

## Lodovico Zurla il «Barone rosso»

Tanta passione, molta abilità e, soprattutto, un amore quasi morboso per le moto. Sono queste le molle che hanno spinto Lodovico Zurla, 40 anni, medico veterinario, di Vergonzana, a salire in sella ad una moto. Era il 1968 e Lodovico Zurla aveva 18 anni. La sua prima «due ruote» è stata una «Benelli» 50. In famiglia, la sua passione per le moto era contrastata. Il padre, marchese Zurla, pure lui motociclista, aveva subito un infortunio mentre in sella alla moto attraversava il passaggio a livello di San Bernardino. Muore nel 1967. La mamma e i parenti cercano di consolare Lodovico. E gli comprano una moto. Un regalo inaspettato che ha il potere di mandare il ragazzo in visibilio.

Il centauro cremasco non perde tempo. Insieme a qualche amico si cimenta, per divertimento, sulle strade sterrate della campagna cremasca. Poi, sempre nello stesso anno, prende parte ad una gara di motoregolarità. La partenza è in piazza Fulcheria. Corre con la «Benelli» 50. Zurla vuole mettere alla prova il suo «bolide». Si comporta bene, riesce a piazzarsi. La moto, però, è troppo rigida, le sospensioni non lo aiutano. E, poi, Lodovico Zurla gareggia senza alcun aiuto. L'assistenza è sua, il controllo dei tempi pure. Qualche amico lo applaude lungo il percorso. Sono ancora i tempi eroici del motociclismo, quelli del «dio te la mandi buona e che sia lui ad assisterti». Nello stesso anno si iscrive al «Moto Club Crema». Partecipa a diverse gare di motoregolarità e riesce sempre a piazzarsi. La sua tecnica si sta affinando. Nel 1970 il banco di prova è di quelli impegnativi. Zurla, infatti, è presente in numerose gare nel Bergamasco, patria indiscussa e indiscutibile della motoregolarità. Pilota una «Hercules» 50, moto nuova come concezione tecnica. Nonostante le troppe novità del mezzo meccanico, il motociclista cremasco dimostra di saperci fare. E del resto, a Crema, nessuno aveva dubbi in proposito.

Nel 1976 Lodovico Zurla presta il militare e, quindi, non può gareggiare. Riprende l'attività

agonistica nel 1978. La sua specialità è sempre la motoregolarità. Cambia categoria. E' in sella, prima ad una «SWM» 175 e poi ad una «Puch» 250. Zurla non si accontenta. Vuole provare nuove emozioni e mettersi alla prova. E allora, gareggia, in sella a moto «Puch», nella classe 350 e, poi, nella 600 a quattro tempi.

Nel 1982 passa le selezioni ed entra nelle finali del Campionato italiano, categoria junior. Lodovico Zurla va forte e non teme nessuno. Ha coraggio da vendere e una forte personalità. E nel Campionato italiano, pilotando una «Puch» 175, è quarto assoluto. Un vero e proprio successo. Il pilota cremasco è lanciato. Nello stesso anno partecipa alle «Valli Bergamasche», una «due giorni» mitica, inserita nelle prove valide per il Campionato europeo, e si classifica quarto nella categoria delle 175.

Vicino a lui, Peppo Patrini che per quindici anni è stato il punto di riferimento della nuova generazione dei piloti cremaschi, un personaggio che nessuno sa dimenticare e al quale tutti hanno un debito di riconoscenza non indifferente. «Senza di lui - dice Lodovico Zurla - noi giovani non avremmo mai potuto raggiungere certi risultati e certi livelli. Peppo l'ho sempre presente».

Tra il 1982 e il 1983 inizia l'era dei grandi rally. Lodovico Zurla vuole cimentarsi anche in queste estenuanti prove di regolarità dove l'abilità è al primo posto, ma dove anche la resistenza e lo spirito di adattamento sono doti fondamentali. Partecipa due volte al rally di Sardegna, nel 1982 e nel 1984 con una «Puch» 600. Una gara, questa, in grado di mettere alla prova anche i piloti più esperti. Sei giorni in sella ad una moto, a percorrere sentieri impervi. La natura e la desolazione a confronto con il pilota. E Zurla, anche in questa occasione, dimostra di essere un valido portacolori del «Moto Club Crema». Si piazza nei primi dieci posti.

Nel 1986 il pilota cremasco ritenta l'avventura in Sardegna. Valentino di Lodi gli affida una «Husquarna» 300 a due tempi. Riesce a piazzarsi.

Lodovico Zurla, il «Barone rosso», una delle figure più belle del motociclismo cremasco, ritratto in un passaggio difficoltoso delle tremende e mitiche «Valli Bergamasche». «Ai miei tempi - racconta - la moto dovevamo sudarcela. Per cui era una cosa nostra. Eravamo piloti, meccanici, assistenti. In una sola persona era concentrato un team. Quando avevamo la moto, poi subentrava la voglia della sfida, di misurarci con le difficoltà, di far vedere che eravamo in grado di provvedere noi a tutto. Pilotare e piazzarsi diventava un motivo di orgoglio»



Nel 1987 deve abbandonare l'attività agonistica. Ha un incidente. Gli si spezzano i legamenti del ginocchio. Il centauro cremasco, quindi, è costretto a chiudere. Lo fa, però, in bellezza. Dà un taglio netto con le gare, ma non abbandona il motociclismo. Diventa uno dei membri più ascoltati del «Moto Club Crema» e si interessa del settore organizzativo. Con la sua «Honda» 600 accompagna i ragazzi che si avvicinano allo sport delle moto sui sentieri del Bergamasco. Li percorre con loro. Da pilota di talento a istruttore di valore. La motoregolarità è la sua vita.

*Che differenza c'è tra i piloti del suo tempo e i ragazzi che oggi si avvicinano con tanto entusiasmo al motociclismo?*

«Allora, la moto dovevamo sudarcela. Per cui era una cosa nostra. Eravamo piloti, meccanici, assistenti. In una sola persona era concentrato un team. Quando avevamo la moto, poi, subentrava il desiderio naturale di sfida, di misurarci con le difficoltà, di fare vedere che eravamo in grado di provvedere noi a tutto. Pilotare e piazzarsi, quindi, diventava motivo di orgoglio. Ora, invece, la nuova generazione di piloti trova tutto pronto. C'è chi fornisce la moto, c'è chi pensa ai fattori logistici e, quindi, programma tutto nei minimi particolari e c'è anche chi fornisce assistenza tecnica e meccanica. Il giovane pilota, insomma,

viene portato sul luogo della gara e messo in moto. Mi ricordo i rally di Sardegna. Li ricordo volentieri, anche perchè sono state vere e proprie lezioni di vita. Arrivavo sulla linea di partenza con il camper e, quindi, dovevo provvedere io a tutto. Alla sera si arrivava stanchi, ma c'era la moto da sistemare e da controllare. Si dormiva poco, ma la passione e la forza di volontà mi tenevano ben sveglio».

*Lei, modestamente, dice di non essere stato un campione. Eppure, è arrivato quarto, nella sua categoria, nelle «Valli Bergamasche»...*

«Non sono stato un campione, ed è vero. E' vero anche che le «Valli Bergamasche» sono una prova difficile. Tre sono i piloti cremaschi che hanno portata a termine questa gara di regolarità: Michele Cappellazzi, Stefano Biondini ed io. Diciamo, allora, che l'abilità non mi mancava e neanche la voglia di correre. Se solo avessi potuto avere a disposizione mezzi più efficienti... Quando gareggiavo io, però, o avevi i soldi o dovevi accontentarti di moto usate che poi dovevi sistemare o di moto nuove che non costassero troppo. In moto, comunque, mi sono sempre divertito. Ed è questo quel che conta di più. E mi sto divertendo ancora nel portare sui campi di gara i giovani motociclisti cremaschi. Cosa si pretende di più dalla vita?».