

Der legendäre Artz-Golf



von AUTO ZEITUNG 27.08.2021



VW Artz-Golf: Classic Cars

Als Günter Artz 1979 ein verunfallter Porsche 928 in die Hände fiel, ließ er diesen bis auf die Bodengruppe zerlegen und mit Karosserieteilen eines Golf I neu aufbauen. >> **Mehr zum Thema Classic Cars**

Foto: AUTO ZEITUNG

Inhalt

1. [VW Artz-Golf: Classic Cars](#)
2. [Verunfallter Porsche als Basis für den Artz-Golf](#)
3. [Artz Golf: Schwierige Ersatzteil-Lage](#)
4. [Wilder Sound ohne Kat und Endtopf](#)
5. [Extrem breiter, böser Golf](#)
6. [Technische Daten des Artz Golfs](#)

Ein Wiedersehen mit dem legendären Artz-Golf auf Basis des Porsche 928. Er wurde nur zwei Mal gebaut, einst bejubelt, inzwischen beinahe vergessen. Classic Cars ist ihn nochmal gefahren.

Oldtimer-Fans sind in der Regel hochgradig markentreu. Das hängt mit der automobilen Sozialisierung zusammen: Die Begeisterung des Vaters für sein Auto zum Beispiel, oder die Sprüche über die Marke des Nachbarn, so etwas brennt sich in Kindertagen ein. Das Fahrzeug, mit dem wir aufwachsen, wird dann im Erwachsenenalter zum Objekt der Begierde. Dazu mischen sich feueifrigere Kommentare aus der jeweiligen Szene, Tenor: Nur diese eine Marke macht glücklich. Oder fährt am besten, am längsten. Kurzum: Irgendwann identifiziert man sich mit seinem Auto. Was aber, wenn man gar nicht so genau bestimmen kann, in was für einem Auto man gerade sitzt? Wenn man nicht recht weiß, welcher Marke, welcher Szene man sich zugehörig fühlen soll? Der sogenannte Artz-Golf ist so ein Fall. Irgendwie fragt man sich, wofür man ihn halten soll. Auf den ersten Blick handelt es sich ganz klar um einen Golf der ersten Baureihe. Nur ist dieser offensichtlich viel breiter. **Mehr zum Thema: [Über 1000 PS im Turbo-Golf](#)**

VW ARTZ-GOLF: CLASSIC CARS

Dann ein Blick ins Innere und unter die Motorhaube: Hier sieht alles ganz klar nach Porsche aus, [Modell](#) 928. Der Blick in die Fahrzeugpapiere bringt auch nur bedingt Klarheit. "Porsche 928 mit Anbauteilen VW Typ 17", steht da. Also fahren wir jetzt Golf oder Porsche oder was genau? Machen wir damit auf dem VW-Treffen auf dicke Hose oder beim Porsche-Treffen auf Provokateur? Kenner:innen des Artz-Golf haben natürlich eine Erklärung parat. Sie haben die verrückte Geschichte um die Entstehung dieses Autos verinnerlicht. Die Geschichte um den Autohaus-Chef Günter Artz, der in den Siebzigern und Achtzigern immer wieder mit extremen Umbauten braver Serienautos von sich reden machte. Vom Käfer mit 911 Carrera-Motor bis zum Opel Kadett mit Corvette-Genen, kein Projekt konnte ihm schrill genug sein. Dahinter steckte wohl stets eine Mischung aus Marketingstrategie – seine Aktionen bescherten dem Autohaus Nordstadt in Hannover landesweite Publicity – und Spaß an der Freud für den Zampano selbst.

VERUNFALLTER PORSCHE ALS BASIS FÜR DEN ARTZ-GOLF

So war das auch bei seinem VW Golf. Als Artz ein verunfallter Porsche 928 in die Hände fiel, ließ er diesen bis auf die Bodengruppe zerlegen und mit Karosserieteilen eines Golf I neu aufbauen. Dafür musste das Blech um 21 Zentimeter verbreitert und 30 Zentimeter verlängert werden. Das Auto schaffte es im Nu (und durch gute Kontakte) auf die Titelseiten der Fachpresse im In- und Ausland. 1980 ließ Artz ein zweites Exemplar anfertigen, auf Wunsch seines Freundes Louis Krages alias John Winter. Rennsportfreunden ist der Mann mit dem Pseudonym ein Begriff, weil er 1985 mit Klaus Ludwig und Paolo Barilla im Joest-Porsche 956 in Le Mans gewann. Diesen Golf 928 von Erstbesitzer Krages konnte Classic Cars kürzlich aufspüren und [fahren](#). Heute gehört er Arno Albert aus Framersheim (Rheinhessen). Er hat den Wagen seit 17 Jahren in seinem Besitz. Er kennt die bewegte Vita des Fahrzeugs genau und gibt Interessierten auf Wunsch bereitwillig Auskunft: "Ich bin offiziell der fünfte Besitzer des Golf. Nach Louis Krages gehörte der Wagen einem Antiquitätenhändler aus Hanau und zwischenzeitlich jeweils wieder Günter Artz, der vertraglich ein Vorkaufsrecht besitzt. Ich habe ihn für 30.000 Mark in einem furchtbaren Zustand übernommen, nicht fahrfertig, mit Motorschaden und Blessuren rundum. Dabei wollte der Vorbesitzer ursprünglich sogar 100.000 Mark haben."

VIELE WECHSEL DES ERSCHEINUNGSBILDES

In all den Jahren habe das Auto des Öfteren die Farbe und Details seines Erscheinungsbildes gewechselt, erzählt Arno Albert. Ursprünglich im typischen Grünmetallic des Golf GTI lackiert, war er auch mal grau, bis er schließlich das heutige Schwarz bekam. Auch die Räder sind nicht mehr die ersten, jene charakteristischen [Alufelgen](#) im Telefonwählscheiben-Design. Stattdessen steht der Artz heute auf geschraubten 16-Zoll-BBS-Felgen. Die schwarzen Kunststoff-Außenspiegel hat Arno Albert gegen verchromte Exemplare getauscht, damit sie zu den Stoßstangen passen. "Ich wollte ein einheitliches Bild haben mit Schwarz und Chrom", erklärt er. Das

Schiebedach schließlich flog ersatzlos raus, weil es bei hoher Geschwindigkeit herunterfiel. Die Optik ist nun stimmig. Andererseits könnte man auch den Eindruck gewinnen, dass dem heutigen Besitzer die Originalität des Artz-Golf nicht viel bedeutet. Doch ganz so ist es nicht. Nach einem Schaden am Kotflügel vorne rechts beispielsweise ließ er selbigen mit großem Aufwand retten, statt einen neuen zu verbauen. Stilistische Veränderungen am Äußeren lassen sich im Übrigen auch rechtfertigen, denn schon Artz selbst nahm solche immer wieder vor, um die Illusion zu nähren, dass es neue Golf 928 gab – was de facto nicht der Fall war.

ARTZ GOLF: SCHWIERIGE ERSATZTEIL-LAGE

Den Golf am Laufen zu halten, ist eigentlich kein Problem, die Porsche-Technik ist äußerst robust. Aber die Sonderlösungen bereiten zuweilen Schwierigkeiten. Die [Scheiben](#) vorne und hinten zum Beispiel waren Spezialanfertigungen. Als Ersatz her musste, kam Albert nicht umhin, die Scheiben in Großbritannien exklusiv herstellen zu lassen. Manches Anbauteil stammt zwar aus dem VW-Regal, aber nach 35 Jahren bedarf es einiger Detektivarbeit, um herauszufinden, aus welchem. Die Zierleisten vorne etwa wurden auch am Passat verbaut – beim Golf 928 aber spiegelverkehrt. Ein echtes Highlight ist das Interieur. Sitze und Türverkleidungen sind in feinem schwarzen Leder gehalten. Das war wohl auch bei der Auslieferung an Louis Krages so. Aber irgendwann wurde die Innenausstattung komplett erneuert – und zwar bei niemand anders als bei Uwe Gemballa, gegen eine Rechnung von 50.000 Mark. Das Team des 2010 ermordeten Porsche-Veredlers leistete exzellente Arbeit. Zwar hat sich eine unübersehbare Patina auf die Oberflächen gelegt, aber auch heute noch fühlt man sich auf komfortabelste Weise geborgen in den handschuhweichen Sesseln, während man auf die etwas klobig wirkende Armaturentafel blickt.

WILDER SOUND OHNE KAT UND ENDTOPF

Etwas merkwürdig mutet die im Vergleich zum Serien-928 erhöhte Einbauposition der Sitze an. Artz ließ diese auf einer Konsole montieren, sonst hätte der Fahrer in der Golf-Karosserie zu tief gesessen. Als Arno Albert den Zündschlüssel dreht und der Porsche-Achtzylinder sich mit leicht erhöhter Kaltlaufdrehzahl meldet, meint man, der Boden bebe. Grund für dieses wunderbare Gewitter ist nicht nur, dass zwischenzeitlich der größere Motor des Porsche 928 S verbaut wurde. Der Abgasstrang kommt ohne Kat und ohne Endtopf aus. Ein sensationeller Sound. Wild spritzelnd wird die kostbare Artz-Spezialanfertigung aus der Garage manövriert. Dann machen wir uns auf den Weg zu einer ausgiebigen Demonstrationsfahrt durch die mohnblühenden Felder der Region. "Nicht nur die Motorisierung erhielt auf Wunsch von Louis Krages ein Upgrade", erzählt Arno Albert, "auch Getriebe und Bremsen wurden von der Basis-Version auf 928 S-Spezifikation angehoben." Dann tritt er das Gaspedal bis aufs Blech durch und der kantige schwarze Über-Golf saugt sich mit brutaler Macht nach vorn. Das bereitet einen Riesenspaß und verleiht dem Fahrer ein Gefühl von Überlegenheit, wie es selbst die ersten Golf GTI-Pilot:innen in den Siebzigern sich nie hätten träumen lassen, als sie mit ihren überraschend schnellen Kompaktwagen auf der Autobahn schwere Limousinen abhängten.

EXTREM BREITER, BÖSER GOLF

Die sportliche Gangart passt irgendwie auch viel besser zum Golf-Design als zum elegant-rundlichen 928. Dieses Auto sieht weder aus noch fährt es sich wie ein Gran Turismo, zumindest von außen: Passend zum Gebrüll aus dem Auspuff und zum bösen Blick aus der bedrohlich breiten Frontmaske giert der Artz-Golf nach Beschleunigung, aber auch nach Kurven. Die aktuell montierten Reifen sind allerdings nicht mehr die besten – und so setzt das Gummi dem rasch übersteuernden Heck klare Grenzen. Und was ist jetzt mit der eingangs gestellten Frage nach der Identität des Artz-Golf 928? Am Ende des Tages kann es keinen Zweifel geben: Dieses Auto sieht zwar aus wie ein

extrem breiter, böser Golf. Aber vom Wesen her ist es doch ein Porsche
928. TECHNISCHE DATEN DES ARTZ GOLFS

Technische Daten	Artz-Golf 928
Motor	V8
Hubraum	4664 ccm
Leistung	300 PS
Maximales Drehmoment	385 Nm
Getriebe	Fünfgang
Antrieb	Hinterrad
Aufbau	Selbststr. Stahlkarosserie auf Basis Porsche 928
Radaufhängung vorne	Doppelquerlenker
Radaufhängung hinten	Diagonal- u. Querlenker
Bremsen	rundum innenbelüftete Scheiben
Reifen vorne/hinten	225/50 R 16

L/B/H in mm	4120/1820/1420
Radstand in mm	2500
Leergewicht	1520 kg
Bauzeit	1979-1980
Stückzahl	2
Preis (1980)	120.000-150.000 Mark
0-100 km/h	7,6 s
Höchstgeschwindigkeit	232 km/h