



Ratgeber



Heft Nr. 16

INHALT:

**Neue Qualitäten an den
Tankstellen**

**Welchen Vergaserkraftstoff
tanke ich für meinen Wagen?**

**ADDINOL EXTRA –
ein Mehrbereichsöl für
Viertakt-Ottomotoren**

Legierte Getriebeöle

**Ein neues legiertes
HD-Motorenöl ML 45**

Einsatz legierter Motorenöle

**Wann muß ein Motorenöl
gewechselt werden?**

**Qualitätsüberwachung von
Mineralölprodukten im
VEB Minol**

Der Renndienst im VEB Minol

**3. Minol-Rallye
am 24. April 1966**

Ausschreibung

Nennungsformular

Fachausdrücke

**Wagenpflegeplan
Skoda MB 1000**

**Herausgeber: VEB Minol
102 Berlin, Neue Königstr. 52–54
Redaktionsschluß: Februar 1966**

Neue Qualitäten an den Tankstellen

Die Vergrößerung der Erdölverarbeitungskapazität in der Deutschen Demokratischen Republik, insbesondere die Inbetriebnahme des VEB Erdölverarbeitungswerk Schwedt sowie die Erweiterung des VEB Mineralölwerk Lützkendorf, ermöglicht eine qualitativ bessere Versorgung unserer Kunden mit Kraft- und Schmierstoffen.

Der wissenschaftlich-technische Fortschritt in der Mineralölindustrie ermöglichte die Einführung neuer Produkte. Mit ihnen werden Sie im vorliegenden „Minol-Ratgeber“ vertraut gemacht.

VEB MINOL
Technischer Kundendienst

Welchen Vergaserkraftstoff tanke ich für meinen Wagen?

Diese Frage, immer wieder gestellt, ist nur natürlich, denn welcher Autofahrer will seinem Fahrzeug, außer sorgfältiger Pflege, nicht auch den „besten“ Kraftstoff geben? Natürlich weiß er, daß richtige Vergaser- und Zündeneinstellung sowie eine den Verhältnissen angepaßte Fahrweise die Leistung seines Fahrzeuges wesentlich beeinflussen. Aber welcher ist nun der „beste“ Kraftstoff, VK 79 oder VK 88? Ist der hochoktanige VK 88 für **alle** Fälle der richtige? Oder sollte man, des geringeren Preises wegen, VK 79 nehmen?

Den einfachsten und zuverlässigsten Rat gibt Ihnen zunächst die Betriebsanleitung Ihres Fahrzeuges. Denn die Motorenhersteller sind bestrebt, ihren Motor so leistungsfähig wie möglich zu gestalten. Dazu gehört natürlich die sorgfältige Auswahl eines Kraftstoffes, der ein Maximum an Leistungen bringt. Das wird in fast allen Fällen bei Fahrzeugen der Inlandproduktion unser

VK 79 (Research-Oktananzahl 79) sein.

Anders sieht es bei den importierten Viertakt-Fahrzeugen aus. Für sie ist

VK 88 (Research-Oktananzahl 88)

der Kraftstoff, den sie benötigen, um die volle Leistungsfähigkeit des Motors zu erreichen.

Was Sie auch von Ihrem Fahrzeug verlangen,

anfahren, beschleunigen, Bergfahrten und hohe Dauerleistung,

bei VK 88 werden Sie **nie** das Gefühl haben, „jetzt schafft er es nicht mehr!“

Vor allem hört eines auf, das gefürchtete Klingeln (oder Klopfen im Motor), das ja (leider) nicht nur eine akustische Erscheinung ist, sondern neben der Überbeanspruchung von Triebwerksteilen und übermäßiger Erwärmung des Motors auch einen deutlich bemerkbaren Leistungsabfall mit sich bringt.

Und nun kommt wieder eine Frage von Ihnen: „Wie steht es mit dem Bleigehalt des Kraftstoffes, ist er nicht bei VK 88 zu hoch?“

Auch diese Frage können wir zu Ihrer Zufriedenheit beantworten. Durch moderne Verarbeitungsmethoden (Reforming) gewinnen unsere Werke einen Vergaserkraftstoff, der bereits ohne Zusatz von Bleitetraäthyl höhere Oktanzahlen aufweist als der mit anderen Herstellungsverfahren erzeugte Kraftstoff. Es genügt jetzt ein Bleitetraäthylzusatz, der noch unter der zulässigen Grenze von 0,04 Vol.-% liegt, um die

Research-Oktananzahl von mindestens 88 mit Sicherheit einzuhalten. Zum Vergleich sei darauf hingewiesen, daß in Westdeutschland Verbleigungsgrade von maximal 0,06 Vol.-% und in den USA von maximal 0,08 Vol.-% statthaft sind.

Also auch hier spricht alles für VK 88.

Und wenn Sie wissen, daß durch die höhere Dichte des VK 88 auch der Li.eerheizwert, also die Ihnen pro Liter zur Verfügung stehende Energie, wächst, so werden Sie es sicher vielen anderen Besitzern von Kraftfahrzeugen gleichtun,

probieren ...

und dabei bleiben!

ADDINOL EXTRA – ein Mehrbereichsöl für Viertakt-Ottomotoren

Durch Zusätze an Wirkstoffkombinationen verfügt das neue Motorenöl über einen hohen Gebrauchswert und gestattet daher Ölwechselfristen von etwa 6000 km.

ADDINOL EXTRA ist anpassungsfähig an einen vielseitigen Fahrbetrieb, bei dem der Motor sowohl im Stadtverkehr als auch im Langstreckenverkehr gefahren wird. Die Vorzüge der Wirkstoffkombinationen verleihen diesem Mehrbereichsöl ein hervorragendes Viskositäts-Temperaturverhalten, so daß es im Sommer und im Winter vorteilhafter zu fahren ist. Der Ölwechsel mit Sommer- bzw. Winteröl entsprechend der Jahreszeit gehört mit dem Einsatz von ADDINOL EXTRA der Vergangenheit an. Somit wird die Wartung und Pflege des Motors wesentlich vereinfacht, das Starten erleichtert, und der Fahrbetrieb gestaltet sich wirtschaftlicher.

Viertakt-Ottomotoren, die bisher mit Motorenöl Addinol bzw. unlegierten Motorenölen gefahren wurden, können ohne Motorspülung auf ADDINOL EXTRA umgestellt werden. Eine Verkürzung der ersten Ölwechselfristen ist nicht erforderlich. Die Ergänzung einer Addinol-Motorenöl-Füllung mit ADDINOL EXTRA ist auf Grund der Verträglichkeit gegeben.

Das Mehrbereichsöl ADDINOL EXTRA empfiehlt sich für die Fahrzeuge mit Viertakt-Otto-Motoren, deren Betriebsvorschrift nicht bindend eine Viskosität von über 45 cSt/50°C vorschreibt, und für alle anderen Fahrzeugtypen, die bisher mit dem Motorenöl Addinol gefahren wurden.

Chemisch-physikalische Kenndaten:

1. Sortenmerkmal

Mehrbereichsöl ADDINOL EXTRA ist ein Motorenöl, das ein besonders günstiges VT- und Kälteverhalten sowie einen Oxydationsschutz besitzt.

2. Verwendung

Für PKW als Sommer- und Winteröl.

3. Technische Forderungen

Viskosität bei 50 °C	40 bis 45 cSt
Stockpunkt nicht höher als	- 25 °C
Flammpunkt mind.	200 °C
Viskositätsindex mind.	100

Legierte Getriebeöle

Im Rahmen der Qualitätsentwicklung von Mineralölprodukten stehen nunmehr auch an den Tankstellen des VEB Minol legierte Getriebeöle für den Kraftfahrzeugbetrieb zur Verfügung.

Die bisherigen Destillat-Getriebeöle entsprechen nicht mehr den technischen Anforderungen, so daß die Produktion der bisherigen Getriebeölsorten G 15 und G 20 eingestellt wurde.

Die neuen legierten Getriebeöle bieten wesentliche technische und auch wirtschaftliche Vorteile.

Als neues Sortiment stehen den Kraftfahrzeughaltern die Getriebeöle

GH 60 (Viskosität 60 cSt/50 °C) und

GL 125 (Viskosität 125 cSt/50 °C) zur Verfügung.

Gegenüber den bisher für die Getriebeschmierung verwendeten unlegierten Mineralölen wird eine wesentlich höhere Druckaufnahmefähigkeit des Schmierfilms und eine Verminderung des mechanischen Verschleißes erreicht. Die Zusätze an Wirkstoffkombinationen gestatten gegenüber den bisher eingesetzten Getriebeölen eine niedrigere Viskosität. Dadurch werden die mechanischen Verluste verringert, und es wird eine bessere Wärmeabführung erreicht.

Die Besonderheiten des neuen Getriebeöl-Sortiments erlauben den Einsatz in dem weiten Temperaturbereich von -20 °C bis $+100\text{ °C}$ als Betriebstemperatur.

Anwendungsbereiche für Pkw:

Die nachstehende Tabelle gibt Ihnen Aufschluß, welche Getriebeöle Sie für Ihr Fahrzeug einsetzen sollten.

Typ	Einsatzstelle	neue Ölqualität		Ölwechsel in km
		Sommer	Winter	
Wartburg 311/312 F 9	Getriebe (Schalt- und Achsgetriebe)	GL 125	GH 60	20 000 bzw. 2 Jahre
EMW 340	Wechselgetriebe Achsgetriebe	GL 125 GL 265	GL 125 GL 265	20 000 10 000
Sachsenring P 240	Wechselgetriebe Achsgetriebe Lenkgetriebe	GL 125 GL 265 GL 265	GL 125 GL 125 GL 125	20 000 10 000 5 000 nachf.

Typ	Einsatzstelle	neue Ölqualität		Ölwechsel in km
		Sommer	Winter	
Skoda				
– Oktavia	Wechselgetriebe	GL 125	GL 125	20 000
– Super				
– Felicia	Achsgetriebe	GL 125	GL 265	20 000
– MB 1000	Wechsel und Achsgetriebe	GL 125	GL 125	20 000
	Lenkgetriebe	GL 125	GL 125	20 000
Moskwitsch				
402	Wechselgetriebe	GL 125	GL 125	20 000
404 bis 407	Achsgetriebe und	GL 265	GL 265	10 000
	Lenkgetriebe	GL 265	GL 265	5 000 nachf.
Volga				
	Wechselgetriebe	GL 125	GL 125	20 000
	Achs- und Lenkgetriebe	GL 265	GL 265	12 000
		GL 265	GL 265	12 000
Tatra 603				
	Wechsel- und Achsgetriebe	GL 125	GL 125	20 000
	Lenkgetriebe	GL 265	GL 265	25 000
Barkas				
V 901/2	Wechselgetriebe	GH 60	GH 60	20 000
	Achsgetriebe	GL 125	GL 125	20 000
B 1000	Getriebe (Wechsel- und			
	Achsgetriebe)	GH 60	GH 60	20 000
	Lenkgetriebe	GH 60	GH 60	20 000

Wechselfristen für die neuen Getriebeöle:

Nach den bisher gesammelten Erfahrungen ergeben sich infolge der hohen Alterungsbeständigkeit sowie der Wirkstoffkombination der neuen Getriebeöle Ölwechselfristen, die ein Mehrfaches der bisher üblichen festgelegten Werte betragen.

Für das GH 60 in Fahrzeuggetrieben kann eine Laufleistung von 30 000 bis 40 000 km angenommen werden, für das GL 125 beträgt die Lebensdauer in Fahrzeuggetrieben etwa das Doppelte gegenüber den bisher eingesetzten unlegierten Getriebeölen.

Technische Forderungen:

Legierte und hochlegierte Getriebeöle sind Schmieröle, die eine gute Alterungsbeständigkeit besitzen und zur Aufnahme hoher Belastungen in Getrieben geeignet sind.

	legiertes Getriebeöl GL 125	hoch- legiertes Getriebeöl GH 60
DAMW-Norm	22–315	22–315
Sichtbare mechanische Verunreinigungen	frei	frei
Viskosität bei 50 °C cSt	115 bis 135	53 bis 68
entsprechend °E	15 bis 18	7 bis 9
Viskosität bei 100 °C		
cSt mindestens	15	9,0
entsprechend °E	2,3	1,7
Stockpunkt °C höchstens	– 15	– 25
Flammpunkt °C mindestens	180	175
VKA-Schweißlast kp mindestens	200/220	240/260
Wasser $\frac{0}{0}$ höchstens	–	–

Preisangaben:

Getriebeöl hochlegiert	GH 60
Abgabe ab Lager bzw. Tankstellen	
ab Lager	99,50 MDN/ $\frac{0}{0}$ kg
ab Tankstellen	1,15 MDN/lose Liter
	1,90 MDN/1000 ml Glasflasche
Getriebeöl legiert	GL 125
Abgabe ab Lager bzw. Tankstellen	
ab Lager	98,50 MDN/ $\frac{0}{0}$ kg
ab Tankstellen	1,15 MDN/lose Liter
	1,90 MDN/1000 ml Glasflasche

Ein neues legiertes HD-Motorenöl ML 45

Die Entwicklungstendenz im Motorenbau zu immer höheren spezifischen Leistungen, höherer Betriebssicherheit und längerer Lebensdauer der Motoren erfordert zwangsläufig eine Verbesserung der bisher bekannten Normal-Motorenöl-Qualitäten.

Durch den Einsatz der HD-Motorenöle ML 70 und ML 95 konnte durch geeignete Wirkstoffkombinationen der Gebrauchswert der Motorenöle sowie das Viskositäts-Temperaturverhalten wesentlich verbessert und der Wirkungsgrad der Motoren erhöht werden.

Durch den wissenschaftlich-technischen Fortschritt in der Herstellung von Motorenölen sowie Legierungszusätzen konnten entsprechend der internationalen Entwicklung die bisherigen Viskositäten abgesenkt werden.

Welche Vorteile bieten die niedrigviskosen legierten Motorenöle?

Auf Grund der günstigen Kälteviskosität wird
das Starten erleichtert,
die Batterie und
der Motor geschont.

Aber auch bei hohen Betriebstemperaturen wird
bessere Temperatur- und Druckbeständigkeit erreicht.

Niedrigviskose Motorenöle bringen
geringere Reibungsverluste und
gewährleisten eine bessere Wärmeabführung.

Nachstehend geben wir Ihnen einen Auszug aus den Qualitätsvereinbarungen:

Viskosität bei 50 °C cSt 40–50
Stockpunkt °C höher als –25
Flammpunkt °C mindestens 200.

**Mit dem neuen legierten Motorenöl ML 45
bieten wir unseren Kunden ein Spitzenerzeugnis des VEB Mineralölwerk Lützkendorf an.**

Die Verträglichkeit von ML 45 mit ML 70 bzw. ML 95 ist gegeben.

Für Fahrzeuge und Apparatetypen, die von unlegierten auf legierte Motorenöle
umgestellt werden, müssen die nachstehenden Umstellungsvorschriften beachtet wer-
den:

Während bei Verwendung von legiertem Motorenöl in fabrikneuen Motoren keinerlei
Vorsichtsmaßnahmen zu treffen sind, müssen bei überholten Motoren oder solchen,
die längere Zeit mit unlegiertem Motorenöl betrieben wurden, folgende Anweisungen
beachtet werden:

1. Das im Motor befindliche unlegierte Altöl ist warm abzulassen. Motor und
Ölfilter sind mit Spülöl gründlich zu reinigen. Nach Einfüllen des legierten Motoren-
öls ist der Motor etwa 3 Stunden warm zu fahren.
2. Das legierte Motorenöl wird abgelassen und das Ölfilter erneut gründlich gesäu-
bert. Es wird neues Öl aufgefüllt. Nach etwa 500 km Fahrstrecke wird das Ölfilter
nachgesehen. Ist es sauber, kann bis 1000 km weitergefahren werden und nach
erneuter Durchsicht des Filters bis 1500 km. Treten in dieser Zeit Verschmutzungen
des Ölfilters auf, so ist das Öl abzulassen und das Filter zu reinigen.
3. Ab 3. Ölwechsel wird das legierte Motorenöl wie jedes andere Motorenschmieröl
behandelt. Die Ölwechsel richten sich nach den von den Motorenherstellern ange-
gebenen Fristen. Die Umstellung von legiertem Motorenöl auf unlegiertes Motorenöl
bringt keinerlei Schwierigkeiten mit sich, jedoch sind bei zwischendurch längerem
Fahren mit unlegiertem Motorenöl und erneuter Umstellung auf legiertes Motorenöl
die unter 1–3 angegebenen Vorsichtsmaßnahmen zu beachten.

Vom WTZ für Schmierstoffe, Kraftstoffe und Schmierstoffanwendung der VVB Mineral-
öle und organische Grundstoffe, 4206 Krumpa (Geiseltal), wurden in Abstimmung mit
den Fahrzeug- und Motorenherstellern die nachstehenden Motorenölempfehlungen
ausgearbeitet.

Einsatz legierter Motorenöle

Fahrzeug- bzw. Aggregatetyp	Hersteller	Sommeröl	Winteröl	Bemerkungen
H3A H3B H3S Z 3 S 4000 S 4000-1 S 4000-1 T S 4000-1 Z S 4000-1 S S 4000-1 R S 4000-1 K (sämtliche Varianten)	VEB Kraftfahrzeugwerk „Ernst Grube“ Werdau	ML 70	ML 45	
RS 01/40 „Pionier“ RS 01/40-II Typ „Harz“	VEB Schlepperwerk Nordhausen	ML 70	ML 45	
RS 14/30 RS 14/36 RS 14/46 RT 315 RT 325	VEB Schlepperwerk Nordhausen	ML 70	ML 45	
IFA W 50 (alle Varianten)	VEB Industrierwerk Ludwigsfelde	ML 70	ML 45	
H 6 G 5 Z 6 S 6 H 6 B (sämtliche Varianten)	VEB Kraftfahrzeugwerk „Ernst Grube“ Werdau	ML 70	ML 45*	* unter 0 °C einzusetzen
Geräteträger RS 09 Triebachse RS 09 für Schwenkkran Döbeln Hopfentraktor RS 56 Dieselgabelstapler DFG 1/2 Geräteträger RS 09/122 Triebachse TA 158 auf Basis RS 09/122 für Schwenkkran Döbeln	VEB Traktorenwerk Schönebeck	ML 70	ML 45*	Diese Fahrzeuge bzw. Aggregate sind mit dem Motor 2 KVD 9 ausgerüstet * unter 0 °C einzusetzen

Fahrzeug- bzw. Aggregatetyp	Hersteller	Sommeröl	Winteröl	Bemerkungen
Vibrationsplatte SVP 31,5 Bodenschwingverdichter BSD 31,5	VEB Baumaschinen Steinach	ML 45**	ML 30*	Diese Geräte sind mit dem Motor 1 KVD 8 ausgerüstet * ML 30 ist unter +10 °C einzusetzen ** ML 45 ist über +10 °C einzusetzen
Elektroaggregat	Fimag Finsterwalde			
Weidemelkstand	VEB Elfa Elsterwerda			
Geräteträger RS 09/124 Stallarbeitsmaschine RS 09/160/Typ II Triebachse TA 180 für Stapellader Güstrow	VEB Traktorenwerk Schönebeck	ML 45**	ML 30*	Diese Fahrzeuge bzw. Aggregate sind mit dem Motor 4 KVD 8 ausgerüstet * ML 30 ist unter 0 °C einzusetzen ** ML 45 ist über 0 °C einzusetzen
Multicar M 22	Fahrzeugwerk Waltershausen	ML 45**	ML 30*	Diese Fahrzeuge bzw. Geräte sind mit dem Motor 2 KVD 8 ausgerüstet. Der Schlepper DFZ-322 ist auch mit dem Motor 4 KVD 8 ausgerüstet * Bei Elektrostart ist ML 30 unter 0 °C einzusetzen, bei Handstartmotoren kann zum leichteren Anlassen das Schmieröl ML 30 bereits bei +5 bis +10 °C eingesetzt werden ** ML 45 ist über 0 °C bzw. über +5 bis +10 °C einzusetzen
Vibrationsplatte SVP 63	VEB Baumaschinen Steinach			
Bodenschwingverdichter BSD 63 Schlepper DFZ 322	PGH Metall Pomßen			
Bootsantrieb	Schiffswerft Rechlin	ML 45	ML 30	Die Boote sind mit Motoren der Typen 1-, 2- und 4 KVD 8 ausgerüstet. Für Motoren der Type 1 KVD 8 ist ML 30 unter +10 °C einzusetzen, darüber ML 45. Für Motoren der Type 2 KVD 8 ist bei Elektrostart ML 30 unter 0 °C einzusetzen, bei Handstartmotoren kann zum leichteren Anlassen ML 30 bereits bei +5 bis +10 °C eingesetzt werden. ML 45 ist über 0 °C bzw. über +5 bis +10 °C einzusetzen. Für Motoren der Type 4 KVD 8 gelten die für Motoren der Type 2 KVD 8 mit Elektrostart gemachten Vorschriften

Fahrzeug- bzw. Aggregatetyp	Hersteller	Sommer-öl	Winter-öl	Bemerkungen
Granit 27 Garant 30 k LO 2500* LO 2500 B*	VEB Robur-Werke Zittau	M 95	M 70	Diese Fahrzeuge sind mit Ottomotoren ausgerüstet * Tauchschmierung
Ottomotor Typ 17 (Granit 27) Ottomotor Typ 22 (Garant 30 k)	VEB Robur-Werke Zittau	M 95	M 70	Stationärmotore
Garant 32 LD 2500 LD 2500 B	VEB Robur-Werke Zittau	ML 45	ML 45	Diese Fahrzeuge sind mit Dieselmotoren ausgerüstet
Dieselmotor 1 NVD 12,5 2 NVD 12,5 3 NVD 12,5 4 NVD 12,5 4 KVD 12,5	VEB Robur-Werke Zittau	ML 45	ML 45	Stationär- und Einbau- motore
Dumper „Picco I“	VEB Eisenbau Mölkau	ML 45	ML 45	Diese Geräte sind mit Motoren der Type 1 NVD 12,5 vom VEB Robur-Werke ausgerüstet
Notstromaggregat	Fimag Finsterwalde			
Kleinschlepper S 1	PGH Pomßen			
Ladegerät T 172	VEB Weimar-Werk Weimar	ML 45	ML 45	Diese Geräte sind mit Motoren der Type 2 NVD 12,5 vom VEB Robur-Werke Zittau ausgerüstet
Dieselmotorgabelstapler DFG 1002	VTA Leipzig			
Vibrationstadem- walze SVT W 18	VEB Baumaschinen Gatersleben			
Dieselmotorgabelstapler DFG 2002/3002	VTA Leipzig	ML 45	ML 45	Diese Fahrzeuge sind mit Motoren der Type 3 NVD 12,5 vom VEB Robur-Werke Zittau ausgerüstet
Dumper „Picco Max“	VEB Eisenbau Mölkau			
Kleinplanierraupe KP 501	BMA Brandis			

Fahrzeug- bzw. Aggregatetyp	Hersteller	Sommer-öl	Winter-öl	Bemerkungen
Notstromaggregat	Fimag Finsterwalde	ML 45	ML 45	Diese Aggregate bzw. Fahrzeuge sind mit Motoren der Type 4 NVD 12,5 vom VEB Robur-Werke Zittau ausgerüstet
Schweißaggregat Acrobil I mit max. 375 A Schweißstromentnahme	Kjellberg Finsterwalde			
Krafttrottenwagen	RAW Schönevide			
Vibrations-Anhängewalze SVAW 25	VEB Baumaschinen Gatersleben			
Schweißaggregat Acrobil I mit max. 225 A Schweißstromentnahme	Kjellberg Finsterwalde	M 95	M 70	Dieses Aggregat ist mit dem Ottomotor der Type 22 (Garant 30 k) vom VEB Robur-Werke Zittau ausgerüstet
Schweißaggregat Acrobil II mit max. 225 A Schweißstromentnahme		ML 70	ML 45*	Dieses Aggregat ist mit dem Motor der Type 2 KVD 9 vom VEB Dieselmotorenwerk Schönebeck ausgerüstet * unter 0 °C einzusetzen
Schweißaggregat Acrobil III mit max. 400 A Schweißstromentnahme		ML 45**	ML 30*	Dieses Aggregat ist mit dem Motor 4 KVD 8 vom VEB Motorenwerk Cunevalde ausgerüstet * ML 30 ist unter 0 °C einzusetzen ** ML 45 ist über 0 °C einzusetzen
Diko 2,5/6	VEB Zwickauer Maschinenfabrik	ML 70	ML 45*	Mit 2 KVD 14,5 SRL ausgerüstet
Diko 4/8				Mit 3 KVD 14,5 SRL ausgerüstet
Diesellok Type V 10 B/V 10 C	VEB Lokomotivbau „Karl-Marx“ Babelsberg	ML 70	ML 45*	Mit 6 KVD 14,5 SRL ausgerüstet
Diesellok Type V 10 C				Mit 6 KVD 14,5 SRW ausgerüstet
Diesellok Type Ns 2 (2-Gang u. 3-Gang)				Mit 2 KVD 14,5 SRL ausgerüstet

Fahrzeug- bzw. Aggregattyp	Hersteller	Sommer- öl	Winter- öl	Bemerkungen
Motorgrader SHM4E	VEB Industrierwerk Halle-Nord	ML 70	ML 45*	Mit 6 KVD 14,5 SRL ausgerüstet
Motorgrader SHM 1				Mit 2 KVD 14,5 SRL ausgerüstet
Bagger UB 80/83	VEB Schwer- maschinenbau NOBAS Nordhausen	ML 70	ML 45*	Mit 6 KVD 14,5 SRL ausgerüstet
Bagger UB 60				Mit 3 KVD 14,5 SRL ausgerüstet
Bagger UB 20/21				Mit 2 KVD 14,5 SRL ausgerüstet
Fahrbare pneu- matische Getreide- förderanlagen	VEB Erfurter Mälzerei- und Speicherbau	ML 70	ML 45*	Mit 6 KVD 14,5 SRL ausgerüstet * für alle Typen unter 0 °C einzusetzen
Ahlmann Schwenk- schaufler A 3 Z		ML 70	ML 45*	Mit 3 KVD 14,5 SRL ausgerüstet
Polytrac Schwenk- schaufler HL 1200				
Fahrbares Diesel- Elektro-Aggregat 50 kVA	Fimag Finsterwalder Maschinen GmbH in Verwaltung	ML 70	ML 45*	Mit 4 KVD 14,5 SRL ausgerüstet * für alle Motorentypen unter 0 °C einzusetzen
Stationäres Diesel- Elektro-Aggregat 38 kVA				
Stationäres Diesel- Elektro-Aggregat 63 bzw. 75 kVA				Mit 6 KVD 14,5 SRL ausgerüstet
Fahrbares Diesel- Elektro-Aggregat 63 kVA				Mit 6 KVD 14,5 SRW ausgerüstet
Stationäres Diesel Elektro-Aggregat 63 kVA				

Fahrzeug- bzw. Aggregatetyp	Hersteller	Sommeröl	Winteröl	Bemerkungen
Mehrzweckgerät GMG 2-70	VEB Industriewerk Halle-Nord	ML 45	ML 45	Mit 4 NVD 12,5 SRL bzw. 4 KVD 12,5 SRL vom VEB Robur-Werke ausgerüstet. Eine Korrektur der Betriebsanleitung für die Motore:: wird durch VEB Robur-Werke veranlaßt

Wann muß ein Motorenöl gewechselt werden?

Berücksichtigt man, daß Kraft- und Schmierstoffe bis zu 20⁰/₁₀ der Materialeinsatzkosten eines Kraftverkehrsbetriebes bzw. landwirtschaftlichen Betriebes betragen, so wird man erkennen, daß technisch sinnvolle Ölwechselfristen wesentlich zur Wirtschaftlichkeit eines Fahrbetriebes beitragen.

Der Wechsel von Motorenölen in Kraftfahrzeugmotoren erfolgte bisher vorwiegend nach überalterten Vorschriften der Motorenhersteller.

Mit der Einführung der legierten Motorenöle konnten durch geeignete Wirkstoffkombinationen die Ölwechselfristen wesentlich verlängert werden, die jedoch im praktischen Fahrbetrieb je nach Zustand der Motoren und deren Fahrweise beeinflußt werden können.

Um das Öl im Motor weitestgehend zu nutzen und den Wechsel erst dann vorzunehmen, wenn hierzu technisch die Notwendigkeit besteht, ist es erforderlich, eine analytische Untersuchung des Gebrauchtöles vorzunehmen. Die hierzu bisher vorhandenen Prüfverfahren stellten an den Prüfenden und die zu verwendende Prüfapparatur hohe Anforderungen und konnten sich daher beim Verbraucher der Motorenöle nicht allgemein durchsetzen.

Einem Neuererkollektiv im Technischen Kundendienst des VEB Minol ist es gelungen, eine Prüfmethode zu entwickeln, durch die es möglich ist, die Einsatzgrenzen gebrauchter Motorenöle sicher und schnell zu ermitteln. Die Methode stellt an den ausführenden Mitarbeiter geringe Anforderungen und ist nicht an ein Prüflaboratorium gebunden, so daß sie von den Mitarbeitern der Schmierstofflager bzw. Tankstellen der Kraftverkehrsbetriebe oder vom Kraftfahrer leicht ausgeführt werden kann.

Die Bestimmung wird wie folgt vorgenommen:

In einem graduierten Schüttelzylinder von 50 ml Inhalt, der mit einem Stopfen versehen ist, werden 5 ml des zu prüfenden Öles und 45 ml eines Lösungsmittelgemischtes miteinander vermischt. Zu dieser Mischung gibt man anschließend 4-5 Tropfen Schwefelsäure (Akkusäure) und nach dem Umschütteln etwa 5 ml destilliertes Wasser. Nach abermaligem Umschütteln läßt man den Inhalt des Zylinders absetzen. Nach etwa 10 Minuten haben sich im Zylinder 3 Schichten gebildet. Die in der

Mitte befindliche schwarze Schicht, bestehend aus Schlammrückständen, ist für die Beurteilung der Ölwechselfristen von besonderer Bedeutung. Es empfiehlt sich in jedem Fall das Motorenöl zu wechseln, wenn die Schlammschicht ein Volumen von mehr als 3 bis 4 ml einnimmt. Die Schnellprüfmethode ist in mehreren Institutionen von Kraftverkehrsbetrieben mit Erfolg erprobt worden.

Zwecks Einführung der Schnellprüfmethode wollen Sie sich bitte an den Technischen Kundendienst unserer Filialen wenden, der Sie hierbei gern unterstützt.

Qualitätsüberwachung von Mineralölprodukten im VEB Minol

Der VEB Minol ist das Binnenhandelsorgan der DDR für Kraft- und Schmierstoffe. Er arbeitet nach dem Filialsystem. Dem Hauptbetrieb sind 2116 Mittel- und Kleinbetriebe nachgeordnet.

Die bedarfsgerechte Versorgung unserer Verbraucher läßt sich wie folgt zusammenfassen:

„Die gewünschte Ware in der gewünschten Menge und der gewünschten Qualität zur gewünschten Zeit an den gewünschten Ort.“

Um den ständig wachsenden Ansprüchen der Bevölkerung an Kraft- und Schmierstoffen nachzukommen, ist es erforderlich, die Qualität an Kraft- und Schmierstoffen weiter zu entwickeln.

Die Bemühungen der Arbeiter, Ingenieure und Chemiker der Produktion werden jedoch zunichte gemacht, wenn die Erzeugnisse auf dem Wege vom Erzeuger zum Verbraucher Qualitätsminderungen ausgesetzt sind.

Bei den vom VEB Minol gehandelten Mineralölprodukten handelt es sich vorwiegend um Gemische der verschiedenartigsten Kohlenwasserstoffe, deren chemisch-physikalische Kennziffern u. a. auf den vorgesehenen Einsatzzweck abgestimmt sind, und die zur Verbesserung ihrer spezifischen Eigenschaften bestimmte Zusätze (Additives) enthalten können.

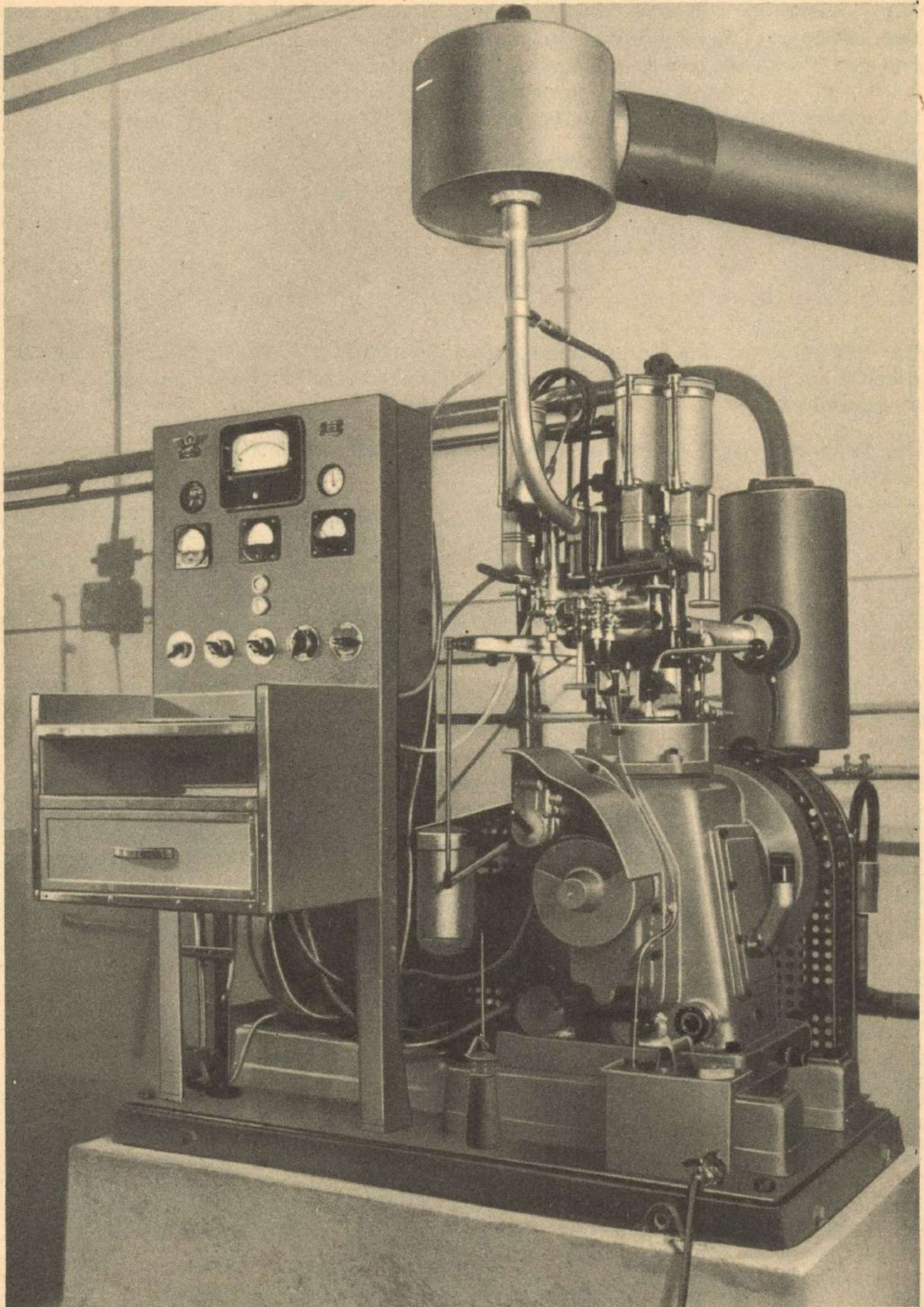
Die meisten der vom VEB Minol gehandelten Produkte sind labile Kohlenwasserstoffgemische. Bei einer unsachgemäßen Lagerung oder durch unsachgemäßen Transport können sich deren Eigenschaften verändern.

Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit einer Überwachung der Mineralölprodukte auf jedem Tanklager in dem Zeitraum der Lagerung bis zum Verkauf ab Lager bzw. Tankstelle.

Der VEB Minol unterhält hierzu einen Technischen Kundendienst, dem die Aufgabe der Qualitätsüberwachung unterliegt.

Hierzu stehen qualifizierte Ingenieure und Chemiker zur Verfügung, die u. a. in 10 verschiedenen Laboratorien, die sich in den Filialen des VEB Minol befinden, beschäftigt sind. (Abb.)

Um sich der vielseitigen Aufgabenstellung, wie u. a. Betankungsvorgänge an Tankstellen, Schiffsbebunkerungen und Flugzeugbetankungen besser anpassen zu können,



Klopfmotor zur Oktanzahlbestimmung im MINOL-Hauptlabor

wird erstmalig ein fahrbares Laboratorium (siehe 4. Umschlagseite) eingesetzt. Dieses fahrbare Laboratorium gestattet, entsprechend seiner apparativen Ausrüstung, die Untersuchung nachfolgender phys.-chem. Kenndaten von Mineralölprodukten:

Dichte,
Brechungsindex,
Kälteverhalten,
Neutralisationszahl,
Verseifungszahl,
Flammpunkte,
Aschebestimmung,
Verkokungsneigung,
Viskositäten,

sowie bei Benzin die Ermittlung des Siedeverhaltens und des Bleitetraäthylgehaltes. Neben weiteren Aufgaben, wie u. a. Reklamationsbearbeitung, wird das fahrbare Laboratorium insbesondere an Tankstellen eingesetzt, um die richtige Abgabe des vorgewählten Mischungsverhältnisses an unseren Gemischsäulen überprüfen zu können. Um die Flugsicherheit der zivilen Luftfahrt von der Flugbetriebsstoffseite her gewährleisten zu können, sind periodische Untersuchungen der Flugbetriebsstoffe in den Lagerbehältern der Flugbetriebsstoff-Tanklager des VEB Minol erforderlich.

Das Laboratorium gestattet die Überwachung der in Seehäfen der DDR eingehenden und ausgehenden Mineralölprodukte.

Auf internationalen Motor-Rennsport- sowie Meisterschafts-Veranstaltungen wird das fahrbare Laboratorium die erforderlichen chemisch-physikalischen Untersuchungen der Rennkraftstoffe gewährleisten.

Somit verfügt der VEB Minol erstmalig über ein fahrbares Laboratorium, das entsprechend seiner Aufgabenstellung dazu beitragen wird, die in der Produktion hergestellten Qualitäten in ihrem Wert zu erhalten.

Der Renndienst im VEB Minol

Aufmerksame Besucher großer motorsportlicher Rennveranstaltungen unserer Republik werden bemerkt haben, daß zur Betankung der am Rennen beteiligten Rennwagen, Motorräder, Motorboote usw. der VEB Minol mit seinem Renndienst in der Nähe des Fahrerlagers bereitsteht.

Die technischen Einrichtungen dieses Renndienstes setzen sich zusammen aus dem Tankwagen, dem Pumpenwagen bzw. Zapfsäulen, einem Montagewagen sowie einem Wohnwagen, Campinganhänger oder Zelt für die Kassierung und Abrechnung. Die einzelnen Filialen des VEB Minol sind zur Zeit noch unterschiedlich ausgerüstet, jedoch bemühen sich die Mitarbeiter der zuständigen Fachabteilungen, innerhalb kürzester Zeit ein einheitliches Bild zu schaffen.

Unser Renndienst nimmt auf Grund des vom ADMV herausgegebenen Terminkalenders in erster Linie an sämtlichen internationalen und bedeutenden nationalen

Rennen unserer Republik teil. Das schließt jedoch nicht aus, daß wir auch, wenn es zeitlich möglich ist, an Moto-Cross-Rennen, Rallyes oder Speedway-Rennen beteiligt sind.

Im Jahre 1965 waren wir unter anderem auf der Halle-Saale-Schleife, der Bernauer Schleife, beim Bautzener-Autobahnringrennen, Schleizer-Dreieckrennen, den Motorbootregatten in Kriebstein, auf dem Ziegelsee in Schwerin sowie Bad Saarow mit unserem Renndienst beteiligt. Höhepunkt unserer Renneinsätze ist jedoch jedes Jahr der „Große Preis der Deutschen Demokratischen Republik auf dem Sachsenring“. Hinzu kommen dann noch Sondereinsätze wie z. B. die Wartburg-, Pneumant-, Minol-Rallye, Internationale Friedensfahrt usw.

Bei den Veranstaltungen erhalten die aktiven Fahrer von der Rennleitung besondere Marken, die zum Bezug von Rennkraftstoff, Methanol, Benzol, Rennmotorenöl ungefettet und gefettet sowie Renngetriebeöl berechtigen. Mit dieser Form der Zuweisung wird erreicht, daß nur die unmittelbar am Renngeschehen beteiligten Personen die o. a. Waren erhalten. Die Bezahlung erfolgt gegen Aushändigung entsprechender Quittungen in bar, mit Schecks sowie bei internationalen Großveranstaltungen mit Intertankgutscheinen.

Sehr oft wird an uns die Frage gerichtet, wer für den Renndienst im VEB Minol zuständig ist und in welcher Art und Weise der Einsatz des Renndienstes und zum anderen die Ausgabe von Rennkraftstoffen sowie Motorenölen ab Lager erfolgt.

Wir möchten hierzu bemerken, daß die Zentrale Kommission für Technik des ADMV jeweils zum Jahresbeginn den einzelnen Bezirksleitungen die Kontingente für Trainingszwecke, Leistungsprüfungsfahrten sowie allgemeine Rennveranstaltungen übergibt. Der verantwortliche Sportfreund der Kommission Technik bei den Bezirksleitungen meldet seine Bedarfswünsche in der Abteilung Handel der jeweiligen Minol-Filiale an und erhält von dort, nach Vergleich der beantragten Mengen mit dem zur Verfügung stehenden Kontingent, entsprechende Freigaben für das zuständige Lieferlager. Direkte Abrufe der Motor-Sportclubs beim VEB Minol sind nicht möglich. Eine Ausnahme wird lediglich dann gemacht, wenn die Motorsportclubs vom Generalsekretariat des ADMV mit der Durchführung einer nationalen oder internationalen Veranstaltung beauftragt worden sind und die Funktion eines Veranstalters ausüben.

Einigen Sportfreunden ist es unverständlich, warum ungefettete und gefettete Rennmotorenöle nicht öffentlich an den Tankstellen gehandelt werden. Hierzu wäre zu sagen, daß diese Öle in einer besonderen Qualität für die spezifischen Anforderungen bei extremen Höchstbelastungen hergestellt werden und daher nur auf Abruf der Motorsportclubs über die Bezirksleitung erhältlich sind.

Wie sieht nun die Perspektive im Renndienst des VEB Minol aus?

Das Aussehen unserer Tankwarte soll durch das Tragen weißer Kleidung (erstmalig praktiziert im September 1965 beim Rennen auf der Bernauer Schleife) ansprechender gestaltet werden. Beim Wissenschaftlich-Technischen Zentrum Lützkendorf laufen zur Zeit Versuche, die gute Qualität der Rennmotorenöle noch zu verbessern. Ebenfalls ist beabsichtigt, den Rennkraftstoff mit einer höheren Oktanzahl zu liefern.

Der VEB Minol hofft auf weitere gute Zusammenarbeit mit dem Generalsekretariat des ADMV, den Bezirksleitungen, Veranstaltern von Motorsportwettkämpfen und wünscht allen aktiven Sportfreunden für die Rennsaison 1966 „Hals- und Beinbruch!“

3. Minol-Rallye 1966

Zeiteinteilung:

Nennungs schluß : 31. März 1966

Sonntag, den 24. April 1966

Prüfungsfahrt für alle Teilnehmer

- ab 6.00 Uhr Eintreffen der Teilnehmer am Startort
- ab 7.00 Uhr Start zur Prüfungsfahrt
- ab 10.30 Uhr Eintreffen der Teilnehmer am Ziel
- ab 18.30 Uhr Aushang der Ergebnisse
- 19.00 Uhr Siegerehrung

Der genaue Startort und der Ort des Aushangs der Ergebnisse und der Siegerehrung werden mit der Nennbestätigung bekanntgegeben.

Der Startort und das Ziel werden am Rande Berlins liegen.

Ausschreibung

A. Allgemeines

Der Allgemeine Deutsche Motorsport-Verband (ADMV) veranstaltet am Sonntag, dem 24. April 1966 mit Unterstützung und in Zusammenarbeit mit dem VEB Minol die

3. Minol-Rallye.

Mit der Durchführung ist der Motorsport-Club Post Berlin beauftragt. Die Veranstaltung ist unter der Nummer 696 beim ADMV registriert und DDR-offen.

Die Veranstaltung wird nach dem internationalen Motorsportgesetz der FIA, dem des ADMV, nach vorliegender Ausschreibung sowie uneingeschränkt nach der StVO durchgeführt.

Es gilt, mit Serienfahrzeugen eine bestimmte Strecke in einer festgelegten Zeit in sinnvoller Fahrweise zurückzulegen.

Neben einer sportlichen Betätigung soll mit dieser Veranstaltung ein ökonomisches Ergebnis erreicht werden!

Hauptbewertungsfaktor ist deshalb der **Kraftstoffverbrauch**.

1. Veranstaltung

Die 3. Minol-Rallye umfaßt:

- a) gemeinsame Prüfungsfahrt über
etwa 250 km für PKW,
etwa 160 km für Zweiradfahrzeuge
- b) Leistungsprüfung auf der Autobahn

2. Teilnehmer

Es können Teilnehmer aus allen Bezirken der DDR starten. Eine Mitgliedschaft im ADMV ist **nicht** Bedingung.

3. Fahrzeuge und Klasseneinteilung

Zugelassen sind alle PKW und Zweiradfahrzeuge, die den Bestimmungen der StVZO entsprechen.

Klasse 1 = PKW bis 750 ccm

Klasse 2 = PKW bis 900 ccm

Klasse 3 = PKW bis 1000 ccm

Klasse 4 = PKW bis 1200 ccm

Klasse 5 = PKW bis 1600 ccm

Klasse 6 = PKW über 1600 ccm.

Klasse 10 = Zweiradfahrzeuge bis 125 ccm

Klasse 11 = Zweiradfahrzeuge bis 175 ccm

Klasse 12 = Zweiradfahrzeuge über 175 ccm

Klasse 13 = Zweiradfahrzeuge mit Seitenwagen.

Gehen in einer Klasse weniger als 5 Nennungen ein, wird diese mit der nächstniedrigen zusammengelegt. Der Teilnehmer hat dann das Recht, von der Nennung zurückzutreten.

Bei genügender Besetzung einer Klasse wird diese unterteilt (z. B. Limousinen und Kombi, Trabant 500 und 600 ccm, Wartburg 1000 und MB 1000, Jawa 250 und AWO 250 ccm usw.).

4. Kennzeichnung der Fahrzeuge

Jedes Fahrzeug muß bereits vor der Ankunftszeitkontrolle am Startort durch den Teilnehmer selbst gekennzeichnet sein.

Klasse 1–6

Startnummer auf beiden Seiten unterhalb der Fenster.

Höhe etwa 35 cm, Strichbreite etwa 4 cm.

Die mit der Nennbestätigung zugestellten Streifen „Minol-Rallye“ sind vorn und hinten von innen an den Scheiben zu befestigen.

Klasse 10–13

Startnummer auf beiden Seiten auf ovalem Schild,
Schildergröße etwa 28 × 23 cm.

Der Scheinwerfer ist mit Leukoplast oder Isolierband durch zwei über Kreuz gehende Streifen zu überkleben.

Breite etwa 2 cm.

Fahrzeuge, die diesen Bedingungen nicht entsprechen, können die Ankunftskontrolle nicht passieren.

Die Startnummer erhält der Teilnehmer mit der Nennbestätigung. Startnummern, Streifen usw. müssen während der ganzen Veranstaltung in erkennbarem Zustand sein.

5. Nennungen

Nennungen sind unter Benutzung des Nennungsformulars an die

Fahrtleitung 3. Minol-Rallye
beim MC Post Berlin
104 Berlin
Tucholskystraße 19–21

zu richten.

Nennungsschluß: 31. März 1966 (Poststempel).

Gleichzeitig mit der Nennungsabgabe ist ein Nenngeld zu überweisen! (Ohne Zahlung erfolgt keine Bearbeitung.)

Konto: Berliner Stadtkontor – BSK 1/8336 – für MC Post Berlin
Kennwort Minol-Rallye.

Das Nenngeld beträgt für Klasse 1–6 15,– MDN

Das Nenngeld beträgt für Klasse 10–13 10,– MDN.

Nenngeld ist Reuegeld. Es wird nur zurückgezahlt bei Ausfall der Veranstaltung, bei Rücktritt des Teilnehmers – siehe Punkt A/3 und bei Überschreitung der maximalen Grenze von 240 Teilnehmern.

In den Klassen 1–6 sind dem Veranstalter ein Fahrer **und** ein Beobachter zu melden. Der Beobachter muß mindestens 14 Jahre alt sein.

Die Nennung eines Beifahrers ist freigestellt.

In den Klassen 10–13 ist es freigestellt, nur einen Fahrer oder Fahrer und Beifahrer zu melden.

Die Streckenführung wird vor dem Start übergeben und ist so einfach gehalten, daß ein Beifahrer nicht unbedingt erforderlich ist.

Mit Abgabe der Nennung unterwerfen sich alle Teilnehmer (Fahrer, Beobachter, Beifahrer) dieser Ausschreibung in allen Punkten. Das gilt auch für alle noch eventuell zu erlassenden Ausführungsbestimmungen.

6. Haftungsausschluß

Jeder Teilnehmer (Fahrer, Beobachter, Beifahrer) trägt die zivil- und strafrechtliche Verantwortung selbst. Das gilt für jeden verursachten Personen-, Sach- oder Vermögensschaden. Die Teilnehmer (Fahrer, Beobachter, Beifahrer) fahren somit in jeder Hinsicht auf eigene Gefahr. Sie können an den Veranstalter oder dessen Beauftragte keine Forderungen stellen, die aus Schäden durch den Betrieb ihres oder eines anderen Fahrzeuges während der Veranstaltung entstehen.

7. Wertung

Es gibt nur eine Klassenwertung.

Wertungsmaßstab ist in erster Linie der Kraftstoffverbrauch.

Starten in einer Klasse Zwei- und Viertakt-Fahrzeuge zusammen, wird bei den Zweitakttern nur die VK-Menge – ohne Öl – zur Wertung herangezogen. (Grundlage der Berechnung $33\frac{1}{3} : 1$.)

Für das Überschreiten der ausreichend bemessenen Fahrzeiten wird dem tatsächlichen Verbrauch eine Strafmenge hinzugerechnet!

Ein Zuschlag erfolgt auch bei Nichterfüllung der Leistungsprüfung! Bei Mengengleichheit (echter VK-Verbrauch + eventuelle Strafmenen) entscheidet der echte VK-Verbrauch.

Ein Fahrzeug wird keinen Erfolg haben, wenn es ohne Rücksicht auf die Leistung auf geringstmöglichen Verbrauch eingestellt ist!

8. Preise

Jeder Teilnehmer erhält in Form einer Urkunde eine Bestätigung über das von ihm erreichte Ergebnis.

Die drei Erstplacierten in jeder Klasse erhalten Preise.

Die beste Wagen- und die beste Motorradfahrerin erhalten einen Sonderpreis.

Der Veranstalter behält sich vor, bei entsprechender Beteiligung noch weitere Placierte mit Preisen auszuzeichnen.

9. Proteste

Proteste müssen schriftlich und fristgemäß unter Einzahlung einer Protestgebühr von 100,- MDN für Klasse 1–6 und 50,- MDN für Klasse 10–13 an die Sportkommissare oder Fahrtleitung eingereicht werden.

Die Gebühr wird zurückgezahlt, wenn dem Protest stattgegeben wird.

Ein gefälltes Urteil ist endgültig.

Die Protestfristen betragen:

bei Protesten gegen die Wertung bis 30 Minuten nach Aushang der Ergebnisse,
bei Protesten gegen Unregelmäßigkeiten auf der Strecke bis 30 Minuten nach Eintreffen des protestierenden Teilnehmers am Ziel.

Sammelproteste oder Proteste gegen die Zeitnahme sind unzulässig.

10. Kraftstoff

Für die An- und Abfahrt und für die Prüfungsfahrt erhalten die Teilnehmer Warenmarken, die zum verbilligten Bezug von Kraftstoff berechtigen.

Die Ausgabe erfolgt mit den Fahrtunterlagen.

Folgende Kraftstoffe sind zugelassen und werden an den Zapfsäulen, die sich am Start und Ziel befinden, ausgegeben:

für alle Viertakt-Motoren – VK 88 für alle Zweitakt-Motoren – VK 79,

Bereits im Tank vor Ankunft am Startort befindliche Kraftstoffe müssen dieser Bedingung entsprechen!

Der VEB Minol wird von jedem Fahrzeug eine Kraftstoffprobe entnehmen. Fahrzeuge, die den VK-Bestimmungen nicht entsprechen, erhalten keine Starterlaubnis.

Der VEB Minol behält sich vor, von allen Erstplacierten eine weitere Kraftstoffprobe zu nehmen.

11. Kartenmaterial

Umgebung von Berlin-SÜD, 1:100 000, Ausgabe 1964.

Für PKW empfiehlt sich außerdem die Bezirkskarte Potsdam, Frankfurt (Oder), Cottbus, 1:300 000, Ausgabe 1963.

12. Fahrtleitung

Anschrift der Fahrtleitung:	Fahrtleitung 3. Minol-Rallye beim MC Post Berlin 104 Berlin Tucholskystraße 19–21
Fahrtleiter:	Sportfreund Fritz Arnold
Stellvertretender Fahrtleiter:	Sportfreund Günther Schauer
Fahrtsekretärin:	Sportfreundin Elisabeth Schauer
Organisation:	Sportfreund Ing. Heinz Winkel
Finanzen:	Sportfreund Kurt Giese
Fahrzeugabnahme:	Sportfreund Ing. Erwin Sperling
Auswertung:	Sportfreunde Irene und Dieter Webers
Ärztliche Betreuung:	MC Äskulap
Sportkommissare:	Sportfreund Werner Schramm (MC Post Berlin) Sportfreund Horst Böhm (MC Köpenick) Sportfreund Heinz Scholz (MC Radio Berlin)
Presse:	Sportfreund Herbert Hempel

Die Tankstellen am Start und Ziel stehen unter der Regie des VEB Minol. Die verantwortlichen Herren sind Herr Trebbin und Herr Müller.

Beauftragter der Direktion des VEB Minol für die Durchführung der Veranstaltung:
Herr U. Klähn.

Zu verbindlichen Auskünften sind nur Fahrtleiter oder beauftragte Personen berechtigt.

B. Durchführung

1. Ankunft und Start

a) Ankunftszeitkontrolle

Der Teilnehmer muß mit seinem Fahrzeug zu der in der Nennbestätigung angegebenen Uhrzeit die Ankunftszeitkontrolle passieren.

Die Nennbestätigung ist vorzulegen.

Fahrzeuge, die den Bedingungen – s. Teil A, Punkt 4 – nicht entsprechen, werden nicht durchgelassen.

Eine Zeitgutschrift zur Herstellung des notwendigen Zustandes (Teil A, Punkt 4) erfolgt nicht.

Für jede Minute Verspätung wird 0,1 Liter Verbrauch angerechnet!

Es gilt nur die Uhr des Veranstalters.

b) Fahrzeugkontrolle

Nach Durchfahrt der Ankunftszeitkontrolle erfolgt eine kurze technische Kontrolle des Fahrzeuges.

Dabei sind Zulassung, Fahrerlaubnis und Nennbestätigung vorzulegen.

c) Kraftstoffprobe

Nach der technischen Kontrolle wird vom VEB Minol eine VK-Probe aus dem Fahrzeugtank entnommen.

(Bedingungen siehe Teil A, Punkt 9)

d) Tankstelle

Nach der VK-Probeentnahme kann der Teilnehmer sein Fahrzeug volltanken. Für die restlose Ausnutzung des Tankvolumens ist der Teilnehmer selbst verantwortlich.

Um den Vorgang zu beschleunigen, wird gebeten, mit fast gefülltem Tank zu kommen.

Jeder Versuch, zwischen Start und Ziel den Tank nachzufüllen oder den Vergaser zu verstellen, führt zum Ausschluß aus der Wertung.

Die Mitnahme von Kraftstoff außerhalb des normalen Fahrzeugtanks und die Mitnahme aller zum Transport geeigneten Behälter, gleich aus welchem Werkstoff, führt zum Ausschluß.

Für die Aufbewahrung dieser Behälter übernimmt der Veranstalter keine Haftung. Nach dem Tanken ist das Fahrzeug auf dem vorgesehenen Gelände abzustellen.

e) Fahrtunterlagen

Gegen Vorlage und Abgabe der Nennbestätigung erhält der Teilnehmer seine Fahrtunterlagen. (Streckenführung, Kraftstoffwarenmarken usw.)

Die Ausgabe erfolgt jedoch nur, wenn auf der Nennbestätigung die Ankunftszeitkontrolle, Fahrzeugkontrolle, VK-Probeentnahme bestätigt sind.

f) Start

Jeder Teilnehmer ist für die Einhaltung seiner Startzeit selbst verantwortlich. Es wird nicht aufgerufen!

Verspäteter Start gilt als zur Sollzeit gestartet.

Die Startzeit ist für jeden Teilnehmer:

Soll-Ankunftszeit lt. Nennbestätigung + 60 Minuten!

2. Beobachter (gilt nur für die Klassen 1–6)

Der laut Nennung gemeldete und zum Startort mitzubringende Beobachter wird für die Dauer der Prüfungsfahrt in ein anderes Fahrzeug eingewiesen (s. Nennungsbestätigung).

Teilnehmer, die ohne Beobachter erscheinen, können nicht starten.

Aufgabe des Beobachters:

Überwachung des fremden Teilnehmers, daß dieser während der Dauer der Prüfungsfahrt zwischen Start und Zieltankstelle keinen Kraftstoff nachfüllt und auch keine Veränderungen am Vergäser vornimmt.

Das gilt auch auf alle anderen Teilnehmer aller Fahrzeugarten, die für den Beobachter sichtbar sind.

Der Beobachter ist verpflichtet, jeden Verstoß der Fahrtleitung zu melden!

Der betroffene Teilnehmer wird aus der Wertung ausgeschlossen.

Die Einhaltung wird außerdem durch zahlreiche Streckenbeobachter überwacht.

3. Prüfungsfahrt

Die Prüfungsfahrt führt nur über befestigte Straßen. Die Strecke ist in Abschnitte aufgeteilt. Für jeden Abschnitt gibt es eine Soll-Fahrzeit!

Die Einhaltung der Soll-Fahrzeiten wird durch **Zeitkontrollen** (ZK) überwacht.

Die ZK sind durch ein gelbes Schild mit der Aufschrift: „Minol-Rallye ZK“ gekennzeichnet. Der Standort ist in der Streckenführung angegeben.

Vor dem Schild der ZK kann die Sollzeit abgewartet werden!

An allen ZK wird die verbindliche Uhrzeit durch große Uhren mit Zentralsekundenzeiger angezeigt.

Beispiel für die richtige und damit strafmengenfreie Ankunft an einer ZK.

Soll-Ankunftszeit: 10 Uhr 41 Minuten.

Der Teilnehmer ist strafmengenfrei, wenn er mit seinem Fahrzeug in der Zeit von

10 Uhr 41 Min **00 sec** bis 10 Uhr 41 Min **59 sec**

vor dem Kontrolltisch steht und seine Fahrerkarte übergeben hat.

Die eingetragene Zeit an einer ZK ist neue Startzeit für den nächsten Abschnitt.

Bei zu frühem oder zu spätem Eintreffen an einer ZK werden je Minute 0,4 Liter Verbrauch angerechnet!

Die in der Streckenführung angegebenen Orte sind in der aufgezeigten Reihenfolge anzufahren. Von der Streckenführung darf nicht abgewichen werden.

Die Einhaltung der Streckenführung wird durch Durchfahrtskontrollen (DK) überwacht. Die **Durchfahrtskontrollen** (DK) sind durch ein gelbes Schild mit der Aufschrift: „Minol-Rallye DK“ gekennzeichnet.

An den DK ist anzuhalten, die Kontrollkarte vorzulegen. Es wird **nur** die Durchfahrt **ohne** Zeitangabe eingetragen!

Wird eine ZK oder DK ausgelassen, erfolgt Ausschluß aus der Wertung.

Wird eine ZK oder DK aus der falschen Richtung angefahren, erfolgt ein Zuschlag von 0,5 Liter.

Wird zwischen Start und Zielzeitkontrolle das Fahrzeug geschoben, wird pro Fall 1 Liter Verbrauch angerechnet!

Eigenmächtige Änderungen oder Eintragungen auf der Kontrollkarte führen zum Ausschluß.

Für richtige Eintragungen an den ZK und DK ist der Teilnehmer mitverantwortlich.

4. Leistungsprüfung

Innerhalb der Prüfungsfahrt wird eine Leistungsprüfung durchgeführt. Die Prüfung findet auf der Autobahn statt. (Ort s. Streckenführung)

Die Prüfung beginnt und endet an einer ZK. Aufgabe ist, eine längere Strecke mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit zu fahren, die unter Beachtung der StVO etwa 10 Prozent unter der katalogmäßigen Spitzengeschwindigkeit des Fahrzeuges liegt, jedoch nicht **über** 95 km/h.

Bei Überschreitung der Sollzeit werden je angefangene Minute 1 Liter Verbrauch angerechnet.

Bei zu frühem Eintreffen erfolgt Wertung wie unter Teil B, Punkt 3.

5. Zielankunft

Nach der Zielankunft ist **sofort** die Tankstelle anzufahren und der Tank aufzufüllen! Der Beobachter (bei PKW) muß bis zum Abschluß des Tankvorgangs bei dem zugewiesenen Fahrzeug verbleiben!

Die getankte Menge wird auf der Fahrerkarte vermerkt und dient als Wertungsmaßstab.

Der PKW-Teilnehmer muß sich nach dem Tanken von seinem Beobachter die 2. Unterschrift auf der Fahrerkarte geben lassen. Damit ist die Aufgabe des Beobachters beendet.

Der VEB Minol garantiert für einwandfreie Mengenummessung. Einsprüche sind nicht zulässig.

6. Sonstiges

Änderungen vorbehalten.

Quartierwünsche von Teilnehmern, die in Berlin übernachten wollen, nimmt der

Zimmernachweis des Deutschen Reisebüros

108 Berlin

Friedrichstraße 100

entgegen.

Nennungsformular

Hiermit gebe ich meine Nennung zur 3. Minol-Rallye ab. Ich und alle genannten Personen erkennen die Ausschreibung zur 3. Minol-Rallye vollinhaltlich an.

Mir ist bekannt, daß falsche Angaben auf der Nennung den Ausschluß zur Folge haben.

Nenngeld wurde in entsprechender Höhe überwiesen.

Fahrer:

Name: Vorname:

Genauere Anschrift:

Fahrzeug: (Werk, Type wie z. B. Krad mit Beiwagen, Kombi, PKW)

Genauere Typenangabe:

Polizeiliches Kennzeichen: ccm PS Baujahr.....

Höchstgeschwindigkeit lt. Angaben des Herstellers km/h

Beifahrer: (Nicht unbedingt erforderlich)

Name: Vorname:

Beobachter: (nur bei Wagen)

Name: Vorname:

– Unvollständig ausgefüllte Nennungen können nicht bearbeitet werden –

.....
(Unterschrift des Fahrers)

Gehören Sie dem ADMV an? Wenn ja, welchem Club?

(Mitgliedschaft ist nicht erforderlich!)

An Fahrtleitung

3. Minol-Rallye beim MC Post Berlin

104 B e r l i n

Tucholskystraße 19–21

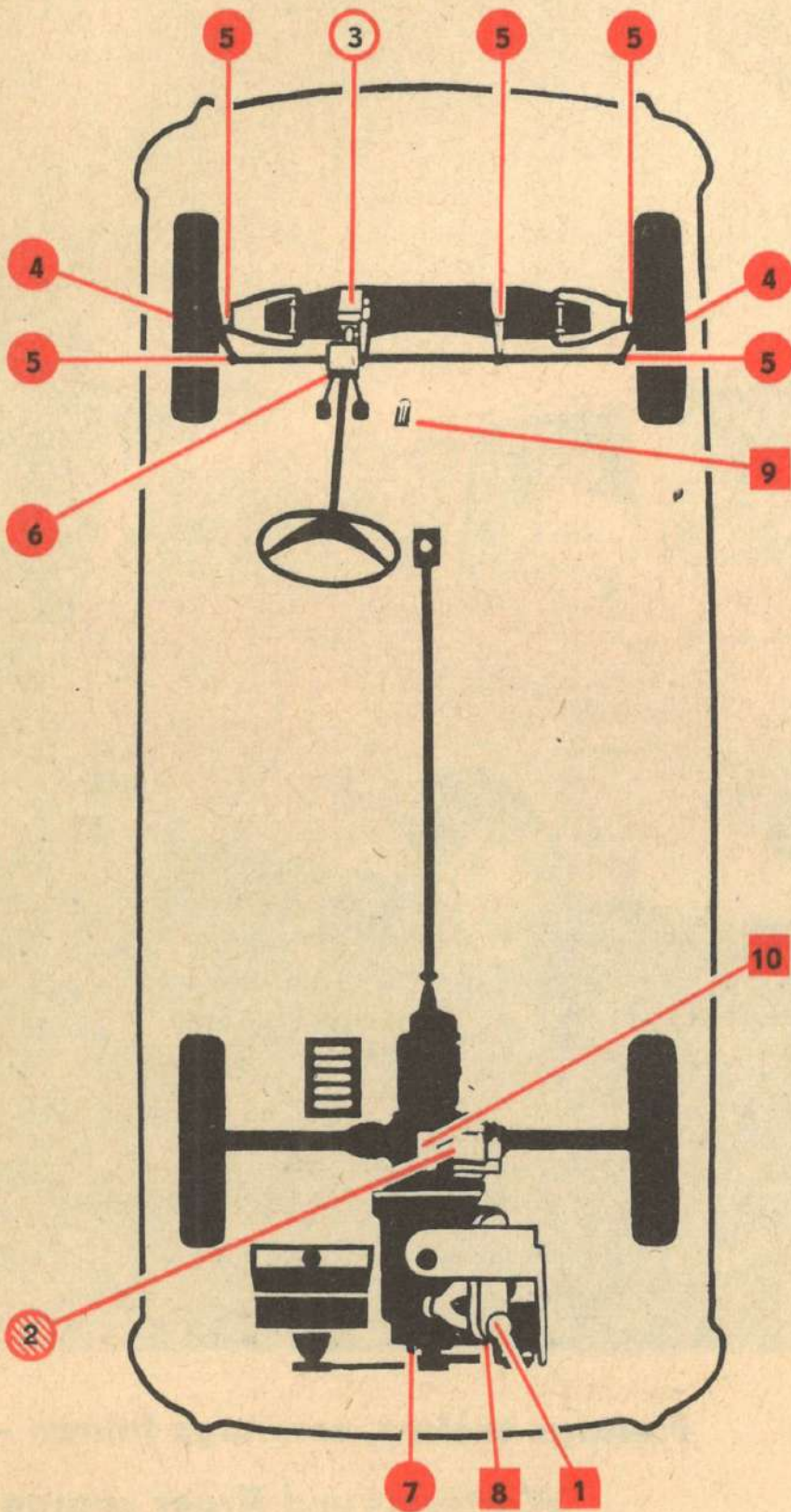
Fachausdrücke

- Moto-Cross** wird im Gelände mit Spezialmaschinen, aber auch mit Seriensportmaschinen durchgeführt. Gestartet wird im Rudelstart mit laufendem Motor. Moto-Cross-Strecken sind im allgemeinen 1,5 bis 5 km lang und gestatten ihrer Struktur nach nur ein Durchschnittstempo von 50 km/h.
Mut und Kraft, Geschicklichkeit, Tempo und Maschinenbeherrschung, das wird von den Moto-Cross-Fahrern verlangt und vom sportfreudigen Publikum begeistert quittiert.
- Rallye** Serienwagenwettbewerb mit Treffen, Zusammenfinden aus verschiedenen Richtungen an einem Ort. Eine Rallye besteht aus drei sportlichen Aufgabenstellungen. Zuerst ist eine mehr oder weniger lange Sternfahrt, meist innerhalb festgelegter Zeiten mit vorgeschriebener Ankunftszeit am Standort zurückzulegen. Dann Langstreckenfahrt und oft schon in die Langstreckenfahrt einbezogene Sonderprüfungen. Im Rallyesport erweist sich, ob die Serienwagen bestimmte Eigenschaften aufweisen, die im normalen Straßenverkehr schätzenswert, vorteilhaft und heutzutage einfach unerlässlich sind.
- Grand Tourisme Fahrzeuge** Tourenwagen mit Spezial- oder Serienkarosserien, bei denen in mechanischer Hinsicht eine ganze Reihe von Verbesserungen in festgelegten Grenzen erlaubt sind.
- Speedway** Motorradbahnsport mit Spezial-Rennmaschinen. Die Rennen werden auf Aschenbahnen gefahren. Beim reinen Speedway stehen immer nur vier Fahrer in einem Lauf am Start, 16 Fahrer fahren im Punktekampf, jeder gegen jeden, in 20 Läufen, und jeder Fahrer muß dabei fünfmal an den Start kommen. Speedway-Rennen werden nur mit 500-ccm-Maschinen gefahren. Speedway-Rennen verlangen Konzentration und blitzschnelle Reaktion. Die Rundenlänge aller offiziellen Speedway-Bahnen beträgt meistens 400 m.
- Trial** Geschicklichkeitsfahren im Gelände, wo es auf Stilreinheit des Fahrens und Beherrschung der Maschine in allen Geländeabschnitten ankommt. Die Zeit spielt beim Trial keine Rolle. Der Nutzen des Trialsports ist sehr groß, können sich doch hier die Teilnehmer die Sporen für die spätere geländesportliche Laufbahn (LPF) verdienen und sich außerdem erhöhte Sicherheit im täglichen Verkehrsleben aneignen.
- Turnier** Wettbewerb der Automobilisten mit dem Inhalt, in einer bestimmten Zeit mehrere Fahraufgaben zu lösen. Zum Beispiel: Einrangieren in die Parklücke, halten vor der Wand, rückwärts einfahren in die Spurgasse. Turniere verlangen größte Konzentration und volles Vertrautsein mit dem Wagen; es bilden sich Eigenschaften heraus, die im Verkehrsalltag sehr gut zu gebrauchen sind.



Wagenpflegeplan Typ Skoda MB 1000

Motor:	Vierzylinder-Viertakt-Otto-Motor Hubraum 988 cm ³ Verdichtungsverhältnis 8,3 : 1 Kühlung Wasser Pumpe/Thermostat	Füllmengen 6,2 Liter
Kraftstoff:	VK 88 (ROZ 88) Verbrauch auf 100 km ~ 7 Liter Tank	32 Liter
Schmierung:		
Motor:	Druck-Umlaufschmierung Ölfilter	3,5 Liter
Getriebe:	Getriebe schmiert gleichzeitig Achsantrieb und Hinterradlager	2 Liter
Lenkgetriebe:	Getriebeöl	0,25 Liter
Fahrgestell:	Metallteile mit Graphitlösung einnebeln.	
Federn:	Schraubenfedern, Drehstabstabilisierung, Teleskopstoßdämpfer	
Bereifung:	155 × 14 (6,0 - 14)	Druck: vorn 1,3 atü hinten 1,5 atü
Elektrik:		
Zündung:	Batteriezündung 12 V	
Akkumulator:	35 Ah/12 V; Polfett, aqua dest.	
Kerzen:	Isolator M 14/225; Elektrodenabstand 0,8 mm	
Glühlampen:		
Scheinwerfer:	asymmetrisch	12 V/45/40 W
Standlicht		12 V/1,5 W
Blinkleuchte		12 V/20 W
Rücklicht	(Zweifaden-)	12 V/20/5 W
Bremslicht		12 V/20 W
Parklicht		12 V/1,5 W



- | | | | |
|-------------------------------------|----------|-------|--------|
| <input type="checkbox"/> | 1 | Motor | Winter |
| <input checked="" type="checkbox"/> | | | Sommer |
- | | | | |
|-------------------------------------|----------|----------|--------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | 2 | Getriebe | Winter |
| <input type="checkbox"/> | | | Sommer |
- | | | | |
|--------------------------|----------|--------------|--|
| <input type="checkbox"/> | 3 | Lenkgetriebe | |
|--------------------------|----------|--------------|--|
- | | | | |
|---|----------|-----------------|--|
| * | 4 | Vorderachslager | |
|---|----------|-----------------|--|
- | | | | |
|---|----------|--------------|--|
| * | 5 | Lenkgestänge | |
|---|----------|--------------|--|
- | | | | |
|---|----------|------------|--|
| * | 6 | Pedalwelle | |
|---|----------|------------|--|
- | | | | |
|---|----------|-------------|--|
| * | 7 | Wasserpumpe | |
|---|----------|-------------|--|
- | | | | |
|-------------------------------------|----------|---------------|---|
| <input type="checkbox"/> | 8 | Zündverteiler | S |
| <input checked="" type="checkbox"/> | | | W |
- | | | | |
|-------------------------------------|----------|------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | 9 | Gashebelgestänge | S |
| <input checked="" type="checkbox"/> | | | W |
- | | | | |
|-------------------------------------|-----------|-------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | 10 | Kupplungsgestänge | S |
| <input checked="" type="checkbox"/> | | | W |
- | | | | |
|--------------------------|--|-------------|--|
| <input type="checkbox"/> | | Fahrgestell | |
|--------------------------|--|-------------|--|
- | | | | |
|--------------------------|--|------------|--|
| <input type="checkbox"/> | | Scharniere | |
|--------------------------|--|------------|--|

- Addinol extra
- M 95
- GL 125
- Graphitlösung
- Ceritol WZF THA 3

- 2 500 km
- 5 000 km
- 10 000 km
- 20 000 km



**Freitags tanken, sonntags fahren –
Wartezeit und Ärger sparen!**

