

Sever na startu
utrke 250 ccm
1958. u Virovitici
s Puchom 250 SS



**Povodom godišnjice smrti
prisjećamo se Vilka Severa -
tehničara, trkača i konstruktora
natjecateljskog motocikla ZG 80**

Strogi gazda sa strašću dječaka

PIŠE: **MIRO BARIĆ**

0 životnom putu Vilka Severa već smo pisali u jednom od brojeva naše revije, tako da ćemo se sada koncentrirati na njegove sportske aktivnosti. Svi koji su poznavali Vilka znaju da je on u privatnom životu bio vrlo ozbiljna, čak stroga osoba. No, na trkalištu je bio nešto posve drugo, gotovo se ponašao kao "teenager". Neobično je volio ambijent utrka, buku motora, miris ulja i benzina, a nervozu prije starta u pravilu je rješavao "last minute" zahvatima. Tako se često događalo da su ostali sudionici već bili na startnoj liniji, dok je Sever u zadnjem trenutku mijenjao prijenos, sastavljao spojku i radio nešto slično.

Vilko Sever rođen je 1929. godine u Kapeli, pitomom mjestu bjelovarskog kraja, kojem je ostao privržen do kraja života. Utrke je počeo voziti vrlo mlad na različitim tipovima motocikala: od Bultaca i Pucha pa do Tomosa u šezdesetim godinama. Odmah nakon jedne od utrka za Veliku nagradu Jadrana od tadašnjeg njemačkog prvaka Essera kupuje četverotaktnu Hondu 50 tip "CR 110" s kojom se nekoliko godina uspješno natjecao, a koja je danas raritetni i vrlo rijetki natjecateljski motocikl.

U toj su klasi - kojoj se Sever posvetio - sve više bili zastupljeni dvotaktni motori, a dominirali su Tomosovi motocikli. U želji da ima najbolji materijal, Sever od svog prijatelja i svjetskog prvaka Rudolfa

Kunza nabavlja prvoklasnog Kreidlera koji je u toj klasi uz Suzuki bio vodeći motocikl tog doba.

Vilko Sever bio je tehnički visoko obrazovan, s vrlo velikim praktičnim i dugogodišnjim natjecateljskim iskustvom. Često je govorio: "Utrke su krvav zanat". Tako je uvijek imao dobro pripremljen motocikl i vrhunske dijelove koje je bilo moguće nabaviti jedino "izvana" i to samo uz pomoć raznoraznih trikova.

Bilo bi nepošteno ne spomenuti i to da je Sever svakome pomagao. Uistinu svakome tko bi to od njega zatražio, pa makar to bili i "čupavi", "huligani" ili "bradonje" koje nikako nije volio. Nikada ni od koga nije tražio naknadu za učinjeno. No, bilo kako bilo, samim time što se netko bavio sportom koji je on volio i za kojeg je - to možemo reći - živio bio je dovoljan razlog da vam pomogne.

S Kreidlerom je također uspješno odvezio nekoliko sezona početkom 70.-tih, iako je to bilo doba velike sportske krize u kojoj motocikala gotovo da i nije bilo. Upravo je Sever bio jedan od velikih promotora cestovnog motociklizma uz još neke vozače poput Branka Bevande, Marijana Kosića ili Borisa Maruše koji su svi zajedno bili poput "posljednjih Mohikanaca".

Krajem sedamdesetih Sever oko sebe okuplja mlade vozače koji su koncentrirani u Moto klubu Zagreb kojem je uvijek i sam pripadao. Čvrstom rukom štitio je interese kluba i vozača-natjecatelja te ih financijski podupirao. Prvi je u bivšoj državi organizirao logistiku koja je - za to doba - bila zaista respektabilna. Tridesetak motocikala od 50 do 250 cm³, autobusi, pokretne radionice u kombijima, mehaničari i sve

Utrka 50 cm³ u
Prnjavoru, BiH, u
kojoj je već kao
50-godišnjak
zauzeo izvrsno
peto mjesto





Start posljednje utrke na opatijskoj Preluci 1977. godine. Sever, 34, na Kreidleru 50 cm³ kojeg je pripremio zajedno sa svojim velikim prijateljem i bivšim svjetskim šampionom Rudolfom Kunzom

1959. modificirani Puch na beogradskoj utrci. Sever, 23, je bio veliki ljubitelj 2-T motora i znao ih je odlično pripremiti i transformirati u natjecateljsku verziju



Sever na kočenju prije cilja u Opatiji 1977. godine

Sever na predstartu utrke do 50 cm³ na Kreidleru u Portorožu 1963. godine



Sever ZG 80

● Gazda Vilko nikada nije volio motore velike zapremine, a njegova simpatija prema motociklima od 50, 80 i 125 cm³ konačno je rezultirala time da je sam konstruirao natjecateljski motocikl. To je bio jednocilindrični vodom hlađeni dvotaktni motor s rotacionim diskom koji je bio horizontalno postavljen u "monocoq" okvir od stakloplastike. Motor je bio zapremine 80 cm³ i razvijao je maksimalnu snagu od 17 KS. Projekt je, nažalost, zakasnio pet godina s obzirom na prestanak Tomosovog angažmana na prvenstvu svijeta i na uklanjanje klase 50 cm³, a samim time i klase od 80 cm³. Ovo je bio dosta nespretna potez od strane FIM-e s paradoksalnim objašnjenjem da u komercijalnoj produkciji takvih motocikala više nema.

No, Sever se nije dao. Temeljem osobnog natjecateljskog iskustva, nastalog na Tomosima i Kreidleru, napravio je natjecateljski motocikl "Sever ZG 80" čija su konstrukcija i izvedba bili na iznimno visokoj razini. Po tome se može reći da je projekt ipak uspio. Ipak, "monocoq" okvir s dosta

ograničenim ciklističkim sposobnostima ponešto je umanjio vrijednost ovog unikatnog i nadasve hrabrog i zahtjevnog projekta.

Sveukupno su proizvedena 22 kompletna motocikla i još desetak u rezervnim dijelovima. Klasa motocikala "ZG Sever 80" vožena je na prvenstvu bivše Jugoslavije i prvenstvu Hrvatske nekoliko godina i to kao monomarka, što znači da su se natjecali samo motocikli marke Sever.

ostalo... Svake sezone obnavljan je fond natjecateljskih motocikala, a zimi se radilo "punom parom". On sam bio je potpuno angažiran i mnogo je radio, čak su ga i u njegovoj bližoj sredini ponekad gledali "ispod oka". Taj je trud rezultirao činjenicom da je "AMD Zagreb" godinama bio državni prvak gotovo u svim kategorijama. Nije samo kvantiteta bila adut, jer je tu bilo mnogo kvalitetnih natjecatelja, kasnijih prvaka u cestovnom motociklizmu. Spomenimo samo Vladimira Hegela (250 cm³), Zdravka Ljeljaka (125 - 250 cm³), Miljenka Nerva (80 cm³) itd. U velikoj radionici koju je Sever dao napraviti u Martićev

voj 17, ujedno i sjedištu kluba, školovani su i mnogi mladi vozači.

Severova moto-generacija već se odavno prestala natjecati, no on sam se nikako nije dao. Volio je utrke i natjecao se do zadnjeg trena, odnosno do svoje 55. godine života. Upravo u toj dobi dogodila se možda i najteža nesreća u njegovoj sportskoj karijeri kada je tijekom treninga u Slavonskoj Požegi teško povrijedio nogu. To je označilo kraj njegove natjecateljske karijere, no ne i kraj njegove ljubavi prema motociklima. Ona druga, karijera "gazde" moto-kluba, za njega je tek započela. Iako to mnogi ne žele priznati, Vilku Severu bi

trebali biti zahvalni mnogi organizatori, natjecatelji i poslovni ljudi na suradnji, angažmanu, trudu, dobroj volji i tko još mnogočemu.

Pred kraj života, u svom rodnom mjestu Kapeli, Sever osniva maleni sportsko-tehnički muzej gdje su izloženi mnogi primjerci motocikala iz njegove natjecateljske karijere, kao i drugi koje je prikupio za vrijeme svog života.

Uz ovih par riječi nadamo se da će se svi s nostalgijom prisjetiti "zlatnog doba" AMD Zagreb i Vilka Severa kao karizmatične ličnosti koja će nam zauvijek ostati u sjećanju. ■



Vilko Sever je u svojoj rodnoj Kapeli osnovao maleni moto-muzej s vrijednim eksponatima - natjecateljskim motociklima iz svih razdoblja svoje karijere

Jedna od posljednjih moto utrka Vilka Severa u Virovitici zajedno sa prijateljem Mirkom Šnjarićem

