

# MINOL- Ratgeber



... und wieder wird  
es Winter

Müssen Fässer so aus-  
sehen?

Hier baut Minol

Wer eifert dem Kraft-  
verkehr Bad Salzun-  
gen nach?

Ein neues Maß  
der Viskosität

Der Tip vom Minol-  
Pirol

Ehrentafel  
der „Silbernen“



Unsere Bilder auf den Umschlagseiten zeigen die vor wenigen Monaten  
eröffnete Tankstelle in Eisenhüttenstadt

Heft Nr. 8

Herausgeber: VEB MINOL, Kundendienst  
Berlin C 2, Neue Königstraße 52/54



## Und wieder wird es Winter!

Wir hoffen, daß Ihnen Ihr Wagen in den Sommermonaten, und vor allen Dingen in Ihrem wohlverdienten Urlaub, ein treuer und zuverlässiger Gefährte war.

Sie haben sicher unsere Hinweise befolgt und Ihr Fahrzeug auf Grund der ungünstigen Witterungsverhältnisse des öfteren sehr sorgfältig gepflegt. Es ist bestimmt Ihr Wunsch, im nächsten Frühjahr wieder einen zuverlässigen Gefährten zu haben, so daß wir Ihnen hiermit Anregungen für die in den Wintermonaten durchzuführenden Pflegearbeiten geben möchten.

Wenn die kalte Jahreszeit beginnt, Schnee und Regen einander ablösen, und Ihr Wagen besonders den extrem wirkenden Witterungseinflüssen ausgesetzt ist, werden Sie sich die Frage stellen: „Wie schütze ich mein Fahrzeug vor den Witterungseinflüssen, und wie pflege ich es?“

Ganz besonders sollen unsere gutgemeinten Ratschläge für den Fahrzeugbesitzer gelten, dessen Wagen im Freien überwintern muß. Aber auch diejenigen, die in den Wintermonaten ihr Fahrzeug nicht benutzen und es in einer Garage abstellen, sollten ebenfalls die unbedingt notwendige Pflegearbeit nicht außer acht lassen.

Wir empfehlen Ihnen daher, nach der Säuberung sämtliche Fahrgestellteile, Federn, Spritzbleche usw., mit einem hochwirksamen Rostschutzfilm zu überziehen. Verwenden Sie dafür **Globo-Graphitlösung**, die auf der Grundlage von Korrosionsschutzölen mit hohem Kriechvermögen aufgebaut und in der Lage ist, Korrosionen an den tragenden Teilen zu verhindern. Gleichzeitig verhindern Sie damit auftretenden Abriebverschleiß an stark beanspruchten Teilen wie Federbolzen, Federblättern usw. Weiterhin werden durch das sehr hohe Kriechvermögen der Graphitlösung die entlegensten und sehr schwer zu pflegenden Teile mit einem wirksamen Schutzfilm überzogen.

Es ist ratsam, je nach Beanspruchung das Fahrzeug im Winterhalbjahr öfter als in der warmen Jahreszeit mit **Globo-Graphitlösung** zu behandeln.

Ganz besondere Freude werden Sie immer an den Chrom-, Aluminium- und sonstigen aus Nichteisenmetallen hergestellten blanken Schmuckteilen Ihres Fahrzeugs haben, wenn Sie durch regelmäßige Pflege der Karosserie-Außenbeschläge mit **Globo-Chrom- und Metallputz** bzw. **Chrom-Glanz „Putzhexe“** die Unterrostung und das Abblättern der Chromschicht verhindern und so die Lebensdauer der den Witterungseinflüssen ständig ausgesetzten Teile wesentlich verlängern.

Es empfiehlt sich daher, gerade diese Teile des Fahrzeugs sehr intensiv und regelmäßig zu behandeln, da der hauchdünne Schutzfilm dafür sorgt, daß Spritz- und Regenwasser nicht rostbildend wirken können.

Zur Pflege des Lackes ist in den Wintermonaten die **Globo-Autoschnellwäsche** zu empfehlen. **Globo-Autoschnellwäsche** bildet neben



der schmutzlösenden Wirkung einen Schutzfilm auf der Lackoberfläche. Dieses Produkt ist sowohl zur Wäsche als auch zur Pflege der Lackierung des Fahrzeugs in den Wintermonaten besonders geeignet. Als Hinweis diene Ihnen, daß man bei Verwendung von Schnellwäsche bei feuchtem Wetter auf das Nachreiben verzichtet, damit die Schutzwirkung des Ölfilms länger anhält.

Fahrzeugbespannungen, Stoff- und Gummiteile dürfen jedoch nicht mit Globo-Schnellwäsche behandelt werden, da der Ölgehalt zur Fleckenbildung führt.

Besonderen Ärger hatten Sie bisher sicher bei feuchter Witterung mit plötzlichem Kälteeinbruch. Mußten Sie nicht viel Mühe aufwenden, um die Tür Ihres Fahrzeugs, den Kofferraum oder den Deckel zum Tankverschluß zu öffnen?

Um Sie von diesen kleinen, jedoch unangenehmen Sorgen zu befreien, empfehlen wir Ihnen das neu in unser Handelsprogramm aufgenommene Silikon-Frostschutzöl OE 4129, das Sie ab September an unseren Tankstellen erhalten können.

Durch das Verwenden dieses Silikon-Frostschutzöls ist das reibungslose Funktionieren der Schlösser an Ihrem Fahrzeug auch bei extremen Kältegraden gewährleistet.

Denken Sie ganz besonders an die Pflege Ihrer Batterie. Es ist zu empfehlen, sie bei anhaltender Frostperiode aus dem Fahrzeug zu nehmen oder aber, wenn Sie Ihr Fahrzeug abgestellt haben, die Batterie Ihrer Werkstatt zur Winterwartung zu übergeben.

Denken Sie auch daran, daß Sie Getriebeöl-Wechsel durchführen, denn im Winterfahrbetrieb wird Ihnen das Getriebe für das dünnere Winter-Getriebeöl dankbar sein.

Besondere Bedeutung kommt dem Funktionieren des Bremssystems an Ihrem Fahrzeug auf winterlichen Straßen zu. Daher vergewissern Sie sich des öfteren über den Stand der Bremsflüssigkeit im Bremsölbehälter.

Vergessen Sie bitte auch nicht, stets den Öltopf für Ihre Zentral-Schmieranlage zu füllen, und betätigen Sie die Zentralschmierung wesentlich öfter als in den Sommermonaten.

Besondere Aufmerksamkeit schenken Sie bitte dem Kühler- und Motorblock. Schützen Sie ihn vor dem Einfrieren.

Warten Sie bitte nicht erst, bis Sie von einem Kälteeinbruch überrascht werden, sondern versorgen Sie sich rechtzeitig mit dem von Ihnen benötigten Glysantin.

Überprüfen Sie sehr gewissenhaft die Profile Ihrer Bereifung, denn gutes Reifenmaterial wird Ihnen zusätzliche Sicherheit auf winterlichen Straßen geben.

Wenn Sie unsere kleinen Empfehlungen und darüber hinaus sehr eingehend die Ratschläge des Herstellerwerkes Ihres Wagens beachten, bleibt Ihnen Ihr Fahrzeug auch in der kalten Jahreszeit ein zuverlässiger Freund.

Wir wünschen Ihnen auch im Winter eine gute Fahrt!

Rz



## Müssen Fässer so aussehen ???

Sie kennen wahrscheinlich die Redensart „Gegenstände, die mit ‚F‘ anfangen, verleiht man nicht“. Wenn man sie jedoch verleiht, dann hofft man, daß sie wie Eigentum behandelt werden. Wir meinen in diesem Falle unsere „Fässer“, die Sie zum Transport Ihrer Ware größtenteils vom VEB Minol leihweise erhalten.

So ein Rollreifenfaß ist aus verzinktem Eisenblech hergestellt und hat immerhin einen Wert von 60,— bis 70,— DM. Sie werden mit uns einer Meinung sein, daß wir ohne diese wichtigen Gebinde unsere Handelsaufgaben und Sie Ihre Produktionsaufgaben nicht erfüllen können. Sie und wir müssen also bestrebt sein, unsere Fässer recht schonend zu behandeln, damit sie eine lange Lebensdauer haben und den Anforderungen für eine Wiederbefüllung entsprechen.

Aber was müssen wir bei Rückgabe unserer Gebinde oft feststellen! Sie kommen in einem verschmutzten, unvollständigen oder zerstörten Zustand auf unsere Tanklager zurück.

Untersuchen wir einmal die Ursachen. Sie erhalten von uns ein Rollreifenfaß mit zwei eisernen Reifen und einem ordentlichen Verschluß.



Die unsachgemäße Behandlung beginnt bereits beim Transport. Gefüllt wiegt so ein Faß ca. 250 kg, also 5 Zentner. Dieses „Gewicht“ wird „der Einfachheit halber“ beim Abladen vom LKW abgeworfen. Sie werden zugeben, daß das stabilste Faß eine derartige Ablademethode nicht lange überdauern kann. Hier gehört eine Schrotleiter her, über die das Faß



abgeladen wird. Im äußersten Falle kann das Faß über einen großen Autoreifen abgeladen werden. Das muß jedoch sehr geschickt gemacht werden, damit es nicht auf die Kante fällt. Bei einem Blechdrum ist auch diese Abladeart nicht möglich, da es sofort an der Schweißnaht aufplatzt.

Und nun überprüfen Sie einmal, wo Ihr Ölfaß liegt. Haben Sie eine Faßrollbahn aus zwei Balken oder nicht mehr gebrauchsfähige Kleinbahnschienen als Unterlage? In den meisten Fällen scheinen diese Vorrichtungen nicht vorhanden zu sein; denn bei Rückgabe zeigen die Fässer starke Verschmutzungen, die von der Lagerung herrühren. Zentimeterdicker Schmutz klebt zwischen den Rollreifen und oft auch am Verschuß. Wenn Sie aus solch einem Faß Ware entnehmen, ohne das Spundloch vorher gesäubert zu haben, ist es nicht zu vermeiden, daß Sand in Ihr Abfüllgefäß fällt und anschließend in Ihre Maschine gelangt. Auch hier müssen wir immer an den großen Schaden denken, den wir durch Ausfall eines technischen Aggregates unserer Volkswirtschaft zufügen. Wenn Ihre Ölfässer im Freien lagern, so gibt es noch andere Verschmutzungsquellen, wie z. B. Zementstaub, Kalkstaub und Kohlenstaub. Gerade die Letztgenannten verbinden sich mit dem Öl zu einer festen Kruste, die schwer wieder zu entfernen ist. Sie müssen immer bedenken, daß die von Ihnen so zurückgegebenen Fässer längere Zeit für den



Umlauf ausfallen, da sie erst einen Reinigungsprozeß durchmachen müssen, der für uns sehr kostenaufwendig ist.

Die krasseste Form der Nichtachtung von Volkseigentum drückt sich in der leichtfertigen oder mutwilligen Zerstörung unserer Fässer aus.



Wenn der Verschluß etwas schwer aufgeht, wird der Einfachheit halber mit einer Spitzhacke ein Loch in die Faßwand gehauen und das Öl so entnommen. Weiter gibt es Baustellen, die bei einem Umzug an einen anderen Ort die gefüllten Fässer mit einem Greifer aufladen, der dann, weil es schnell gehen soll, manchmal mit seinen Greiferzähnen das Faß durchlöchert oder zerdrückt.

Ganz gedankenlose Kunden füllen das Altöl, das selbstverständlich einen wichtigen Rohstoff für uns bedeutet, in Frischölfässer. Dieses Faß ist dann für den Frischöltransport für uns nicht mehr brauchbar.

Sie werden nun sagen, das sind übertrieben dargestellte Beispiele. Bitte, schauen Sie sich einmal daraufhin in Ihrem Betrieb um, und Sie werden erstaunt sein, daß Sie doch den einen oder anderen Fall auch bei sich vorfinden.

Helfen Sie mit, daß mit der gedankenlosen Unachtsamkeit bei der Behandlung der Fässer ein Ende gemacht wird, und Sie erhalten dadurch wertvolles Volkseigentum. Sei

## Hier baut Minol!

Die Versorgung des Verkehrs mit Kraftstoffen erfolgt zur Zeit über ca. 1650 Tankstellen in den verschiedensten Ausführungen. Der weitaus größte Teil dieser Tankstellen ist viele Jahre alt und genügt nicht mehr den Anforderungen.

In den letzten Jahren wurden zahlreiche Tankstellen modernisiert und ausgebaut. So sind über 2000 Handzapfsäulen durch vollautomatische Zapfsäulen ersetzt und die Kapazitäten durch Behältereinlagerungen erweitert worden. Hierdurch trat eine von allen Kunden und Mitarbeitern begrüßte Verbesserung des Kundendienstes und eine wesentliche Arbeitserleichterung ein. Aber diese Möglichkeiten der Modernisierung haben Grenzen.

Es ist kein Geheimnis, daß die Verkehrsdichte in der Deutschen

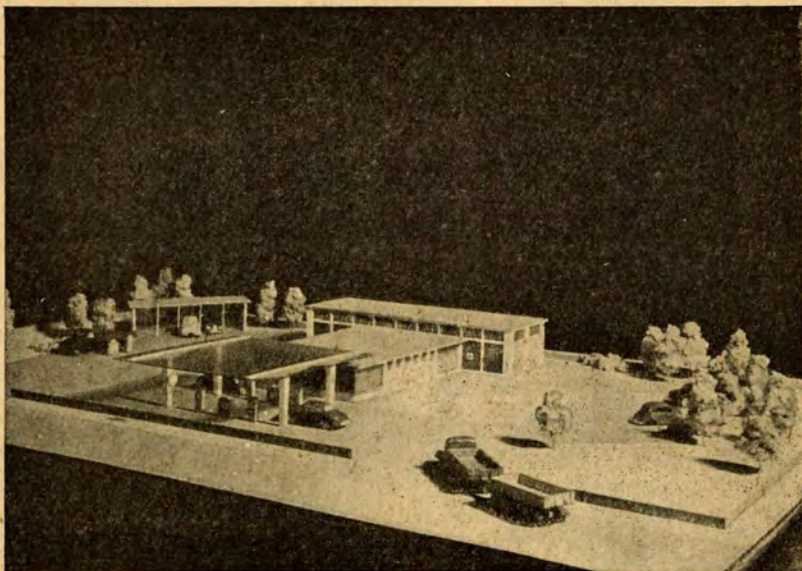
Demokratischen Republik besonders in den letzten zwei Jahren erheblich zugenommen hat. Der Fahrzeugbestand der volkseigenen und anderen Betriebe wuchs. Viele Bürger sind inzwischen glückliche Besitzer eines Motorrads oder PKW geworden, was, nebenbei gesagt, auch die Verbesserung des Lebensstandards zum Ausdruck bringt.





Der dadurch ständig wachsende Kraft- und Schmierstoffbedarf macht den Ausbau des Tankstellennetzes erforderlich. Es wurde inzwischen mit dem Neubau von Tankstellen begonnen, der auch in den nächsten Jahren systematisch fortgesetzt wird. Zur schnelleren Verwirklichung des Tankstellen-Bauprogramms entwickelten unsere Bauingenieure in kollektiver Zusammenarbeit mit zahlreichen Projektierungsbetrieben, staatlichen Organen und erfahrenen Mitarbeitern aus der Praxis, Standard-Tankstellen, die auch einen günstigen Material- und Finanzmiteinsatz gewährleisten. In Nachstehendem möchten wir Sie mit diesen Neubauten und ihren Besonderheiten bekannt machen.

## Minol-Standard II



Bei Minol-Standard II erfolgt die Betankung der PKW auf vier Fahrbahnen über vier Gemischzapfsäulen. Das für den Viertakter erforderliche Motorenöl wird über die Ölbar mittels Druckluft direkt in den Motor gefüllt. Für die Betankung der LKW mit Dieselmotoren sind zwei Tankstraßen vorgesehen, die jeweils mit einer Zapfsäule und einer Ölbar ausgestattet sind. Eine Kapazität von rund 220 000 Litern wird dazu beitragen, daß ein ausreichender Vorrat an Kraftstoffen und Motorenölen zur Verfügung steht.

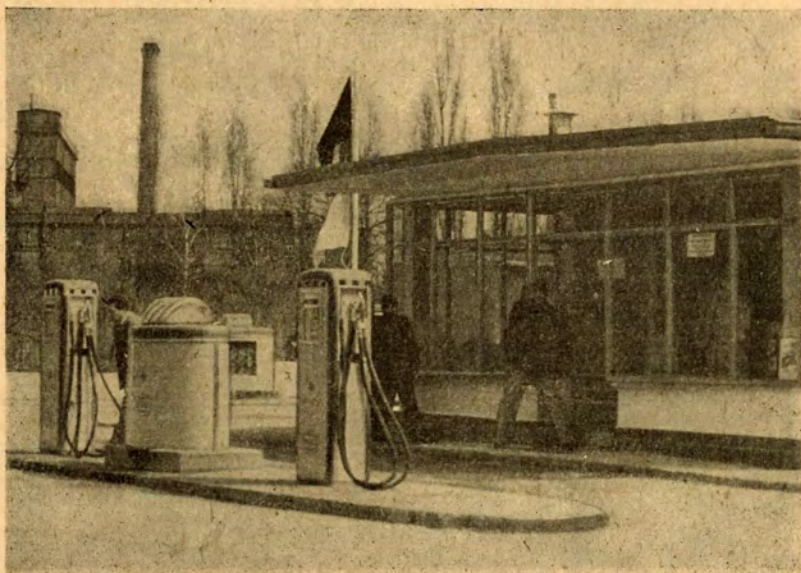
Das Besondere dieses Standards ist die großzügige Wagenpflegehalle mit modernsten Geräten, die so angeordnet sind, daß die komplette Pflege im Taktverfahren erfolgt. In Bezirksstädten sowie an besonderen Verkehrsknotenpunkten wird dieser Tankstellenneubau zu finden sein.



**Minol-Standard III**



**Minol-Standard IV**



### **Minol-Standard III**

Die Betankung der Fahrzeuge erfolgt auf drei Fahrbahnen, wovon zwei für PKW und eine für LKW vorgesehen sind. Zwei Gemisch-Zapfsäulen für Vergaserkraftstoff und eine Zapfsäule für Dieselmotorkraftstoff sowie zwei Ölbars sorgen dafür, daß eine schnelle Bedienung erfolgen kann. Etwa 120 000 Liter Kraftstoff und Motorenöle können für den Verkauf in der vorhandenen Kapazität bereitgehalten werden.

Auch bei diesem Standard finden Sie eine Wagenpflegehalle, jedoch in etwas vereinfachter Form. Für Kreisstädte und Orte von besonderer Bedeutung wird dieser Standard die Voraussetzungen schaffen, die Versorgung sicherzustellen.

### **Minol-Standard IV**

Dieser Standard unterscheidet sich vom Standard III dahingehend, daß keine Pflegehalle vorhanden und für die Lagerung der Kraftstoffe sowie Motorenöle eine Kapazität von 68 000 Litern eingebaut ist. In kleineren Orten bzw. größeren Gemeinden wird er zu finden sein.

Bei den Minol-Standards II—IV kann an allen Fahrbahnen Luft und Wasser aufgefüllt werden. Für die Durchführung des Ölwechsels ist jeweils eine Ölwechselgrube vorhanden. Das anfallende Motorenaltöl wird vom Fahrzeug direkt in die eingelagerten Altölbehälter abgelassen und durch Altöl-Saugwagen abgeholt, um es nach Aufarbeitung wieder zum Einsatz bringen zu können.

### **Minol-Standard V**





Zur Verdichtung des Tankstellennetzes in den Landgemeinden wird der Standard V beitragen. Entsprechend dieser Aufgabe ist die Ausführung abgestimmt. Über zwei Zapfsäulen, an die je ein Behälter mit einer Kapazität von 10 000 Litern angeschlossen ist, können wahlweise zwei Qualitäten Vergaserkraftstoff oder Vergaserkraftstoff und Dieselmotorkraftstoff abgegeben werden. Für das Nachfüllen von Luft sorgt eine Luftsäule mit eingebautem Kompressor. Sofern die Verwaltung durch einen örtlichen Betrieb erfolgt, entfällt die Aufstellung des Kiosks.

### **Sonderprojekte** (siehe Titelbild)

Bis zur Entwicklung der Minol-Standards wurden Sonderprojekte gebaut, die auch in Einzelfällen noch zur Durchführung kommen, wenn die örtlichen Verhältnisse keine andere Möglichkeit bieten.

Für die Pflege Ihres Fahrzeugs wird Ihnen an allen Minol-Tankstellen ein ausreichendes Sortiment an Reinigungs- und Pflegemitteln zur Verfügung gestellt.

Aber auch an die erste Hilfe für Ihr Fahrzeug ist gedacht. Ventileinsätze, Ventilkappen, Zündkerzen, Biluxlampen usw. werden für Sie bereitgehalten, um in Notfällen helfen zu können. Ersatzteile, wie sie manchmal gefordert werden, führen wir jedoch nicht. Dazu sind nun einmal die Fachgeschäfte da, die Ihnen gern das Gewünschte verkaufen.

Die an diesen Objekten vorhandenen umfangreichen Kundendienstleistungen gestatten uns, alle Ihre Bedarfwünsche zu erfüllen.

Wir nennen Ihnen einige Orte, in denen Minol-Standard-Tankstellen bereits in Betrieb sind, damit Sie sich selbst von der technischen Entwicklung unseres Kundendienstes überzeugen können.

Typ II	wird z. Z. gebaut in Halle, Leipzig und Potsdam
Typ III	Vetschau, Brand-Erbisdorf
Typ IV	Dahme, Erkner, Gefell, Bad Salzung, Klötze
Typ V	Plessa, Müllrose, Kölleda, Klosterlausnitz, Kietz, Saßnitz, Prerow, Bad Kleinen, Wesenberg

Sonderprojekte: Eisenhüttenstadt, Autobahn Zwickau-Ost, Genthin, Nauen, Prenzlau

Wir wünschen Ihnen recht gute Fahrt!

## **Wer eifert dem Kraftverkehr Bad Salzung nach?**

Die Redaktion erhält folgende interessante und nachahmenswerte Nachricht:

„Der VEE Kraftverkehr Bad Salzung (Sitz in Vacha) sammelte, wie früher allgemein und vielfach heute noch üblich, sein Motorenaltöl in Fässern. Sie wurden mühselig auf den LKW geschoben und dem 35 km entfernt liegenden Minol-Lager zugeführt. Drei Kollegen mußten sich mit diesen Arbeiten abplagen.



Die Ablieferungen klappten nicht immer — entweder konnte das Lager die Fässer nicht unterbringen, oder es standen keine leeren Austauschfässer zur Verfügung — kurzum, die Frage stand: Wo soll jetzt das Altöl untergebracht werden? Den fast bis zum Rande gefüllten Fässern wurde weiteres Motorenaltöl zugegossen, es floß über, und der Lagerplatz bekam mit der Zeit ein Aussehen, welches gar nicht mehr zu schildern ist (siehe unser Bild, „grauenvoll“).



Zum Teil wurde das Altöl in Erdlöchern vergraben, oder es stand in den Arbeitsgruben.

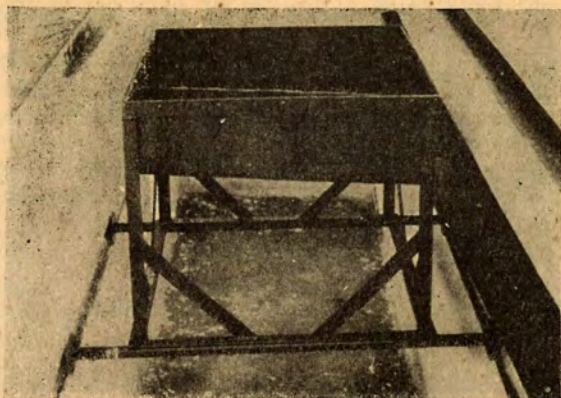
Es ging der Volkswirtschaft verloren, belastete den Devisenfonds, weil für den Ausfall des hochwertigen Zweitraffinates entsprechend mehr Frischöl importiert werden mußte, brachte dem Betrieb Verlust des Altölerlöses von 25,— DM je 100 kg, verseuchte das Erdreich und vielleicht auch das Grundwasser, schuf zusätzliche Unfallquellen durch Schlüpfrigkeit und stellte nicht zuletzt gefährliche Brandherde dar.

„So konnte das nicht weitergehen, sagten sich die verantwortlichen Kollegen des VEB Kraftverkehr Bad Salzungen, und sie hatten damit recht. Aber es blieb nicht nur bei dieser Erkenntnis, sondern man schritt zur Tat. Es wurde mit verhältnismäßig geringen Mitteln eine Grube geschaffen mit folgenden Maßen: 4,30 m lang, 0,95 m breit, 1,15 m tief. Sie wurde versehen mit einem fahrbaren Behälter-Wagen mit 25 Liter Fassungsvermögen, der sich unter dem ölwechselnden Kraftfahrzeug verschieben läßt und ein seitliches Abflußrohr besitzt, das bis zu einer in der Grube eingebauten Rinne reicht. Das Kraftfahrzeug fährt auf die Grube, und das alte Öl fließt in den kastenförmigen Behälter, dann weiter durch das Abflußrohr über die Rinne und durch ein 2 Zoll starkes Rohr in den 5000 Liter fassenden Erdbehälter.

Die Grube ist mit einem Wasser/Ölabscheider versehen, damit Unreinheiten nicht in die Kanalisation gelangen:

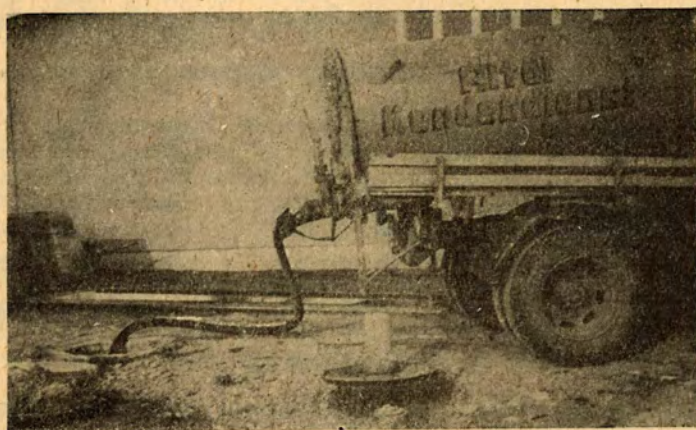


Rechtzeitig vor der randvollen Füllung des Erdbehälters wird die zuständige Außenstelle, VEB Minol Erfurt, verständigt, damit die Altöl-



saugwagen zu einem vereinbarten Termin das Motorenaltöl aus dem Erdbehälter saugen kann.“

Einfacher und sauberer geht's nimmer!



„Der Tankwart hat sich verpflichtet, die Garantie für Sauberkeit zu übernehmen und dafür zu sorgen, daß kein Getriebealtöl in den Behälter gelangt.“

Das ist eine sehr notwendige Verpflichtung, weil der Reinheitsgrad des Motorenaltöls gesetzlich vorgeschrieben ist. Durch diese korrekt durchgeführte Trennung infolge der beispielgebenden Neuordnung

„steigerte sich die Erfassung des Motorenaltöls im Verhältnis zum eingesetzten Motorenöl bei uns von 1960: 15,1 Prozent  
auf 1961: 47,1 Prozent.“

Überzeugender kann dieses Beispiel nicht sein. Mit vollem Recht ruft deshalb

„der VEB Kraftverkehr Bad Salzungen die Betriebe der HV Kraftverkehr, der Landwirtschaft, der NVA usw. auf, seinem Vorbild zu folgen und einen wichtigen Beitrag auf dem Weg zum Sozialismus und zur Erhaltung des Friedens zu leisten.“

VEB Minol zollt der Initiative dieser Kollegen höchste Anerkennung und schließt sich dem Aufruf der Vachaer Kollegen im vollen Umfang an.

Denn:

**Altöl wird Frischöl**

und läßt sich gut verwenden,  
es ist zu schade zum Verschenden.

## Ein neues Maß der Viskosität

Die Viskosität — auch Zähigkeitsgrad — gibt Aufschluß über die innere Reibung einer Flüssigkeit.

Sie ist das Maß dafür, welchen Widerstand die Flüssigkeit dem Fließen entgegensetzt und gibt daher Aufschluß über Vorgänge bei der Strömung von Flüssigkeiten in Rohrleitungen, Düsen usw. sowie über Vorgänge bei der Flüssigkeitsschmierung von Lagern unterschiedlicher Konstruktion und Ausführung.

Daraus kann ersehen werden, daß die Viskosität eine sehr wichtige Nenngröße, z. B. eines Schmieröles, darstellt.

Bisher wurde die Viskosität in sogenannten „konventionellen Maßen“ gemessen. Für den Kraftfahrer dürfte die Bezeichnung „Englergrade“ (°E) durch den Umgang mit Motorenöl, Getriebeöl usw. bekannt sein. Meist findet sich in einem Teil der Kennzeichnung unserer Öle die Viskosität nach „Engler“ wieder. So sagt z. B. die Bezeichnung 01 MOT 10, daß es sich hier um ein Motorenöl mit einer Viskosität von 10° E handelt, die bei einer Temperatur von 50° C gemessen wurde (10° E/50° C). Während die Bezeichnung der Viskosität nach Englergraden bisher typisch für Europa war, finden wir in den USA ein anderes konventionelles Maß, nämlich Reedwood-I-Sekunden (R. I.) oder Saybold-Universal-Sekunden (SUS).

Jetzt setzt sich im Weltmaßstab eine Maßeinheit durch, die die Viskosität wesentlich genauer kennzeichnet, das

„Stokes“.

Sie hat bereits ihren Niederschlag in unserer TGL gefunden. Die so ermittelte Viskosität wird in cSt (Centistokes) angegeben.

1 Stokes (St) = 100 Centistokes (cSt).

In den nächsten Monaten werden Sie sicher bei der Kennzeichnung unserer Öle auf das cSt (Centistokes) stoßen, denn die gesetzlichen Be-



stimmungen fordern, daß diese Bezeichnung künftig bei der Angabe der Viskosität zu führen ist.

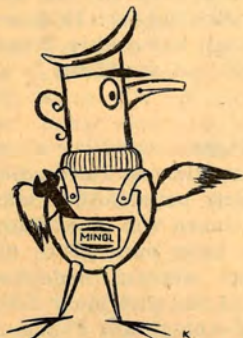
Wir werden aber noch eine längere Zeit neben der Viskositätsangabe in Centistokes die Bezeichnung der Viskosität in Englergraden zum leichteren Verständnis führen.

Damit Sie einen Begriff zu den bisher gebräuchlichen Viskositätsangaben erhalten, haben wir Ihnen eine kleine Gegenüberstellung der Werte in Centistokes und Englergraden gemacht.

Daraus können Sie ersehen, daß z. B. das 01 MOT 10 75,9 cSt aufweist.

cSt	°E	cSt	°E
3,92	1,3	25,4	3,5
5,10	1,4	29,4	4,0
6,25	1,5	33,4	4,5
7,40	1,6	37,4	5,0
9,20	1,76	45,2	6,0
10,00	1,85	49,0	6,5
11,8	2,0	53,0	7,0
13,8	2,2	60,5	8,0
15,8	2,4	68,3	9,0
17,6	2,6	75,9	10,0
19,4	2,8	91,0	12,0
21,1	3,0		

Das soll für heute genügen. In unserem nächsten Minol-Ratgeber werden wir Sie unter dem Titel „Was ist Viskosität“ weiter mit dem Wesen der Viskosität vertraut machen.



*Den guten Tip,  
der helfen soll,  
gibt Ihnen der Minol-Pirol!*

Jetzt sollten Sie sich Ihr Glysantin kaufen und nicht erst, wenn draußen das Thermometer plötzlich minus 15° zeigt.

Dann denken nämlich auch die vergeßlichen Kraftfahrer daran, ihren Wagen winterfest zu machen.

Aber so viel Glysantin kann unser Tankwart gar nicht an seiner Tankstelle lagern, daß er den gesamten Bedarf für den ersten Frosttag decken kann.

Wußten Sie übrigens schon, daß unsere Minol-Tanklager bereits im April/Mai damit beginnen, Glysantin einzulagern, damit Sie dann im Herbst Ihr Frostschutzmittel an unseren Tankstellen kaufen können?



Wenn Ihr Zweitakt-Fahrzeug einmal länger gestanden hat und Sie starten das erste Mal wieder, dann zeigt sich meist anfangs eine starke Qualmwolke am Auspuff.

Die Ursache:

Der Kraftstoff im Vergaser verdunstete zum Teil, das Öl aber nicht. Dadurch ist die Kraftstoff-Öl-Mischung zu fett geworden und das überschüssige Öl zeigt sich nun als Qualmwolke. Mit dem Motorrad können Sie diese lästige Erscheinung leicht umgehen, wenn Sie auf den letzten Metern Ihrer Fahrt den Kraftstoffhahn schließen und dadurch den Vergaser leerfahren. Wenn Sie dann wieder starten, strömt sofort das Kraftstoff-Öl-Gemisch im richtigen Verhältnis zu.



Wer hätte sich noch nicht über eine total zugefrorene Windschutzscheibe geärgert, wenn er nach einer „Laternen-Garagen-Übernachtung“ zu seinem Fahrzeug kommt?

Gemach, gemacht, auch hier kann geholfen werden.

Allgemein tut es schon Zeitungspapier, mit dem die Scheibe abends außen abgedeckt wird. (Die Scheibenreiniger dienen als Halteklammern). Aber haltbarer ist da schon eine Kunststoff-Folie oder ein Wachstuch, welches genau nach der Scheibenform und -größe zugeschnitten wird. Mit ein paar Bändern, die an der Folie befestigt und in die Tür geklemmt werden, ist der feste Sitz dieses Scheibenschutzes kein Problem. Die kleine Mühe wird am nächsten Morgen belohnt, wenn Ihre Windschutzscheibe hält, was man von ihr verlangen sollte: Klare Sicht!



Besonders in den jetzt zu erwartenden kühleren Tagen — und vor allem Nächten — braucht Ihre Batterie besondere Pflege. Unsere Tankstellen halten für Sie destilliertes Wasser zum Nachfüllen bereit. Aber auch Ihren Ladestrom sollten Sie noch in den nächsten Tagen von einer Fachwerkstatt überprüfen lassen. Bei der Gelegenheit kann auch gleich die richtige Einstellung der Scheinwerfer kontrolliert werden. Bedenken Sie, jetzt wird es doch schon recht bald dunkel, und Sie sind mehr denn je auf die ordentliche Funktion Ihrer gesamten E-Anlage am Fahrzeug angewiesen.



Haben Sie schon einmal bei strömendem Regen mit klammen Fingern bei anbrechender Dunkelheit unter den kritischen Blicken einer Verkehrsstreife unserer VP eine Soffitte der Nummernschildbeleuchtung ausgewechselt? Ja?

Ich auch.



Seitdem prüfe ich vor Antritt jeder Fahrt die Funktion meiner Beleuchtung am Fahrzeug. Das geht nämlich schneller. Beim Wartburg muß man sowieso das halbe Auto auseinandernehmen, ehe man an die Soffitte herankommt. Wenn dann noch der Kofferraum voll ist, und noch einer zusieht, na danke!

Vergessen Sie also nicht: Vor der Fahrt prüfen ist besser, geht schneller und kann auch wesentlich billiger sein, ganz bestimmt aber sicherer, und Sicherheit geht doch über alles.



Hier noch ein Wort an unsere jüngsten Fahrerlaubnisbesitzer (aber auch die „alten Hasen“ dürfen mitlesen):

Denken Sie immer beim Abbiegen an das rechtzeitige Einordnen. In der Fahrschule haben Sie das noch so gut gekonnt, aber auf freier Wildbahn, oh weh! Besonders beim Linksabbiegen passieren die tollsten Dinge.

Übrigens gehört falsches Abbiegen neben der Nichtbeachtung der Vorfahrt und falschem Überholen zu den häufigsten Unfallursachen.

Also daran denken: Rechtzeitig einordnen, damit den nachfolgenden Fahrern Ihre Absicht, des Abbiegens nicht nur durch eine oft viel zu kurze Winkerbetätigung erkennbar wird.



Wenn Ihre Reifen nicht mit der erforderlichen Sorgfalt aufgezo-  
gen wurden, so kann es leicht passieren, daß Sie bei einer notwendigen Mon-  
tage feststellen müssen, daß kein Druck und Stoß den Reifen veranlaßt,  
sich von der Felge zu lösen. Verwenden Sie aber nun unter gar keinen  
Umständen scharfkantige Werkzeuge, denn eine Beschädigung des Reifens  
wäre dann zweifellos die Folge. Benutzen Sie vielmehr Ihren Wagen-  
heber, indem Sie die Bodenplatte des Wagenhebers auf den liegenden  
Reifen setzen und den Wagenheber gegen einen Widerstand ausfahren  
(Rahmen des Fahrzeuges usw.). Der so entstehende gleichmäßige Druck  
wird den Reifen mit Sicherheit ohne Beschädigung an einer Stelle von  
der Felge lösen, und es ist dann nicht mehr schwierig, ihn rundherum  
freizulegen. Do.



**Stets dienstbereit zu Ihrem Wohl,  
ist immer der Minol-Pirol!**

**Auf Wiedersehen!**

**Jeden Dienstag, um 18.45 Uhr, im Fernsehen!**

Fotos in dieser Ausgabe:

Farbfotos: Horrmann, Berlin  
MINOL-Kundendienst  
MINOL-Fotogruppe  
VEB Kraftverkehr Bad Salzungen

Ihre Zuschriften senden Sie bitte an den

VEB MINOL, Berlin C 2, Neue Königstraße 52-54, mit dem Kennwort  
„MINOL-RATGEBER“.

Wenn Sie uns unter 51 01 21 anrufen, verlangen Sie bitte einfach den  
„MINOL-RATGEBER“.

Auszug oder Nachdruck wird nach Anfrage gern gestattet.

Redaktionsschluß: 30. Juli 1962.





# EHRENZEICHEN

in „Silber“ erhielten  
für vorbildlichen Kundendienst

## Dresden

Gerhard Sienang, Dresden

Ilse Zier, Dresden

Konrad Linhardt, Pirna

Max Seiler, Zwickau-Ost

Paul Wilde, Görlitz

Kurt Koschitzka, Görlitz

## Erfurt

Erich Hildebrandt, Gotha

Rudolf Wilhelm, Nordhausen

Hermann Pauser, Gotha

Arnold Barthel, Nordhausen

Hildegard Ose, Kranichfeld

## Gera

Gerhard Röhler, Gera

Lothar Schmidt, Stadtroda

Margarethe Meiser, Eisenberg

Günther Glaser, Stadtroda

## Leipzig

Waltraud Dietzel, Leipzig

Heinz Kuhnert, Leipzig

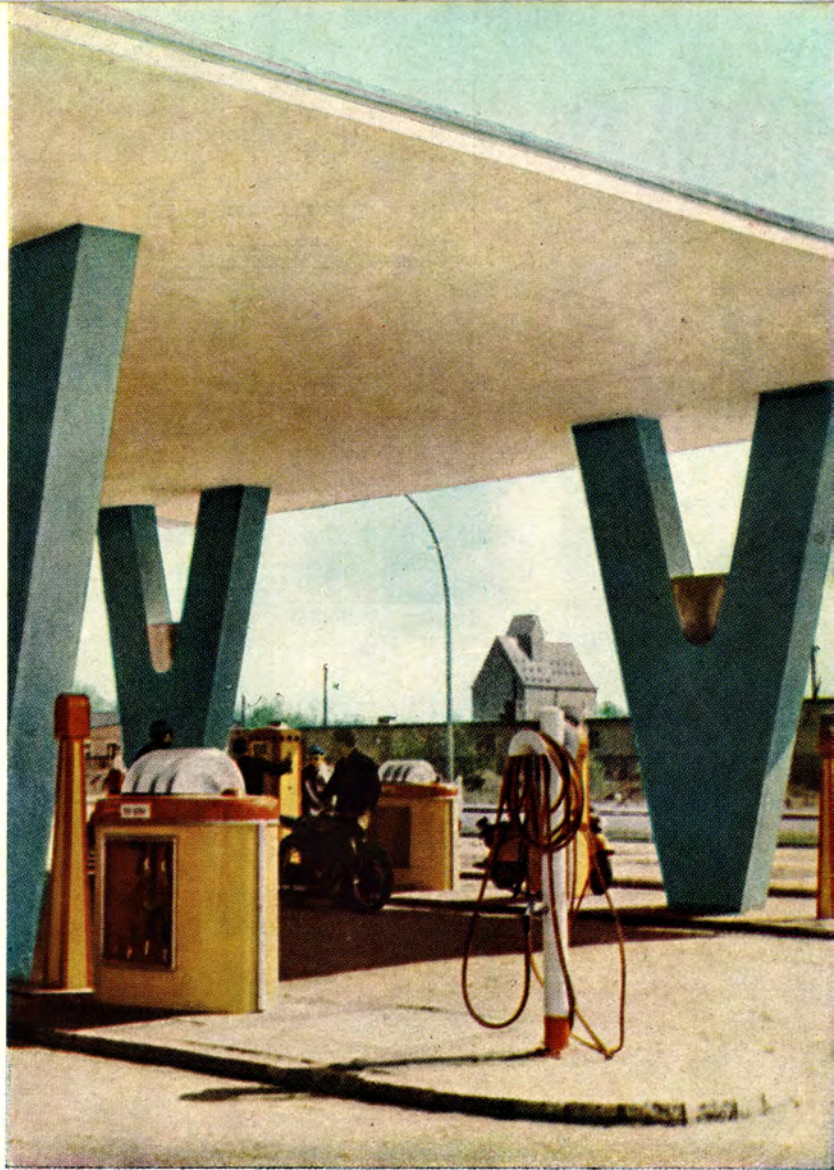
Erich Pötsch, Leipzig

Johann Brunn, Leipzig



BERLIN, DEN 30. JULI 1962

  
DIREKTION



**„Gute Fahrt“ wünscht Ihnen**

**VEB MINOL**

**KRAFT- UND SCHMIERSTOFFE**