

# Danuvia (motorkerékpár)



*Danuvia DV 125*

A Danuvia egy Budapesten, a zuglói Danuvia Szerszámgépgyárban 1954–1966 között gyártott motorkerékpár-típus márkanéve volt.

## Szépreményű indulás

Még javában zajlott a D-Csepelek gyártása, mikor a gyárban már az új, fejlesztett típus első példányain dolgoztak. 1957 nyarán mutatták be a nagyközönségnek az új Danuviák prototípusait. 175 cm<sup>3</sup>-es, alumíniumhengeres motorblokk hajtotta őket 8-8,5 lóerő teljesítménnyel, négyfokozatú váltón keresztül. A motorok a D-Csepelnél modernebbnek tunktek: sok burkolat, újratervezett felfüggesztés (az egyik példányon a kor divatja szerint elől-hátul lengővilla, a másik hagyományos teleszkópos-lengővillás konstrukció) és újdonságnak számító lemezváz tette látványossá őket. A gyár az Autó-Motorban tette közzé az új kísérleti motorok képeit és műszaki adatait, egyúttal kérték az olvasókat, hogy véleményezzék a két konstrukciót.

Eközben a régi 125-ösökre épülő típus ötletét sem vetették el a konstruktőrök: a D-Csepel motorjával készült egy modernnek ható, burkolt, hátul lengővillás motor. A fő reménység azonban az új 175-ös típus volt, ezért arra több figyelmet fordítottak.

## Vissza a 125-öskhöz

A 175-ös Danuviák nagy reményekkel indult pályafutása idő előtt ért véget: a programot "lefújták", a gyárnak a meglévő műszaki alapokból kellett építkeznie. Így 1957 végén elővették a 125-ös prototípust és azt fejlesztették tovább. Sok más változtatás mellett az egycsöves bölcsováz hagyományos, kétsöves lett, módosult az üzemanyagtartály formája és a jobb oldalra került a kipufogó. Az elkészült prototípushoz képest egyszerűsített motorokból egy kisebb szériát sikerült legyártani még az év végén, ám ezek pontos számáról nincs információ.

## A sorozatgyártás kezdetei

1958-tól beindult az időközben Danuvia DV 125 nevet kapott motorkerékpár nagy sorozatú gyártása és forgalmazása. A D-Csepelnél korszerűbb formájú, nagyobb teljesítményű motor gyorsan népszerűvé vált. A hátsó lengővilla jobban csillapította az út egyenetlenségeit, mint a korábbi bakteleszkóp, az erősebb motor a nehezebb járművel is elbirt és a nagyobb fékek is meggyőzőek voltak. A típus kezdeti ára 9.800 Ft volt.

A típus műszaki alapjai az 1948-ban bemutatott Csepel 125/49-től származtak, a motorblokk tehát jó tízéves konstrukcióra épült, kisebb finomításokkal (húzórugós tengelykapcsoló, nagyobb méretű henger és hengerfej). Új motorra nem volt pénz, ezért a gyár folyamatosan fejlesztett a típuson, már abban az évben megjelentek a töltőtekerccsel, akkumulátorral szerelt változatok, ami-

ken így már jól hallható, egyenáramú kürt és álló motor mellett is működő helyzetjelző volt. A dugattyú megragadási hajlama miatt a motoron belül is történtek változtatások.

Ezeknek meg is volt a maguk eredménye: az 1959-es év I. félévében a Danuvia vezette az új motorkerékpárok eladási statisztikáját mintegy 14.000 darabbal. Ez különösen annak fényében nagyszerű eredmény, hogy ekkor összesen 30.000 motorkerékpárt helyeztek forgalomba. A következő évben is volt mit ünnepelni a gyárban: elkészült a 100.000. motorkerékpár. A Danuviákat még ekkor is folyamatosan fejlesztették: apróbb alkatrészek módosításával javítottak a komforton és csökkentették a gyártási időt, illetve költséget.

## Egy új típus tervei

1961-re új típust tervezett a gyár, amit D-61 néven emlegettek. 125 cm<sup>3</sup>-es alumíniumhenger, csökkentett saját tömeg, szívászaj-tompító, halkabb kipufogó és új formaterv jellemezte volna. Szó volt arról is, hogy a 125-ös hengert 150-esre vagy 175-ösre lehetett volna cserélni, hozzá tartozó dugattyúval együtt. Az ígéretes prototípus bevezetése azonban csúszott, először 1962-re halasztották, majd végleg lemondtak róla.

Helyette a Danuvia Sport nevű, szériamodellből kialakított változatot tervezték új modellként 1963-ra. A motorról lekerült a burkolat nagy része, más formájú lett az üzemanyagtartály, sportos, keskeny kormány és nyereg, nyitott láncvédő és hátsó rugóstag került rá és kapott egy egyszerű szívászaj-tompítót is. Végül ez a típus sem került sorozatgyártásba.

## Az új Danuvia

Az 1963-as év nevében új, de műszakilag régi modellt hozott: a Danuvia DMV 125-öt. Ezt általában szürke Danuvia, néhol laposnyerges vagy sportnyerges Danuvia néven ismerik. Az új modell csak apróbb alkatrészekben tért el a korábbiaktól: többek között új nyeret és kipufogódobot, új kormánysektorokat kapott, illetve a korábbi fekete és piros szín mellett megjelent az új, szürke kivitel is, kék csíkozással. A következő 3 évben lényeges változtatás nem történt a motoron. A típus gyártását 1966-ban állították le.

## Danuvia a motorsportban

A Danuvia olcsó, elérhető 125-ös motorjait sok tuningmester és versenyző használta, már a D-Csepelekkel is voltak próbálkozások motokrosszban (akkoriban terepgyorsasági verseny). A gyár 1957-ben alapította meg a versenyosztályt, amely először a gyorsasági kategóriában próbálkozott, majd a Hatnaposra épített versenymotorokat. Az 1957-es próbálkozás még balul sült el, de 1958-ban az áttervezett Danuvia Sport és az összeszokott csapat sikert aratott: Gál László arany-, Nagy Gyula pedig bronzérmet szerzett.

1959-től a gyár krosszmotorokat is készített Danuvia Cross néven. Ezekben a 125-ös szériamotor tuningolt változatai dolgoztak 10 lóerő fölötti teljesítménnyel. A motor jóval könnyebb volt az utcinál, a kerekek nagyobbak voltak. 1961-re elkészül a fejlesztett Danuvia S-C modell 12 lóerővel. Ekkoriban a gyár Magyarországon rendkívül sikeres volt a 125-ös krosszmotorok között: alig akadt legyőzője a gyári Danuviáknak. A Danuvia-motoros gokartok is meggyőzően szerepeltek. 1962-ben aztán először leváltják a versenyosztály vezetőjét, majd megszűnik a részleg, innentől a versenyzők és a csapatok magukra maradnak a motorok tuningolásával.

Ez eleinte nem látszott meg az eredményeken: 1968-ig minden évben sikerült elhódítani a 125-ös krosszmotorok között legalább egy országos bajnoki címet valamely Danuviával versenyző motorosnak (holott ekkor már a gyár is két éve leállt a termeléssel!). 1969-től kezdve viszont már nem terem nekik babér, az amatőr tuningolók nem tudják tartani a versenyt a gyári technikával.

## Műszaki leírása

**Motor:** Egyhengeres, kétütemű, hurkos, lapos dugattyús motor, a sebességváltóval egy blokkba építve. A forgattyús tengely golyócsapágyakkal, a hajtókar görgős csapággal csapágyazott.

Furat 54 mm

Löket 54 mm

Hengerűrtartalom 123.5 cm<sup>3</sup>

Kompresszió-viszony 5,5-6 Le

Fordulatszám 4800 ford/perc

**Porlasztó:** Egyfűvókás, tűszabályzós, elzárható levegőszűrővel

**Gyújtóberendezés:** Lendkerékmágnés AVF GV4-25/6

**Világítás:** 6 volt, 25 watt

Fényszóró: 130 mm átmérőjű fényszóró 6 V, 25/25 wattos égővel, a kormányra szerelt bilux-kapcsolóval, a fényszóróba szerelt km-órával.

Jeladó berendezés: Egyenáramú elektromos kürt.

**Erőátvitel:** A motorblokkban edzett, korrigált fogaskerekekkel, a hátsó kerékre lánchajtással. Áttételek: első sebesség 1:23,54, második sebesség 1:1,64 harmadik sebesség 1:7,48

**Sebességkapcsolás:** Félautomatikus, lábkapcsolóval

**Indítás:** Berúgóval

**Váz:** Kettős bölcsováz

Első villa: Teleszkóp rendszerű hosszú tekercsrugóval.

Hátsó villa: Lengővilla tokozott tekercsrugókkal, 3 állású, hidraulikus lökészátlóval.

Nyereg: Kettős sportnyereg, laticel gumival, műbőr bevonattal.

Gumiabroncsok: Elöl-hátul 2,75x19".

Levegőnyomás első kerékben: 1,3 atm., hátsó kerékben egy személynél: 1,9 atm., hátsó kerékben két személynél: 2,3 atm.

**Hajtólánc:** 1/2" x 1/4" 96 tag.

**Benzintartály:** Elöl gumiba ágyazva, kb. 17 liter, ebből tartalék 2 liter. Háromállású, vízszákos benzincsap.

**Szerszámtáska:** Két oldalt a borítólemezben elhelyezve.

**Önsúly:** Üzemanyag nélkül 95 kg.

**Utazósebesség:** 65-70 km óránként. A motor végsebessége 85 km/óra.

**Üzemanyag-fogyasztás:** 2,5-3,2 liter/100 km utazási viszonytól függően.

**Kerék és fék:** Cserélhető kerekek, gumiba ágyazott erőátviteli csapokkal. 160 mm átmérőjű fékdobok hűtőbordákkal. 40 mm szélességű fékpofákkal, mechanikai működéssel

**Méreték:**

Keréktávolság: 1250 mm

Összhossz: 1980 mm

Max. szélesség: 700 mm

Max. magasság: 1000 mm

Legalacsonyabb szabad magasság a földtől: 220 mm

Nyeregmagasság terheletlenül: 730 mm

Motorkerékpár árak 1959	
o Tünde	15 700 Ft
o Danuvia	12 600 Ft
o Pannónia TLF	19 900 Ft
o Berva	5 200 Ft
o IZS 350	24 500 Ft