na PKC (punkt kontroli czasu) oraz w czasie przerw. W wyścigach jednak można było zademonstrować technikę jazdy i kontrolę nad własną maszyną".

W sezonie 1974 na prawym fotelu Alfy Lattariego zasiadł Marek Szramowski. Załoga przesiadła się także do kolejnego egzemplarza **Alfy Romeo 2000 GT Veloce**, której silnik seryjnie dysponował mocą **132 KM**. Auto wyposażone

było w klatkę bezpieczeństwa, szelkowe pasy bezpieczeństwa, system gaśniczy i intercom. Ten sezon był kolejnym pasmem sukcesów Lattariego. Między innymi odniósł **zwycięstwo w klasyfikacji generalnej 7. Rajdu Kormoran**, zwycięstwo w swojej klasie i trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej Rajdu Dolnośląskiego, trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej 34. Rajdu Polski, zwycięstwo w klasie w Rajdzie Wisły, zwycięstwo w Rajdzie Barbórki. Po podliczeniu punków Lattari **znowu zdobył tytuł Mistrza Polski**. Tygodnik „Motor" ogłosił załogę Lattari / Szramowski „najaktywniejszymi rajdowcami sezonu".

Gazeta „Trybuna Ludu" z 29.04.1974 roku pisała: „W Mikołajkach zakończył się samochodowy rajd Kormoran -74 – pierwsza eliminacja rajdowych mistrzostw Polski. Spośród 56 samochodów, które wystartowały na 980-kilometrową trasę, prowadzącą drogami środkowej i południowej części woj. olsztyńskiego, rajd ukończyły aż 43 załogi. W klasyfikacji generalnej zwyciężyła załoga Lelio Lattari – Marek Szramowski (AP Warszawa, Alfa Romeo GT 2000) przed małżeństwem Andrzej i Irena Jaroszewiczowie (AP Warszawa, Fiat 125p 1600) oraz załogą Błażej Krupa – Andrzej Landsberg (AMK Stomil Olsztyn, Fiat 125p). W klasyfikacji zespołowej zwyciężył AP Warszawa".

Rajd Barbórki to również finałowy wyścig na krętym i śliskim odcinku ulicy Karowej w Warszawie. „Uwielbiałem jazdę po Karowej – wspomina Lattari. – Pomimo tylnego napędu czułem się doskonale na nawierzchniach trudnych i śliskich. Kostka Karowej po deszczu była jak namydlona i jazda po niej wymagała dużych umiejętności panowania nad autem. Karowa dała mi wiele razy możliwość zwycięstwa w konkurencji z autami mającymi o wiele większą moc i napędy bardziej dostosowane do śliskich nawierzchni. Moje odczucia były bardzo pozytywne na każdej imprezie, gdzie była „Karowa".

Wiosną 1975 roku Lelio Lattari przesiadł się do **Alfy Romeo GTAm** z silnikiem **o mocy 210 KM**. To auto sprawdzało się lepiej w wyścigach niż rajdach. Przez cały sezon brał udział w wielu zawodach.

W 1978 roku Lattari kończy swoją karierę wyścigową, ponieważ zostaje skierowany do włoskich placówek dyplomatycznych w Niemczech, Jugosławii i Argentynie. Powraca jednak do naszego kraju po zakończeniu pracy dyplomaty. Kupuje dom pod Warszawą, gdzie mieszka do dziś.

Choć od czasów jego startów minęło już ponad 45 lat, trudno znaleźć w naszej historii inną osobę, która tak rozsławiła markę Alfa Romeo w naszym kraju. W ciągu 15 lat startów w Polsce Lattari zasiadał za kierownicą **ponad dwudziestu samochodów**, w tym kilku tuningowanych przez firmę Autodelta. Czterokrotnie (dwa razy w rajdach i dwa razy w wyścigach) zdobył tytuł Mistrza Polski. „Kariera sportowa w Polsce to najlepsze wspomnienia mojego życia – mówi Lelio Lattari. – Często wracają do mnie w nocy, podczas snu". ■

Lelio Lattari na ul. Karowej w Warszawie. U dołu z szarfą Mistrza Polski