



PRIROČNIK

O VARČNI PORABI GORIVA

IN EMISIJAH CO₂

NOVIH OSEBNIH VOZIL CITROËN

IZDAJA: NOVEMBER 2011



CITROËN SLOVENIJA d.o.o.

Ulica 15. maja 18 - P.P. 277 - 6000 Koper - SLOVENIJA - Tel.: +386 (0)5 6681 100 - Faks: +386 (0)5 6395 753 - www.citroen.si

CITROËN SLOVENIJA - podjetje za distribucijo avtomobilov d.o.o. - Registracija: Okrožno sodišče v Kopru pod št. reg. vložka 1/05373/00 - Osnovni kapital: 3.254.882 EUR - ID št. za DDV: SI59925680



NASVETI VOZNIKOM

PRAVILNA UPORABA VOZILA, REDNO VZDRŽEVANJE TER NAČIN VOŽNJE (IZOGIBANJE AGRESIVNI VOŽNJI, VOŽNJA PRI NIZKIH HITRSTOH, PREDVIDEVANJE ZAVIRANJA, USTREZNO NAPOLNJENE PNEVMATIKE, IZOGIBANJA TEŽKIM BREMENOM) IZBOLJŠAJO PORABO GORIVA IN ZMANJŠAJO EMISIJE CO₂ IZ NJIHOVEGA VOZILA

Evropska komisija in Evropska naftna industrija sta zbrali nekaj nasvetov s katerimi lahko vplivamo, da bomo pri vožnji zmanjšali porabo goriva ter na ta način prispevali k izboljšanju porabe goriva in zmanjšanju emisij CO₂ iz vozila.

1. Poskrbite, da bo vaše vozilo redno in dobro vzdrževano. Stalno preverjajte nivo olja. Pravilno vzdrževana vozila delujejo bolj učinkovito in pripomorejo k zniževanju emisij CO₂.
2. Vklonite klimatsko napravo samo, kadar je potrebno. Prekomerna uporaba klimatske naprave povečuje porabo goriva in emisije CO₂ do 5 %.
3. Vsak mesec preverite tlak v pnevmatikah. Premalo napolnjene pnevmatike lahko povečajo porabo goriva do 4 %.
4. Zaprite okna, še zlasti pri višjih hitrostih, ter odstranite prazne strešne prtljažnike. Ta ukrep bo zmanjšal upor vetra in lahko zmanjša porabo goriva in emisije CO₂ do 10 %.
5. Vozite premišljeno in predvsem s prilagojeno hitrostjo. Vsakič, ko nenadoma pospešujete ali zavirate, motor porabi več goriva in proizvaja več CO₂.
6. Pri pospeševanju čim hitreje prestavite v višjo prestavo. Višje prestave (4., 5. ali 6.) so varčnejše z vidika porabe goriva.
7. Odstranite nepotrebno težo iz prtljažnika in zadnjih sedežev. Bolj kot je avto obremenjen, težje deluje motor in višja je poraba goriva.
8. Takoj po zagonu motorja začnite z vožnjo in ugasnite motor, ko stojite na mestu več kot minuto. Sodobni motorji vam omogočajo takojšen začetek vožnje in tako nižjo porabo goriva.

9. Poskušajte predvideti prometni pretok. Spremljajte dogajanje pred vami s čim večje razdalje, da se v toku prometa izognete nepotrebemu zaustavljanju in speljevanju.
10. Razmislite o možnosti, da se z drugimi dogovorite za skupno vožnjo v službo ali na prostočasne aktivnosti. Pripomogli boste k zmanjšanju prometnih zamaškov in porabe goriva.

RAZLAGA O UČINKIH EMISIJ TOPLOGREDNIH PLINOV, PODNEBNIH SPREMEMBAH IN VLOGI MOTORNIH VOZIL PRI TEM

EU je vodilna na področju mednarodnih prizadevanj za boj proti podnebnim spremembam in mora zmanjšati emisije toplogrednih plinov, k čemur se je zavezala v Kjotskem protokolu.

Komisija je januarja 2007 predlagala, da „EU v okviru mednarodnih pogajanj uveljavlja cilj 30-odstotnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v razvitih državah do leta 2020 (v primerjavi z vrednostmi iz leta 1990)“ in da „mora EU že zdaj sprejeti trdno neodvisno zavezo, da bo do leta 2020 dosegla najmanj 20 % znižanje emisij toplogrednih plinov (v primerjavi z vrednostmi iz leta 1990)“. Da se prepreči izkrivljanje konkurence ter zagotovi

pravičnost na gospodarskem in socialnem področju, morajo k zmanjšanju emisij prispevati vsi sektorji.

Osebna vozila so pomemben del vsakdanjega življenja številnih Evropejcev, avtomobilska industrija pa je pomemben vir zaposlovanja in rasti v mnogih regijah EU. Vendar uporaba osebnih vozil bistveno vpliva na podnebne spremembe, saj približno 12 % vseh emisij ogljikovega dioksida (CO₂), glavnega toplogrednega plina, v EU nastane zaradi porabe goriva osebnih vozil. Kljub bistvenemu izboljšanju na področju tehnologije vozil – zlasti učinkovitosti porabe goriva, ki zmanjšuje tudi emisije CO₂ – se vpliv večjega prometa in velikosti osebnih vozil ni nevtraliziral. Čeprav je celotna EU v obdobju 1990–2004 zmanjšala emisije toplogrednih plinov za malo manj kot 5 %, so se emisije CO₂ zaradi cestnega prometa povečale za 26 %.

Zato je Evropski svet junija 2006 soglasno potrdil, da mora „v skladu s strategijo EU o emisijah CO₂ lahkih tovornih vozil [...] povprečen nov vozni park doseči emisije CO₂ v višini 140 g CO₂/km (2008/09) in 120 g CO₂/km (2012)“.

Evropski parlament je pozval k „politiki odločnih ukrepov za zmanjšanje emisij v prometu, vključno z uvedbo predpisanih mejnih vrednosti emisij CO₂ za nova vozila, z namenom srednjeročnega doseganja 80 do 100 g CO₂/km emisij za nova vozila ter s pomočjo trgovanja z emisijami med proizvajalci motornih vozil“.

V akcijskem načrtu energetske učinkovitosti je Komisija oktobra 2006 opozorila, da „bo treba za obravnavo energetske učinkovitosti in emisij CO₂ iz avtomobilov v zakonodaji 2007 predlagati, da se do leta 2012 zagotovi



doseganje cilja 120 g CO₂/km s celovitim in doslednim pristopom v skladu z dogovorjenim ciljem EU". Komisija je v paketu o energiji in podnebjju januarja 2007 poudarila, da „bodo nadaljnji ukrepi za zmanjševanje emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov predlagani v prihodnjem sporočilu, da bi s celovitim in doslednim pristopom dosegli cilj 120 g CO₂/km do leta 2012. Proučile se bodo tudi možnosti za nadaljnje zmanjševanje po letu 2012“.

Če ukrepi ne bodo učinkoviti, se bodo emisije zaradi potniškega cestnega prometa v naslednjih letih še povečale, kar bo ogrozilo prizadevanja EU za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v skladu s Kjotskim protokolom in tistih, ki ta okvir presegajo, posledice prizadevanj pa bodo čutili tudi drugi sektorji, ki so v okviru mednarodne konkurence bolj izpostavljeni.

Nasprotno bo zmanjšanje emisij iz osebnih vozil prispevalo k zmanjšanju podnebnih sprememb in odvisnosti od uvoženega goriva ter k izboljšanju kakovosti zraka in s tem zdravja evropskih državljanov. K doseganju tega bosta bistveno prispevala boljša učinkovitost porabe goriva v vozilih in večja uporaba alternativnih goriv, zlasti biogoriv.

Glede goriv je Komisija predlagala uvedbo obveznih zahtev s spremembo direktive o kakovosti goriva, kar naj bi pripomoglo k postopni dekarbonizaciji cestnih goriv. Poleg tega je Komisija pred kratkim poročala o izvajanju direktive o biogorivih in bo v kratkem sprejela predlog za spremembo te direktive. V tem sporočilu Komisija predlaga tudi povečano uporabo biogoriv kot del celostnega pristopa k zmanjšanju emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov.

ALTERNATIVNA GORIVA

Danes poznamo kar nekaj alternativnih in naprednih goriv, ki so v uporabi ali v razvoju. Res je, da je za enkrat na naših bencinskih servisih na voljo le plin kot alternativa in na nekaterih črpalkah tudi čisti biodizel, vseeno pa se vse več "navadnih smrtnikov" zanima za takšna goriva. Uporaba alternativnih goriv je bistvena za zmanjšanje odvisnosti od uvoza tujega goriva, ter za izboljšanje kakovosti zraka in onesnaževanja. Od leta 1920 poznamo naslednja alternativna goriva, ki so bila oz. so možna za komercialne namene:

- biodizel
- elektrika
- etanol
- vodik
- metan
- naravni plin
- propan
- bioetanol



Veliko pa je tudi goriv v razvoju, za katere obstaja velika verjetnost, da postanejo priznana kot alternativna goriva, saj prav tako pomagajo zniževati emisije.

Najdostopnejši in najmanj problematičen alternativni vir za avtomobile je trenutno hibridni pogon, ki omogoča majhno porabo, poganja pa ga navadno bencinsko ali dizelsko gorivo, dostopno na vsakičrpalki.

Uporaba bioetanol je pri nas še bolj v povojih, medtem ko na Švedskem že desetino vseh kupljenih vozil predstavljajo vozila na bioetanol, v Braziliji pa se ta delež giblje okrog 80 odstotkov. Na Švedskem in v Braziliji narašča tudi uporaba tako imenovanih FFV-jev - to so vozila s sistemom za prilagajanje tipu goriva, ki omogočajo vožnjo na različne mešanice bencina in bioetanol.

V Sloveniji je od alternativnih goriv na voljo biodizel v čisti obliki in mešanici do petih odstotkov v navadnem dizelskem gorivu, k čemur distributerje goriv zavezuje pravilnik o vsebnosti biogoriv v gorivih za pogon motornih vozil.

Električni avtomobili predstavljajo korak k reševanju in ne ustvarjanju problemov povezanih s podnebnimi spremembami in pomanjkanjem zalog fosilnih goriv: neposredno ne ustvarjajo toplogrednih plinov, poleg tega jih lahko napajamo z elektriko iz obnovljivih virov energije (OVE), a tudi uporaba elektrike iz fosilnih goriv zmanjšuje raven emisij CO₂. Električni avto prav tako prepotuje dva krat tolikšno razdaljo z energijo kot klasično vozilo; zaradi maloštevilnih premikajočih se delov (klasično vozilo jih ima sto) potrebuje bistveno manj vzdrževanja, prav tako ni menjalnika, sklopke, motornega olja; vsakič ko zaviramo celo proizvajamo elektriko.

Glede prevoznih sredstev je Komisija opredelila vrsto ukrepov, ki bi lahko prispevali k doseganju cilja EU, zlasti strožja merila učinkovitosti goriv za osebna vozila in lahka tovorna vozila ter druge tehnološke izboljšave. To sporočilo zagotavlja podlago za izmenjavo z drugimi evropskimi institucijami in vsemi zainteresiranimi stranmi v zvezi z izvajanjem naslednje stopnje strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil in povečanje učinkovitosti porabe goriva, da se doseže cilj EU 120 g CO₂/km do leta 2012.

CILJ GLEDE POVPREČNIH EMISIJ CO₂ PRI NOVIH OSEBNIH VOZILIH IN KDAJ BO TA DOSEŽEN

Danes Komisija si bo s celostnim pristopom prizadevala za doseg **cilja 120 g CO₂/km do leta 2012**. To je mogoče doseči s povezavo ukrepov EU in ukrepov držav članic. Komisija bo po možnosti leta 2007 in najpozneje do sredine leta 2008 predlagala **zakonodajni okvir** za obvezno zmanjšanje emisij CO₂, da bi z izboljšavo tehnologije motornih vozil do leta 2012 EU dosegla cilj 130g/km za nov vozni park in nadaljnjo



zmanjšanje v višini 10 g/km CO₂ ali enakovredno zmanjšanje CO₂, če bo to tehnično potrebno, z drugimi **tehnološkimi izboljšavami in s povečano uporabo biogoriv** ter zlasti z:

1. določitev minimalnih zahtev učinkovitosti za klimatske naprave;
2. obvezno vgradnjo sistemov za nadzor tlaka pnevmatik;
3. določitev najvišjih mej kotalnega upora pnevmatik v EU za pnevmatike na osebnih vozilih in lahkih gospodarskih vozilih;
4. uporabo indikatorjev prestavnega položaja, pri čemer bo upoštevala, do kakšne mere potrošniki med dejansko vožnjo te naprave tudi uporabljajo;
5. učinkovitejšo porabo goriva pri lahkih gospodarskih vozilih (kombijih) s ciljem doseči 175 g/km CO₂ do leta 2012 in 160 g/km CO₂ do leta 2015;
6. povečano uporabo biogoriv, kar bo zmanjšalo vpliv na okolje.



PORABA GORIVA IN EMISIJE CO₂ PRI NOVIH OSEBNIH VOZILIH CITROËN

Vrednost uradne porabe goriva je izražena v litrih na 100 km (l/100 km) in je zaokrožena na eno decimalno mesto.

Uradne specifične emisije CO₂ so izražene v gramih na kilometer (g/km) in so zaokrožene na najbližje celo število.

MODEL	Prostorina ccm	Moč motorja kW	Prenos moči	Gorivo	Poraba goriva (l/100km, m ³ /100km, glede na priporočilo 80/1268 EEC)						CO ₂ emisije	
					Znotraj mestnih omejitev		Izven mestnih omejitev		Kombinirano		Kombinirano (g/km)	
					min	max	min	max	min	max	min	max
BENCIN												
1 C1	998	50	R	B	5,4	5,5	4,0	4,0	4,5	4,6	103	105
2 C1	998	50	S	B	5,5	5,5	4,1	4,1	4,6	4,6	106	106
3 C3	1397	70	S	B	7,4	7,5	4,4	4,5	5,5	5,6	127	129
4 DS3	1397	70	R	B	7,6	7,7	4,8	4,9	5,8	5,9	134	136
5 DS3	1397	72	R	B	7,6	7,7	4,8	4,9	5,8	5,9	134	136
6 C3	1397	70	R	B	7,6	7,7	4,8	4,9	5,8	5,9	134	136
7 DS3	1598	88	R	B	7,9	8,0	4,8	4,9	5,9	6,0	136	138
8 C3	1598	88	R	B	7,9	8,0	4,8	4,9	5,9	6,0	136	138
9 C3PICASSO	1598	88	S	B	8,0	8,0	4,8	4,8	6,0	6,0	137	137
10 C3	1124	44,1	R	B	7,9	8,0	4,9	4,9	6,3	6,4	137	139
11 DS3	1598	115	R	B	8,2	9,4	4,7	5,1	6,0	6,7	139	155
12 DS3	1598	110	R	B	8,2	9,4	4,7	5,1	6,0	6,7	139	155
13 C3	1360	54	R	B	8,0	8,3	4,9	5,0	6,0	6,3	139	145
14 C4	1397	70	R	B	8,2	8,2	4,9	5,1	6,1	6,2	140	143
15 C4	1598	88	R	B	8,8	8,9	4,7	4,8	6,2	6,3	143	146
16 C5	1598	88	S	B	8,3	8,5	5,0	5,2	6,2	6,4	144	149
17 DS4	1598	88	R	B	8,3	8,3	5,0	5,0	6,2	6,2	144	144
18 C4	1598	115	S	B	8,4	8,5	5,0	5,1	6,3	6,4	144	148
19 C3 PICASSO	1397	70	R	B	8,4	8,7	5,1	5,4	6,3	6,6	145	153
20 DS4	1598	115	S	B	9,0	9,0	5,1	5,1	6,5	6,5	149	149
21 C3 PICASSO	1598	88	R	B	9,0	9,5	4,9	5,6	6,4	6,9	149	163
22 DS3 RACING	1598	152	R	B	8,7	8,7	4,9	4,9	6,4	6,4	149	149
23 DS3 RACING	1598	149	R	B	8,7	8,7	4,9	4,9	6,4	6,4	149	149
24 DS4	1598	147	R	B	8,4	8,4	5,2	5,2	6,4	6,4	149	149
25 NEMIO	1360	54	R	B	8,2	8,3	5,6	5,6	6,6	6,6	152	155
26 C3	1598	88	S	B	9,4	9,4	5,0	5,1	6,6	6,6	153	155
27 C5	1598	110	R	B	9,3	9,5	5,1	5,2	6,7	6,8	153	155
28 C5	1598	115	R	B	9,3	9,5	5,1	5,2	6,7	6,8	153	155
29 C4 PICASSO	1598	115	S	B	8,8	9,1	5,4	5,7	6,7	7,0	155	162
30 DS5	1598	88	R	B	8,9	8,9	5,5	5,5	6,7	6,7	155	155
31 C4	1598	88	S	B	10,0	10,1	5,1	5,2	6,9	7,0	159	162
32 C3 PICASSO	1598	84	R	B	9,4	9,5	5,5	5,6	6,9	7,0	159	163
33 C4PICASSO	1598	88	R	B	9,3	9,4	5,4	5,6	6,9	7,0	159	163
34 BERLINGO	1598	72	R	B	9,6	9,6	5,7	5,7	7,1	7,1	164	164
35 DS5	1598	115	S	B	9,9	10,3	5,6	5,6	7,1	7,3	165	169
36 C5	1598	110	S	B	10,5	10,5	5,6	5,6	7,3	7,3	169	169
37 C5	1598	115	S	B	10,5	10,5	5,6	5,6	7,3	7,3	169	169
38 BERLINGO	1598	88	R	B	9,6	9,6	6,0	6,2	7,3	7,5	169	173
39 CCROSSER	2360	125	S	B	10,8	10,8	6,8	6,8	8,2	8,2	191	191
40 CCROSSER	2360	125	R	B	11,8	11,8	7,1	7,1	8,8	8,8	204	204
DIZEL												
1 C3	1398	50	S	D	3,6	3,6	3,2	3,2	3,4	3,4	87	87
2 DS3	1398	50	S	D	3,6	3,6	3,2	3,2	3,4	3,4	87	87
3 C3	1560	68	R	D	4,2	4,9	3,2	3,6	3,6	4,1	93	107
4 C3	1560	68	S	D	4,1	4,3	3,4	3,5	3,6	3,8	95	99
5 DS3	1560	68	S	D	4,1	4,3	3,4	3,5	3,6	3,8	95	99
6 DS3	1560	68	R	D	4,3	4,9	3,2	3,6	3,6	4,1	95	107
7 C4	1560	82	S	D	4,2	4,9	3,5	3,8	3,8	4,2	98	109
8 DS5	1997	147	S	HY	3,7	4,0	3,9	4,2	3,8	4,1	98	110
9 DS5	1997	120	S	D	3,9	3,7	3,7	3,7	3,8	3,8	98	107
10 C3	1398	50	R	D	4,5	4,9	3,4	3,8	3,8	4,1	99	107
11 C3	1560	82	R	D	4,6	5,6	3,4	3,9	3,8	4,5	99	118
12 DS3	1398	50	R	D	4,5	4,9	3,4	3,8	3,8	4,1	99	107
13 DS3	1560	82	R	D	4,6	5,6	3,4	3,9	3,8	4,5	99	118
14 NEMIO	1248	55	S	D	4,8	5,0	3,7	3,8	4,1	4,2	107	112
15 NEMIO	1248	55	R	D	4,9	5,7	3,6	3,8	4,1	4,5	107	119
16 C3PICASSO	1560	68	S	D	4,7	4,9	3,8	4,0	4,2	4,3	109	112
17 C4	1560	82	R	D	4,9	5,9	3,8	4,0	4,2	4,7	109	124
18 DS4	1560	82	S	D	4,6	4,8	4,0	4,1	4,2	4,4	110	114
19 C4	1560	82	R	D	4,6	5,3	3,6	3,8	4,2	4,3	110	113
20 DS5	1560	82	S	D	4,8	4,8	4,2	4,2	4,4	4,4	114	114
21 DS4	1560	68	R	D	5,4	5,4	3,9	3,9	4,4	4,4	115	115
22 DS4	1560	82	R	D	5,3	5,9	3,9	4,0	4,4	4,7	115	122
23 C5	1560	82	S	D	5,2	5,2	4,1	4,1	4,5	4,5	117	117
24 C3 PICASSO	1560	68	R	D	5,5	5,7	4,0	4,0	4,6	4,7	119	123
25 NEMIO	1390	50	S	D	5,5	5,9	3,8	3,9	4,5	4,6	119	123
26 C4 PICASSO	1560	82	S	D	5,1	6,1	4,5	4,9	4,8	5,3	125	139
27 BERLINGO	1560	68	S	D	5,1	5,3	4,5	4,8	4,8	5,0	125	130
28 C3PICASSO	1560	82	R	D	6,1	6,2	4,1	4,2	4,8	4,9	125	127
29 C4	1997	110	R	D	6,5	6,0	4,0	4,1	4,9	5,0	127	130
30 DS5	1997	100	R	D	6,3	6,4	4,1	4,4	4,9	5,1	129	133
31 DS5	1997	120	R	D	6,3	6,4	4,1	4,4	4,9	5,1	129	133
32 C5	1560	82	R	D	6,0	6,0	4,4	4,4	5,0	5,0	129	129
33 C5	1997	120	R	D	6,4	6,8	4,1	4,4	4,9	5,3	129	139
34 BERLINGO	1560	68	R	D	6,5	6,4	4,6	4,6	5,0	5,0	129	144
35 C4 PICASSO	1560	82	R	D	6,1	6,3	4,5	4,7	5,1	5,3	132	137
36 DS4	1997	100	R	D	6,6	6,6	4,3	4,3	5,1	5,1	134	134
37 DS4	1997	110	R	D	6,6	6,6	4,3	4,3	5,1	5,1	134	134
38 C4 PICASSO	1997	120	S	D	6,5	6,5	4,4	4,5	5,2	5,3	135	137
39 C5	1997	103	R	D	7,0	7,1	4,2	4,3	5,2	5,3	135	139
40 C5	1997	100	R	D	7,0	7,1	4,2	4,3	5,2	5,3	135	139
41 C5	1997	110	R	D	6,8	6,8	4,4	4,4	5,3	5,3	139	139
42 BERLINGO	1560	64	R	D	6,4	6,4	4,7	4,7	5,3	5,3	139	139
43 BERLINGO	1560	82	R	D	6,1	6,3	4,9	5,1	5,3	5,5	139	144
44 C4 PICASSO	1997	110	R	D	7,3	7,5	4,8	4,9	5,7	5,9	149	154
45 DS5	1997	100	S	D	7,7	7,9	4,9	5,7	5,9	6,1	154	158
46 CB	1997	100	R	D	7,4	7,4	5,0	5,0	5,9	5,9	155	155
47 CB	1997	120	R	D	7,4	7,4	5,0	5,0	5,9	5,9	155	155
48 C5	2179	150	S	D	8,2	8,2	4,9	4,9	6,1	6,1	159	159
49 C5	1997	100	S	D	8,2	8,2	5,1	5,1	6,2	6,2	163	163
50 C5	1997	120	S	D	8,2	8,2	5,1	5,1	6,2	6,2	163	163
51 C4 PICASSO	1997	120	S	D	8,6	8,6	5,6	5,6	6,7	6,7	175	175
52 CCROSSER	2179	115	S	D	8,6	9,3	5,6	6,0	6,7	7,2	175	189
53 C5	1997	110	S	D	8,9	9,0	5,6	5,7	6,8	6,9	179	179
54 JUMPY	1997	72	R	D	8,2	8,3	6,3	6,7	7,0	7,3	183	190
55 JUMPY	1997	94	R	D	8,2	8,3	6,3	6,7	7,0	7,3	183	190
56 JUMPY	1997	120	R	D	8,2	8,3	6,3	6,7	7,0	7,3	183	190
57 JUMPER	2198	96	R	D	8,6	10,3	6,1	6,7	7,0	8,6	184	226
58 JUMPER	2198	110	R	D	8,6	10,3	6,1	7,6	7,0	8,6	184	226
59 JUMPER	2198	81	R	D	9,3	11,2	5,8	7,2	7,1	8,7	187	229
60 C5	2992	177	S	D	9,9	9,9	5,7	5,7	7,2	7,2	189	189
61 CB	1997	120	S	D	9,5	9,5	5,9	5,9	7,2	7,2	189	189
62 JUMPY	1560	66,2	R	D	8,1	8,1	6,6	6,6	7,2	7,2	189	189
63 JUMPY	1997	88	R	D	8,7	8,8	6,4	6,5	7,2	7,3	189	194
64 C6	2992	177	S	D	10,0	10,0	5,8	5,8	7,3	7,3	190	190
65 JUMPER	2198	74	R	D	8,2	8,9	6,8	7,3	7,3	7,9	193	208
66 JUMPER	2198	88	R	D	8,8	9,8	6,4	7,3	7,3	8,1	193	214
67 JUMPY	1997	100	R	D	8,8	8,8	6,5	6,5	7,3	7,3	194	194
68 JUMPY	1997	120	S	D	9,0	9,0	6,8	6,8	7,6	7,6	199	199
69 JUMPER	2999	135	R	D	10,3	10,7	6,0	6,4	7			