

# Inhalt

<b>Statt eines Vorworts</b>	4	<b>3.3 Weiterentwicklung RV6-Motor mit Vierventil-Brennraum</b>	113
<b>Teil 1</b>		<b>3.4 Ansätze für RV-Hochleistungsmotoren</b>	116
<b>Die Volkswagen »G«-schichte (Willmann)</b>	6	<b>3.5 2,4-L-4V-RV6-Motor für den geplanten Serieneinsatz</b>	120
<b>1.1 Vorgeschichte (Willmann)</b>	6	<b>3.6 Serienentwicklung eines 2,8-L-2V-RV6-Motors</b>	124
<b>1.2 Der G-Lader entstand in der Forschung (Schäfer)</b>	13	<b>3.7 Serieneinsatz des VR6-Motors</b>	126
<b>1.3 Der G40-Lader in der Aggregate-Entwicklung (Ahrens)</b>	32	<b>3.8 Der 2,3-L-2V-VR5-Serienmotor</b>	130
<b>1.4 Der 1,3-Liter-Einspritzmotor mit dem G40-Lader (Fleischer/Schnorbus)</b>	39	<b>3.9 Zielführende Entwicklungsansätze für VR-Vierventilmotoren</b>	135
<b>1.5 Aus der Entwicklung des G60-Laders (Müller)</b>	53	<b>3.10 Ideen für eine VR-Motorenbaureihe</b>	139
<b>1.6 Der 1,8-Liter-Vierzylinder-Motor mit dem G60-Lader (Friese)</b>	67	<b>3.11 Serieneinsatz von VR-Vierventilmotoren</b>	141
<b>1.7 Die Thermodynamik des G-Laders (Willmann)</b>	78	<b>3.12 Zehn Jahre VR-Serienmotoren</b>	146
<b>1.8 Ausblick (Willmann)</b>	80	<b>3.13 Weiterentwicklung zum 3,2-L-VR6-Serienmotor</b>	149
<b>Teil 2</b>		<b>3.14 Serieneinsatz des VR6-Motors mit Benzin-Direkteinspritzung</b>	154
<b>Der Volkswagen GDI-Motor (Oppermann)</b>	88	<b>3.15 Aufladung bei VR-Motoren</b>	160
<b>2.1 Eine Direkteinspritzung muss her</b>	88	<b>3.16 Verdieselung von VR-Motoren</b>	162
<b>2.2 Das selbstlernende Einspritzsystem</b>	92	<b>3.17 VR6-Industriemotoren in Serie</b>	165
<b>2.3 Der Transparentmotor</b>	95	<b>3.18 VR-Motorrad in Serie</b>	165
<b>2.4 Die Benzin-Direkteinspritzung</b>	97	<b>3.19 Respektables Ergebnis</b>	166
<b>2.5 Öffentliche Präsentation des Transparentmotors</b>	99	<b>Teil 4</b>	
<b>2.6 Das HCCI-Verfahren</b>	101	<b>Volkswagen und der W-Motor (Kittler)</b>	168
<b>2.7 Das CCS-Verfahren</b>	102	<b>4.1 Frühe W-Motoren</b>	168
<b>2.8 Der GADI-Motor – erfolgreiches Zusammenspiel mit der Forschung (Meyer/Schäpertöns)</b>	103	<b>4.2 Audi-Projekte Avus und ASF</b>	168
<b>2.9 Wir hätten beim DI-Otto die Ersten sein können (Oetting)</b>	104	<b>4.3 W12 Konzeptmotoren bei Volkswagen</b>	172
<b>2.10 »Einvernehmliche Arbeitsverweigerung« (Willmann)</b>	105	<b>4.4 Der W12-Sportwagen von Volkswagen</b>	176
<b>Teil 3</b>		<b>4.5 Träumen von Le Mans</b>	179
<b>Entwicklungsgeschichte des VR-Motors von Volkswagen (Voigt)</b>	107	<b>4.6 Der »Nardo«-W12-Rekordwagen</b>	181
<b>3.1 Wie alles begann</b>	107	<b>4.7 Auf dem Weg zur Kleinserie</b>	184
<b>3.2 Vorentwicklung RV6 mit Zweiventil-Brennraum</b>	109	<b>4.8 Serienentwicklung der Motorenbaureihe W8/W12</b>	188
		<b>4.9 Der Serien-W8 im VW Passat</b>	190
		<b>4.10 Der W12 im Audi A8 und im VW Phaeton</b>	195
		<b>4.11 W12-Stückzahlkönig Bentley</b>	200
		<b>4.12 Der W12-Motor in anderen Modellen</b>	206
		<b>4.13 Triebwerksproduktion in Salzgitter</b>	210
		<b>4.14 Projekt Bugatti – zunächst mit W18</b>	211
		<b>4.15 Letztlich realisiert – der W16</b>	227