



Die RT 125 war leicht, wendig, sparsam, straßen- und kurvensicher. Dazu ein unverwundlicher sehr leistungsfähiger Schnurrer. Sie hat sich ebenso als anspruchloses Geschäftsfahrzeug wie als hervorragendes Geländemodell entpuppt. Mit bescheidenen Ansprüchen kann man auch die größten Sommertouren zu Zweit absolvieren. Auch ein Modell das sich hervorragend frisieren läßt.

52 × 58 = 123 cm; 2 T-Fl. K.; 1:6, 4,75 PS bei 4800 U/min. Batteriezündung, Mischungsschmierung, Kette, 7,85–11,7–24,8, Fußschaltung, Kette Geschlossener Rohrrahmen, Prefstahlgabel, Gummif., 2,50–19; Tank 7,5 l, Innendrehgriff, Außenzughebel, Radstand 123, Länge 196, Breite 66, Sattelhöhe 68, Bodenfreiheit 15 cm, 68 kg, 75 km/h, 2,3 l/100 km.

**Entwicklung:** Der Stern von DKW hat mit einem Kleinmotor zu leuchten begonnen und ist nach zwei Jahrzehnten mit einem kleinen Motor erloschen. Jetzt kam er wieder mit dem wohlgelungenen Benjamin der Familie, dem RT 125er über den Horizont. Überall in der Welt, wo neue 125er-Konstruktionen auf den Markt gebracht wurden, hat man sich an die bewährten DKW-Kochrezepte gehalten, ob das nun in England (1), in Italien oder in Amerika war. Man darf diesen Firmen aber nicht böse sein, weil sie offen oder versteckt kopiert haben, im Gegenteil: Für die Fahrer war es das Richtige. Lieber etwas Gutes nachbauen, als etwas Schlechteres selber machen. Die RT 125 stellte eine Weiterentwicklung der guten RT 3 dar, war aber in jeder Hinsicht ein von Grund auf neugestaltetes Modell.

**Eigenart:** Die RT von DKW ist die leichteste 125er und hat den reifsten und leistungsfähigsten Motor dieser Einkolben-Zweitaktklasse. Sie steht in Verbrauch, Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit nicht allzuweit hinter der Puch 125, das muß ihr der Neid lassen. Die Gummibandfederung der Prefstahlgabel hatte sich schon an der RT 3 bewährt und zeigte, besonders wenn man sich an den vorgeschriebenen Luftdruck hielt, wirklich hervorragende Eigenschaften. (Nachstellung des Gabelspiels durch Beilagenscheiben wie bei der RT 3!) Am Motor ist eigentlich „nichts daran“. Alles, was dran ist, sieht man nicht, das steckt in jahrelangen Forschungsarbeiten. Wenn der Knirps so fertig vor dem Beschauer steht, wirkt alles so einfach und klar, daß sich unwillkürlich die Frage aufdrängt: Ja, warum hat man es denn nicht immer schon so gemacht? Das Geheimnis liegt auch auf der Seite der Großserienfertigung. 20 Jahre vorher hätte man dieses Modell nie um 425 RM herausbringen können, ganz zu schweigen von diesem Gewicht. Wie bei allen DKWs entspricht die Elektroanlage der RT 125 nicht den üblichen Schaltplänen.

**Fahrweise:** Die RT 125 steht fahrttechnisch von allen Motorrädern dem Fahrrad am nächsten. Man ist darauf sofort „zu Hause“. Das niedrige Gewicht, die hervorragenden Straßeneigenschaften und der elastische Schnurrer nehmen dem Fahrer das Gefühl, daß er die „Beherrschung“ erst lernen müßte. Die Fußschaltung ist gut abgestimmt und spielend leicht zu betätigen. Der Motor ist absolut drehzahlfest, er verträgt alles, was man ihm anbietet und zeigt dabei kaum Vibrationen. Am Berg ist er für einen 125er unglaublich zäh und nimmt den Katschberg zu Zweit ohne Anstand, wenn man ihm nicht zusätzliche Zentner aufbürdet. In der Ebene gibt es innerhalb Österreichs keine Strecke, wo man ihn „sauer“ fahren könnte.

Besonders friedliche Leute kommen oft an die 2-l-Verbrauchsgrenze. Im normalen Überlandbetrieb kann man mit 2,3 l je 100 km rechnen und wird auch bei schärfster Fahrweise kaum über 3 l/100 km kommen.

**Vergaser:** Amal E 68/18, HD 98, S 4, NP 3; Bing AJ 1/16 N, HD 75, LD 045, NP 2, LL 1 U; Graetzin K 16/A, HD 75, NP 4.

**Zündung:** 4 mm v. o. T., U. A. 0,4 mm, Kerze Bosch W 175 T 1. E. A. 0,6 mm.

**Luftdruck:** Vorne 1,1, hinten 1,3 (Sozius 2,0) atü. Es lassen sich knapp 3,00–4,9-Reifen verwenden: Vorne 1,0, hinten 1,2 (Sozius 1,8) atü.

**Diverses:** Primär 1:2,75-Kette 3/8" × 7,7, Sekundär 1:2,86-Kette 1/2" × 5,2. Mischungsschmierung 1:25 (SAE 50), Getriebe 0,45 l Shell Getriebeöl HDL oder gleichwertiges. Die Schlüsselstellungen am Schaltkasten bedeuten von oben nach unten: 5-Start ohne Batterie, 1-Stand bei Nacht, 0-Stand bei Tag, 2-Fahrt bei Tag, 3-Fahrt mit Standlicht, 4-Fahrt bei Nacht.