

# Der Citroen GSA in der DDR

(Quelle: Stefan Wendt und Markus Herrmann; [www.citroen-gsa.de](http://www.citroen-gsa.de))



**Zwischen 1979 und 1982 wurden 5.500 Citroen GSA in die DDR importiert.**

**Außer dem GSA gab es auch ca. 10.000 VW Golf 1 (1977/78), ca. 1.000 Volvo 244 DLS (1977), ca. 10.000 Mazda 323 (1981/82), und ein paar hundert Peugeot 305.**

**Ziel dieser Importmaßnahmen war die Beseitigung von Lieferengpässen bei Personenkraftwagen, sowie eine Internationalisierung des Straßenbildes der DDR, besonders von Berlin – der Hauptstadt der DDR.**

# GSA Pallas Modelljahr 1980



Die 500 Fahrzeuge der ersten Serie hatten zusätzlich zur Grundausstattung:

- ein 5-Gang Getriebe mit langer Übersetzung
- ein Radio Blaupunkt
- Schmutzfänger hinten,
- eine Werkzeugtasche,
- ein Ersatzglühlampenset "Norma"
- einen Verbandskasten und ein Warndreieck

Außerdem konnte eine Anhängenzugvorrichtung aus DDR-Produktion nachgerüstet werden.

Die Anhängelast betrug 1000/475 Kg (gebremster/ungebremster Anhänger).

Karosseriefarben:	Nevada- Beige AC 074	Schnee- Weiß AC 088	Mimosen- Gelb AC 333	Geranien- Rot AC 435	Vesuv- Braun AC 438	Azur- Blau AC 650
Polster Jersey Fischgrätmuster	Kastanien- Braun	Aschen- Blau	Kastanien- Braun	Kastanien- Braun	Kastanien- Braun	Aschen- Blau

# GSA Pallas Modelljahr 1982



Die 5.000 Fahrzeuge der zweiten Serie hatten abweichend von der ersten Serie folgende Ausstattung:

- ein 5-Gang Getriebe mit kurzer Übersetzung
- ein Radio Philips 783,
- einen rechten Außenspiegel,

Auch beim Modelljahr 1982 konnte man die o.g. Anhängenzugvorrichtung montieren lassen.

Karosseriefarben:	Reh-Braun AC 063	Colorado-Beige AC 069	Schnee-Weiß AC 088	Geranien-Rot AC 435	Jade-Grün AC 539	Atoll-Blau AC 639
Polster Jersey Fischgrätmuster	Reh-Braun	Reh-Braun	Aschen-Blau	Reh-Braun	Grün	Reh-Braun



## EINIGE TECHNISCHE DATEN

<b>Baujahr:</b>	<b>1979 – 1982</b>
<b>Motor:</b>	<b>1265 ccm, 4 Zylinder Boxer luftgekühlt</b>
<b>Getriebe:</b>	<b>5 Gang</b>
<b>PS:</b>	<b>65</b>
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b>	<b>laut Hersteller 160 km/h</b>
<b>Verbrauch:</b>	<b>ca. 8 L auf 100 km</b>
<b>Kraftstoff:</b>	<b>Super-Benzin</b>
<b>Besonderheit:</b>	<b>hydropneumatisches Fahrwerk, Bedienung und Armaturen</b>

# WISSENSWERTES ZUM DDR-GSA

Der GSA wurde (wie auch Trabant, Wartburg, Lada, ...) über den IFA-Vertrieb ausgeliefert, und kostete 38.850 Mark (der DDR).

Damit war der GSA zusammen mit dem Peugeot 305 der Zweitteuerste privat erhältliche PKW (nach dem Volvo 244 DLS für ~ 42.000 Mark).

Im Normalfall musste für den Erwerb des GSA eine fällige Anmeldung vorliegen. In dieser Anmeldung konnten jedoch nur die Zuteilung von RGW-KFZ wie Trabant, Wartburg, Lada, Skoda und Dacia beantragt werden.

In einigen Fällen wurde möglichen Interessenten, welche eine Anmeldung auf einen 4-Takt-PKW hatten, zum Teil schon nach kurzer Wartezeit ein GSA zum Kauf angeboten.

Dies lag an der geringen Nachfrage, welche durch den hohen Preis und die Störungsanfälligkeit der ersten GSA (Modelljahr 1980) hervorgerufen wurde.

Gebraucht wurde der GSA für bis zu 70.000 Mark gehandelt, in Verkaufsanzeigen waren jedoch meistens Preise um 30.000 Mark angegeben.

Die Ersatzteilversorgung war (zumindest in Berlin) gesichert, jedoch waren die Ersatzteile sehr teuer (z.B.: Außenspiegel 250 Mark).

Da viele Neuwagenbesitzer den GSA sofort mit Elaskon konservieren ließen, war Rostgefahr bei DDR-Fahrzeugen wesentlich geringer als bei westlichen Exemplaren.

## **WEITERE INFORMATIONEN**

zum Thema finden Sie  
in unserem umfangreichen Artikel im:

### **Citroen-Jahrbuch Nummer 3**

erschienen im FGV-Verlag Hannover,  
erhältlich im Buchhandel

oder im Internet unter:

**[www.DDR-GSA.de](http://www.DDR-GSA.de)**

**[www.citroen-gsa.de](http://www.citroen-gsa.de)**