pressemeddelse

September 2017

Dieselbilen er stadig et godt køb

**Efter en unuanceret debat præget af politiske one-liners, står dieselbilerne tilbage som bilismens prygelknabe. Men sandheden bag skræmmebilledet er, at der er stor forskel på ældre og nye dieselbiler og ikke mindst den teknologi, de er baseret på. Hverken kunderne eller markedsanalytiker Jan Lang fra Bilbasen og Bilinfo, har dømt dieselbilen ude. Salget af dieselbiler tegner sig for en lille stigning og udgør år til dato 35,2 % af det samlede personbilssalg\*. *”Jeg vil hverken af totaløkonomiske eller miljømæssige årsager tøve med at anbefale en dieselbil, hvis kørselsmønsteret er til det.”,* siger Jan Lang.**

**Langt på literen og attraktiv totaløkonomi**

En undersøgelse fra Kunde & Co viser, at danskernes første prioritet, når de skal handle bil, er en god brændstoføkonomi. Og netop dieselmodellernes evne til at køre langt på literen er medvirkende til at give en attraktiv totaløkonomi. Markedsanalytiker fra Bilbasen og Bilinfo, Jan Lang forklarer: *”Der er en dagligdag, der skal hænge sammen. Hele det økonomiske rationale, der er i at have en bil, er dybt forankret i den danske folkesjæl. Så når der er et massivt spænd mellem dieselpriserne og benzinpriserne, skal der meget til, førend vægtskålen tipper mod benzin.”*

En sammenligning mellem to varianter af Danmarks mest solgte bil, Peugeot 208, viser at, selvom prisen for en 208 1.2 L VTi 82 hk og en 208 1.6 L BlueHDi 100 hk er den samme (139.990 kr.), så er totaløkonomien væsentlig bedre for dieseludgaven. Set over en periode på 5 år opnår man en besparelse på over 12.000 kr. ved 10.000 km/årligt, mens man ved 15.000 km/årligt sparer hele 18.500 kr. Besparelsen for 308 i dieseludgave er endnu højere. Ved sammenligning af totaløkonomien for en 308 1.2 L THP 130 og 308 1.6 L BlueHDi 120 hk sparer man over en periode på 5 år næsten 20.000 kr. ved 15.000 km/årligt, mens besparelsen er over 30.000 ved 20.000 km/årligt.\*\*

Jan Lang mener, at dieselbilen også har sin eksistensberettigelse i fremtiden og vil ikke tøve med at anbefale den. *”Der er ingen tegn på, at dieselbiler taber værdi hurtigere end benzinbiler overhovedet og vores udsyn er, at der ikke vil komme forandringer i dette billede. På brugtbilsmarkedet ser totaløkonomien for dieselbiler også yderst fornuftig ud. ”*

**Et teknologisk kvantespring for dieselmotoren**

Alene udviklingen fra en Euro 5 dieselmotor til en Euro 6 dieselmotor er for de flestes vedkommende lig med et teknologisk kvantespring, som har betydet en kraftig reduktion i emissioner.

Et eksempel herpå er én af Peugeots mest populære dieselvarianter: 1.6 L. I Peugeot 308 fra årgang 2009 havde denne motor en NOx-udledning på 149 g/km og levede således op til Euro 5 standarden. I Euro 6 udgaven har 1.6 L BlueHDi ikke alene fået flere hk, men takket være SCR-teknologien er NOx-udledningen nu nede på 62,2 mg/km (grænseværdien er 80 mg/km). Det vil sige mere end en halvering af NOx i forhold til forgængeren. Peugeots BlueHDi-teknologi er således blandt de mest effektive på markedet, idet den reducerer NOx-udledningen med op til 90 % og eliminerer 99,9 % af partiklerne.

I forbindelse med introduktionen af den nye 308 lancerer Peugeot sidst på året en helt ny 1.5 dieselmotor med optimeret SCR-teknologi. Det betyder, at motoren allerede nu lever op til det NOx emissionskrav, der indføres i 2020. I forhold til den velkendte SCR-teknologi på eksempelvis BlueHDi 120 hk, er SCR katalysatoren nu placeret endnu tættere på motoren for at opnå hurtigst muligt efterbehandling. Det sikrer en endnu mere effektiv og hurtigere reduktion af partikler og emissioner.

En moderne dieselbil kan således uden problemer få adgang til selv de mest strikse miljøzoner i de europæiske storbyer.

Konklusionen fra Jan Lang lyder: *”Jeg vil hverken af totaløkonomiske eller miljømæssige årsager tøve med at anbefale en dieselbil, hvis kørselsmønsteret er til det.”*

\*Salgstal fra De Danske Bilimportører

\*\*Baseret på EU normtal