



VW Golf III (1991-1999) Benziner

Spar-Golf

Der VW Golf III kam 1991 auf den Markt und lag damit voll in der Lopeze-Ära bei VW, in der zum Teil extrem gespart wurde. Das merkt man beim Golf III an der nur mäßigen Rostvorsorge und der recht einfachen Verarbeitung. Den Ruf des Golf II als langlebiger Dauerläufer kann er damit nicht direkt weiterführen. Die Kunden störte das damals wenig und der Golf verkaufte sich als Drei- und Fünftürer, als Variant und als Cabrio wie eh und je sehr gut. Der Kompaktklasse-Wagen bietet in seiner etwas rundlichen Karosserie ein gutes Platzangebot in beiden Sitzreihen und einen erstaunlich geräumigen Kofferraum. Außerdem überzeugen das komfortorientierte Fahrwerk und die stets sicheren Fahreigenschaften ebenso wie die sehr einfache Bedienung und die recht bequemen Sitze. Bei den Hauptuntersuchungen fällt vor allem der erhöhte Rostbefall an Karosserie und Bremsleitungen oft negativ auf. In der ADAC Pannenstatistik taucht der Golf III wegen seines Alters nicht mehr auf.

Empfehlung: Für den Golf III gab es verschiedene Benzinmotoren. Einstiegsbenziner war ein 1,4 Liter mit nur 60 PS. Für den innerstädtischen Betrieb ist dieser Motor ausreichend. Bei häufigerem Einsatz auf dem Land oder gar auf der Autobahn empfiehlt sich eines der Triebwerke mit 1,6 oder 1,8 Liter Hubraum und 75 bis 90 PS. Damit kann man auch heute noch gut im Verkehr mitschwimmen. Sonderlich sparsam ist aus heutiger Sicht keiner der Motoren. Deutlich flotter geht es mit einer der GTI-Varianten voran. Allerdings ist es schwierig, einen unverbastelten GTI in gutem Zustand zu finden. Diese sind dann meist relativ teuer. Das gleiche gilt auch für den noch stärkeren VR6. Dieser war und ist damals wie heute eine echte Besonderheit. Einen Sechszylinder in einem Auto der unteren Mittelklasse boten und bieten kaum Hersteller an. Der Motor glänzt mit ruhigem Lauf und sehr guten Fahrleistungen. Allerdings muss man damit die Zapfsäule noch häufiger besuchen. Der Motor will streng nach Vorgaben gewartet werden und mag hohe Drehzahlen in kaltem Zustand gar nicht. Die seltenen Diesel spielen auf dem Gebrauchtwagenmarkt kaum eine Rolle. In jedem Fall sollte lieber nach einem originalen und nach Vorgaben gewarteten Golf III gesucht werden als nach einem verbastelten Tuning-Opfer. Achtung: Einen lebensrettenden Airbag haben nur die späteren Baujahre serienmäßig an Bord. Wer gerne einen Youngtimer fährt und auch selbst mal eine Kleinigkeit reparieren kann, für den ist ein Dreier-Golf ein interessantes Auto.

- ⊕ sehr gute Ersatzteilversorgung, mechanisch haltbar, ordentliche Verarbeitung, gutes Raumangebot, einfache Bedienung, sichere Fahreigenschaften, großer Kofferraum (Variant)
- ⊖ relativ hoher Verbrauch, rostanfällige Karosserie, viele Tuning-Opfer im Angebot, aus heutiger Sicht niedriges Sicherheitsniveau

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2021)

Erstzulassungsjahr	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
ADAC-Bewertung	21,0	103,4	30,1	34,9	33,1	35,5	48,9	30,3	35,6

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
	16,6	32,5	22,5	30,4	29,0	28,3	24,2	23,7	26,4
	18,0	54,7	24,9	31,9	40,8	38,4	34,0	33,6	35,1
	19,3	77,0	27,3	33,4	52,7	48,5	43,7	43,4	43,7
	20,7	99,2	29,7	34,9	64,5	58,6	53,5	53,3	52,4
	>20,7	>99,2	>29,7	>34,9	>64,5	>58,6	>53,5	>53,3	>52,4

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Aufgrund seines hohen Alters ist der VW Golf III weder in der ADAC Pannenstatistik noch in der Prüfdienststatistik des TÜV vertreten.
Häufige Bauteilfehler	Abgasrückführung (1992), Anlasser (1992), Bremsattel, Radbremszylinder hinten (1992), Einspritzung allgemein (1992), Generator (1992), Kraftstoffpumpe (1992), Kupplungsseilzug (1997), Motor allgemein (1992), Sicherungs- und Relaisbox (1992), Starterbatterie (1992), Turbo-Lader (1992), Turbo-Lader Saug-, Druckleitung, Ladeluftkühler (1992), Verteiler (inkl. Zündverstellung) (1995-1997), Zahnriemen (1992), Zündschloss (1992), Zündspule (1992-1997)
Rückrufe	11/1995: VR6 und TD mit Klima: Der Tandemlüftermotor kann blockieren, was zur Beeinträchtigung der Motorkühlung führt. 8/1996: Die Fensterheberverkabelung der hinteren Türen kann sich abscheuern. Daher besteht Kurzschlussgefahr. 4/1999: (B4) mit Wegfahrsperrung und Alarmanlage: Wegen einer Fehlfunktion der Zentralverriegelung kann es zum Selbsteinsperren kommen. 6/2020: Fehlerhafter Airbag: Der Hersteller ruft das Produkt zurück, stellt jedoch auch auf Nachfrage keine weiteren Informationen bereit. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 3.211 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

09/1991	Vorstellung der dritten Golf-Generation als drei- oder fünftürige Kompaktklimousine
12/1992	Neu: Allrad-Variante Syncro
04/1993	Sportversion Golf GTI 16V
09/1993	Einführung des fünftürigen Variant und des Cabrios; Einführung Ecomatic mit Schwungradautomatik
01/1994	TDI-Motor für Variant
11/1994	Golf Syncro mit 2,9-l-VR6-Motor
10/1995	SDI-Motor (Saugdiesel-Direkteinspritzung) mit 47 kW/64 PS
03/1996	TDI-Motor mit 81 kW/110 PS zusätzlich; 1.6-l-Motor mit 74 kW/100 PS
12/1997	Produktionsende Drei- und Fünftürer; Nachfolgemodell Golf IV
02/1998	Facelift Cabrio; Optik angelehnt an Golf IV; Vermarktung als Golf IV Cabrio
03/1999	Baureihe Golf III Variant eingestellt
01/2002	Produktionsende Golf III Cabrio

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Cabriolet	Schrägheck	Variant
Länge/Breite/Höhe [mm]	4020/1695/1400	4020/1695/1425	4340/1695/1430
Kofferraumvolumen [l]	270	320	466
Dachlast [kg]	-	75	85

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.4	1.6	1.8	1.8	GTI	GTI 16V	VR6
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1391	4/1598	4/1781	4/1781	4/1984	4/1984	6/2792
Leistung [kW/PS]	44/60	55/75	66/90	55/75	85/115	110/150	128/174
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	107/2400	126/2600	145/2500	140/2500	166/3200	180/4800	235/4200
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	16,1	14,0	12,1	17,6	10,1	8,3	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	157	168	178	164	198	215	224
Verbrauch Hersteller pro 100 km	-	-	-	-	-	-	10,5 l S (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	-	-	-	-	-	-	252 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse							G
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	800/500	1000/500	1200/500	1200/500	1200/500	1200/500	1200/600
Tankinhalt [l]	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/10/11	16/10/11	15/10/12	16/10/11	12/12/16	11/12/16	11/16/21
Steuer pro Jahr* [Euro]	211	242	132	272	302	147	206
Schadstoffklasse	Euro 1	Euro 1	Euro 2 (bis 2500kg)	Euro 1	Euro 1	Euro 2 (bis 2500kg)	Euro 2 (bis 2500kg)

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	1.4	1.6	1.8	1.8	GTI	GTI 16V	VR6
-----	-----	-----	-----	-----	-----	---------	-----

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.4	1.6	1.8	1.8	GTI	GTI 16V	VR6
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	-	-	-	-	-	-	96
Betriebskosten (Kraftstoff)	-	-	-	-	-	-	225
Werkstatt-/Reifenkosten	-	-	-	-	-	-	86
Gesamtkosten pro Monat	-	-	-	-	-	-	406
Gesamtkosten pro km [Cent]	-	-	-	-	-	-	32,5

Garantien

Der Golf wurde ohne Hersteller-Garantie ausgeliefert. Eine Mobilitätsgarantie gibt es ebenfalls nicht. Immerhin bot VW eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.