

Heiße NUMMER

Kleiner Löwe, großes Kämpferherz: Im Olymp der *Hot Hatches* ist der **Peugeot 205 GTI** längst angekommen. Nur leider wurden nicht wenige der heißen Franzosen auf dem Weg dahin verheizt. Nicht so dieses frühe 1.6er-Exemplar, das nach fast 20 Jahren Auszeit wieder seine Krallen zeigt!

Der puristische Gallier mit den sportlichen Genen hat sich als aggressiver Gegner nicht nur ins Hirn der Generation Golf gebrannt: Für manchen autoaffinen Millenial, der beim Stichwort „Gruppe B“ nicht gleich an böse Verschwörungstheorien denkt, ist der französische GTI ein echter Traumwagen! Ein paar Kampfspuren kann man dabei durchaus in Kauf nehmen...

Herrlich, wie der kleine Schwarze über den flirrenden Asphalt huscht, die lauschigen ostfriesischen Landstraßen rund um Aurich sind für den flinken französischen Frontkratzer mit seinem giftig am Gas hängenden Einspritz-Vierzylinder ideales Terrain! Lange nicht gesehen, so einen fast völlig originalen 1.6er-GTI der frühen „Phase 1“, wie die Franzosen sagen. Besitzer Marvin Saathoff hatte bei der Suche nach seinem Traumwagen das Glück des Tüchtigen, gelang ihm mit dem Wiederaufbau dieses vernachlässigten Fundstücks doch quasi ein Spagat zwischen Spaßmobil und Sammlerstück. „Bei uns ist steht das Auto einfach nicht auf der Stufe wie ein Golf GTI der ersten Generation, in Frankreich ist er da aber längst angekommen, was man nicht zuletzt am Preis merkt. Da werden inzwischen auch mal mehr als 30.000 Euro für Topexemplare aufgerufen, das ist schon irre“, erklärt der 26-jährige 205-Fan.

Hierzulande war die beliebte Baureihe bis 1996 (!) bekanntlich ebenfalls ein echter Bestseller. Mit der Zeit hat man sie aber etwas aus dem

Blick verloren, wenn auch der Bestand nicht so dramatisch geschrumpft ist, dass es kaum mehr brauchbare Exemplare gäbe. Irgendwo ist immer noch ein 205 aufzutreiben, nur beim GTI wird's eben dünn...

Berührungspunkte zum kleinen Franzosen hat's für Marvin gleichwohl häufig genug gegeben, wie er erzählt: „Wir hatten bei uns zuhause immer Peugeot im Fuhrpark und mein Vater fuhr nacheinander auch mehrere 205, vielleicht erinnert sich ja jemand noch ans Sondermodell Look. Ein GTI war damals nicht dabei, aber ich hatte den natürlich schon früh auf dem Schirm. Mit dem Führerschein kam dann erstmal ein 106 ins Haus. Weil ich zwischendurch etwas Geld zur Seite legen konnte, hab' ich aber immer mal wieder nach



Typisch GTI: tiefgezogene Schürze, auffällige Nebelscheinwerfer. Zu den Merkmalen des kleinen Rackers gehört auch der dezente Gummispoiler der Heckklappe





Der Besitzer

» Im Fuhrpark von Vater Holger ist die Marke mit dem Löwen schon lange klarer Favorit, insofern kommt **Marvin Saathoffs** Vorliebe für flinke 205 nicht von ungefähr! Neben den hier gezeigten GTI/CTI hat der 26-Jährige, der als Zerspanungsmechaniker CNC-Fräsen bedient, zurzeit noch zwei weitere 205 in Arbeit.



einem GTI geguckt. Im Sommer 2019 fiel mir in einer Internetanzeige ein weißes CTI-Cabrio von 1987 auf, das ist der offene GTI, und der stand hier direkt um die Ecke. Weil mein Vater den auch spannend fand, sind wir hin, haben den angeguckt und nicht mehr lange überlegt. Blechmäßig war nichts dran, die Nachlackierung im Originalton war okay, der 1.6er lief auch mit dem nachgerüsteten G-Kat einwandfrei, und bei der Laufleistung von rund 125.000 Kilometern musste man sich nicht allzuvie-



Weiteres GTI-Merkmal: Die markanten, stets rot linierten Kunststoffeisten mitsamt Radlaufverbreiterung. Oft sind diese Teile nur mehr blassgrau, zur dauerhaften Auffrischung empfiehlt Marvin Mittel wie Polytrol (von Owatrol)

le Gedanken machen. Die XU-Motoren sind wirklich richtige Dauerläufer, die machen auch im GTI-Layout mit dem Alublock locker 300.000 Kilometer, bevor sie frische Schachtdichtungen brauchen. Den Zahnriemen mass man natürlich im Blick haben, der sollte spätestens nach fünf Jahren erneuert werden.“

Mit dem Kauf des gepflegten Cabrios taucht Marvin voll ein in die 205-Materie: Er knüpft Kontakte unter anderem in die umtriebige französische sowie die niederländische Szene, hortet Teile und bekommt Tipps für diverse Quellen wie zum Beispiel jene des Peugeot-Museums. „Soweit ich weiß, finanziert sich das inzwischen vor allem durchs Ersatzteilgeschäft, und für den 205 gibt's da viele kleine Brocken...“

Keine Frage, dass der offene Franzose richtig viel Vergnügen macht, zumal sich bis auf Kleinigkeiten an der Bosch-Einspritzung (Peugeot setzte auf die LE2-Jetronic) keine nennenswerten Mängel zeigen. Der Spaßfaktor mit einem „echten“ GTI wäre aber sicher noch viel größer...

Mit dieser Motivation beobachtet Marvin nebenbei weiter den (Online-)Markt und hält nach brauchbaren Peugeot-Projekten Ausschau, die in ein noch faires vierstelliges Budget passen. Wobei er nicht wählerisch ist: „Für mich kam eine frühe GTI-Version mit dem 1,6-Liter-Vierzylinder genauso in Frage wie die spätere 1,9-Liter-Version, die gab's



Die knackige Fünfgangbox ist gut in Schuss, den Schaltknauf gab's bei Peugeot noch als Neuteil

in Deutschland ab 1987 und dann zumeist mit G-Kat. Auch die Farbe war mir egal, Hauptsache GTI!“

Dass es ein schwarzes Exemplar werden würde, aus demselben Baujahr wie das weiße Cabrio, war purer Zufall, passt aber natürlich prima ins Bild. Von einem eher sorgenfreien Zustand wie beim CTI konnte allerdings beim Kauf im Herbst 2021 nicht die Rede sein, wie Marvin sich erinnert: „In der Internet-Anzeige wurde das Auto quasi als Scheunenfund angeboten, innen war es weitgehend entkernt, auch die komplette Heckschürze fehlte. Als ich dann beim Verkäufer in Schleswig-Holstein nachgehakt hab', war aber schnell klar, dass vor allem alle Teile fürs Interieur noch existieren. Der GTI sollte eigentlich für Slalomrennen aufgebaut werden, deshalb auch der entkernte Innenraum. Aber



Vorteil des halb entkernten Innenraums: Auch auf den zweiten Blick zeigte sich das Blech erfreulich gesund!

➤ TRÉS LÉGÈRE: LEISTUNG MIT LEICHTIGKEIT

Mehr GTI-Gene als das Wolfsburger Vorbild...

...hat der freche Franzose, als Peugeot ihn 1984 ins Rennen um die dynamische Kundschaft schickt. Das sportliche Ideal erfüllt der Golf II jedenfalls nicht so überzeugend wie der leichte und agile 205, der Kreise um seine Konkurrenz dreht. Etliche Ausbaustufen mit den XU-Motoren in den Hubraumgrößen 1,6 und 1,9 Liter gibt's vom 205 GTI, dazu einige Sondermodelle. Eine gute Übersicht bieten französische Clubs wie zum Beispiel der **GTI Powers Club** (gtipowers.com) oder der **205 GTI Club de France** (www.site.205gticlubdefrance.fr). Marvin Saathoff setzt bei der Teileversorgung gern auf Nachschub unserer Nachbarn, als seine bevorzugten Quellen nennt er die Firma **Unedesauvee** (www.unedesauvee.com) sowie den Anbieter **Youngtimersclassic** (www.youngtimersclassic.com/de); außerdem das **Peugeot-Museum** (laventure-association.com/en/live-aventure-peugeot).





Feste zupacken: Das nachgerüstete Dreispeichen-Momo-Sportlenkrad liegt noch etwas besser in der Hand als das Original



Mit etwas Improvisation und Nachschub aus dem eigenen Fundus gelang der Aufbau eines guten Fahrersitzes



Alle wesentlichen Infos im Blick: Mit der Instrumente-Elektrik gab's keine nennenswerten Probleme



Im Zubehör gab's für die Mittelkonsole ein Kassettenfach. Aber mit den Mixtapes von früher hat's Marvin nicht so...



Der 205-Fan sieht die Sache gern schwarzweiß: Bereits vor dem 1.6er-GTI hatte sich Marvin den offenen CTI mit dem gleichen 105-PS-Vierzylinder gesichert. Beide Peugeot sind von 1987

TECHNISCHE DATEN

Peugeot 205 GTI

1.6 Phase 1

Motor: ohc-Vollaluvierzylinder (XU5J1) vorn quer (Zahnriemen), zwei Ventile pro Zylinder, Verdichtung 9,8:1; Einspritzung Bosch LE2-Jetronic

Hubraum: 1580 ccm

Leistung: 105 PS bei 6250 U/min
135 Nm bei 4000 U/min

Antrieb: Fünfgang-schaltgetriebe; Vorder-rad-antrieb

Maße (L x B x H in mm): 3705 x 1572 x 1310

Leergewicht: 855 kg

Vmax: 190 km/h

Bauzeit: 1984-1987

Stückzahl:

330.047
(alle GTI 1984-1994)

ein Käfig ist nie reingekommen, und auch der Rest ist unberührt geblieben, so stand das Projekt mit unverbastelter Technik fast 20 Jahre. Aber jetzt wollte der Verkäufer das Auto einfach nur loswerden.“

Unterm Strich genau der GTI, den Marvin gesucht hat: mit Arbeit zwar, aber zumindest ohne unkalkulierbares Risiko. Was sich auch beim schnell ausgemachten Verkaufstermin vor Ort bestätigte: „Das Auto stand in einem trockenen Schuppen mit lauter Krempel drumrum, deshalb gab's diverse kleine Dellen im Blech. Außerdem konnte man eine Nachlackierung hinten links am Seitenteil erkennen. Insgesamt hatte die Karosserie aber kaum gelitten und war in sensiblen Bereichen wie Bodenblechen und Schweller weitgehend gesund. Klar, dass der GTI nach der Zeit nicht bremste, vorne fehlten sogar die Sättel. Aber dafür war der Motor komplett und nicht verhunzt worden, und er ließ sich drehen.“ Die im Tacho angezeigte Laufleistung: nur rund 138.000 Kilometer. Marvin: „Ich war Feuer und

Flamme, und mit dem Argument, den GTI wieder herzurichten und auf die Straße zu bringen, hab' ich den Verkäufer dann auch überzeugt, weil andere Interessenten das Auto nur als Teileträger nutzen wollten.“

Fotos, die Vater und Sohn Saathoff beim Transport des getrailerten GTI gemacht haben, belegen den Kaufzustand, mit dabei waren die Interieurteile: „Im Keller seiner Wohnung hatte der Verkäufer den typischen roten GTI-Teppich gelagert, der war zum Glück einwandfrei und so wieder verwendbar. Beim Fahrersitz waren die Außenwangen hoffnungslos hinüber, da hab' ich dann später mit einem Beifahrersitz aus meinem Fundus improvisiert.“

Vorher ging's natürlich ans Eingemachte: Im Fokus stand dabei weniger das Blech, hier war zunächst nur etwas Nacharbeit an der leicht korrodierten Heckklappe nötig, die anschließend neuen Lack erhielt. Mehr Einsatz erforderte die GTI-Technik. Geöffnet werden musste der Vierzylinder wie erwartet nicht, dennoch war die To-do-Liste voll: Der



Für eingefleischte 205-Fans haben viele Varianten ihren Reiz: Das Sondermodell Roland Garros dürfte vor allem als Cabrio bekannt sein, nur kaum als geschlossene Zweitürer-Version, so wie dieses Exemplar. Es stand jedoch (zu) lange in einer halboffenen Behausung und taugt leider nur noch als Teileträger...



Die teilvezinkte 205-Blechkülle gilt keineswegs als übler Roster (abgesehen von diesem Roland Garros), die Technik ist weitgehend schrauberfreundlich





Der Vollalu-Vierzylinder verbirgt sich unter der verschlungenen Luftführung des Ansaugtrakts. Der Luftmengenmesser der LE2-Jetronic ist gut zu erkennen, anders als das abgasseitige Pulsair-System

Wechsel der Flüssigkeiten, der obligatorische neue Zahnriemen mit samt Wapu, neue Kerzen mit Zündverkabelung sowie der Ersatz aller porösen Schläuche standen an.

In diesem Fall ist der frei atmende 105-PS-Vierzylinder XU5J1 mit dem Zusatz-Typkürzel 180Z an Bord, der ab 1985 speziell für den deutschen Markt gedacht war. Er hat keinen Kat, war aber durch das sogenannte Pulsair-System seinerzeit als schadstoffarm (und steuerbefreit) eingestuft und auf bleifreien Betrieb ausgelegt.

Der Clou dabei ist die in die Auslasskanäle eingeleitete Frischluft, die eine Nachverbrennung bewirkt und dadurch – zumindest theoretisch – den Anteil von HC- und CO-Schadstoffen reduziert. „Das System hat am Krümmer spezielle Zutaten, ist aber völlig unauffällig, und wer es nicht kennt, wird kaum einen Unterschied zum gleich starken 180A-Motor ganz ohne Abgasentgiftung merken“, erklärt Marvin.

Die motorseitigen Baustellen hielten sich insofern in Grenzen, auf-

wendiger war das Auffrischen des Fahrwerks mitsamt Bremse. „Der 205 hat hinten die typische Drehstabfederung, und da gammeln gerne die Lager fest. Wohl weil der GTI stets trocken stand, gab's damit keine größeren Probleme. Inzwischen liegt bei mir aber auch ein frisches Hinterachsset als Ersatz bereit, das von einem Spezialisten kommt, der die Altteile auf Anfrage im Tausch revidiert. Außerdem musste ich noch die fehlenden Anschlagpuffer für die Schwingarme auftreiben, die gab's als Neuteil nur von Powerflex aus England, mittlerweile hat man da wieder mehr Auswahl.“

Die MacPherson-Vorderachse erforderte ebenfalls einigen Einsatz. Kurzen Prozess machte unser Schrauber jedoch mit den korrodierten Querlenkern, die noch dazu hoffnungslos ausgehärtete Buchsen aufwiesen: „Das Aufarbeiten und Ausbuchen lohnt sich ehrlich nicht, wenn du aus Frankreich für 70 Euro pro Stück komplette Neuteile beziehen kannst!“ Die Dämpfer der Federbeine blieben derweil vorerst drin – dafür waren an anderer Stelle dringend Neuteile erforderlich: Für die fehlenden vorderen Bremssättel konnte Marvin wiederum eine seiner französischen Quellen anzapfen, „da kriegst du ordentliche Qualität und es passt“, lautet sein Fazit.

„Der CTI fährt gefühlt etwas kommoder“, sagt Marvin, weshalb sein Vater damit gern unterwegs ist, wenn's auf Achse im Doppelpack zu Treffen geht. Niederlande, Frankreich, Österreich – die frankophilen Ostfriesen kommen ganz schön rum und sind gern gesehene Gäste!

„Andere Interessenten wollten das Auto nur als Teileträger nutzen. Mit dem Argument, den GTI wieder herzurichten und auf die Straße zu bringen, hab' ich den Verkäufer überzeugt.“

Marvin Saathoff

Automobil > Peugeot 205 GTI Phase 1

Langsam aber sicher kam der komplettierte und teilsanierte GTI damit wieder auf die Räder – wobei sich der ums möglichst unverfälschte Original bemühte. Besitzer eine Ausnahme erlaubte: „Ich hatte inzwischen schöne Kreuzspeichen-Alus von Exip im Fundus, die gab es seinerzeit auch im Peugeot-Zubehör. Mir gefiel nur der ursprünglich schwarz lackierte Stern nicht, also hab’ ich die Räder silbergrau pulvern und die Felgen außen glanzdrehen lassen. Für das üppigere 15-Zoll-Format musste ich allerdings in Absprache mit meinem TÜV-Prüfer die Radläufe vorn verbreitern, aber das ist mir wohl ganz gut gelungen...“

Die Vollabnahme des Peugeots war im Frühjahr 2022 denn auch mehr oder weniger Formsache! Seitdem ist Marvin munter unterwegs mit seinem properen GTI. Gern begleitet vom Senior, mit dem es nicht nur zu einheimischen Treffen des OOC geht (Ostfriesischer Oldtimer Club), sondern auch ins angrenzende Ausland, wo die beiden sympathischen Saathoffs viele Kontakte in die 205-Szene geknüpft haben. Auch Kaufangebote gab’s bereits mehrfach für den GTI; O-Ton Marvin: „Was soll ich mit dem Geld, wenn ich mein Traumaauto doch schon längst habe!“

Text: F. Schobelt / Fotos: S. Lindloff

„Ich geb’ den GTI nie her. Was soll ich mit dem Geld, wenn ich mein Traumaauto doch schon längst habe!“

Marvin Saathoff



Oben: Das geöffnete Ausstellfenster offenbart die getönte Verglasung. Rechts: Für die größeren Exip-Alus im Format 7Jx15 hat Marvin clevere Verbreiterungen angefertigt

Beim Kauf 2021 war der GTI komplett und das Blech zeigte keine akuten Rostschäden. Nach fast 20 Jahren Standzeit gab’s aber dennoch etliche Baustellen...



Ein schöner Rücken: Die originale Phase-1-Heckblende ist wieder drin, das aufgesetzte Edelstahl-Endrohr unterstreicht den sportlichen Auftritt



AKTUELLE
Ausgaben

Jetzt

versandkostenfrei*

bestellen und bequem nach Hause liefern lassen!



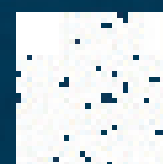
*in Island

JETZT BESTELLEN:

www.shop.oldtimer-markt.de

Bequeme Zahlung per PayPal möglich

Bei Fragen: ☎ 06131/992-101, ✉ leserservice@oldtimer-markt.de



Oldtimer-Markt
ist ein
Teil von
Oldtimer-Verlag