



TOYOTA

Persbericht
14 oktober 2009

Benzine of diesel?

Sinds het begin van dit jaar lanceerde Toyota 5 nieuwe modellen en kregen alle overige een facelift en/of nieuwe motoren. Onder de noemer Toyota Optimal Drive wordt maar liefst 90% van het gamma voortaan uitgerust met krachtigere benzine- en dieselmotoren die minder verbruiken. Vooral het rendement van de benzinemotoren ging er enorm op vooruit. Bovendien kwam dit jaar ook de nieuwe Prius op de markt. Nu al deze producten gelanceerd zijn blikken we even terug en onderzochten we wanneer het voor een consument interessant is een diesel aan te schaffen. Uit cijfers van Febiac blijkt dat ongeveer 80% van de mensen die tegenwoordig een auto koopt in België voor een dieselmotor kiest en dat er gemiddeld 15.000 km per jaar met een auto gereden wordt. Wij gingen na of deze haast blinde keuze voor diesel wel altijd een rendabele is.

- 1. Vergelijking gebruikskosten benzine- en dieselmotoren: de methodiek**
- 2. Resultaten**
 - Benzine altijd interessanter onder de 15.000 km per jaar
 - Hoe groter de auto, hoe interessanter benzine
 - Kleine accijnsverhoging diesel zal nauwelijks effect hebben op koopgedrag
- 3. Toyota Optimal Drive: meer vermogen en koppel met lagere verbruiks- en CO₂-waarden**
- 4. Hybrid Synergy Drive: dynamische prestaties en lager verbruik**

Vergelijking gebruikskosten benzine- en dieselmotoren: de methodiek

Om de gebruikskosten tussen beide brandstoffen te vergelijken, namen we een aantal identiek modellen van ons gamma in benzine- en dieseluitlevering met min of meer hetzelfde vermogen. We baseerden ons vervolgens op de basisprijs van elke wagen en brachten naast de brandstof ook het standaard onderhoud, enkele schadegevoelige wisselstukken, de verzekeringskosten en de restwaarde in rekening. Alle waarden werden berekend op basis van een gebruiksduur van 5 jaar.

Brandstof

Voor de brandstof baseerden we ons op een prijsverschil van een kleine 30 cent per liter in het voordeel van diesel (brandstofprijzen van 18/09/09). Het verbruik van de geteste auto's werd gemeten tijdens testritten die telkens door dezelfde personen op hetzelfde parcours werden afgelegd. Het verbruik werd berekend op basis van het aantal gereden kilometers en het volume getankte brandstof

Toyota Belgium
Avenue du Japon, 41, 1420 Braine l'Alleud,
T +32 2 386 72 11, F + 32 2 386 75 90
www.toyota.be

Today
Tomorrow
Toyota

achteraf. Naar de waarden van de boordcomputer werd niet gekeken. Voor één enkel model, de Avensis, maakten we ook een projectie van wat de impact van een hogere dieselprijs op de kilometer kostprijs zou zijn. We gingen uit van een verhoging van zowel 4 als van 20 eurocent per liter.

Onderhoud

Voor het onderhoud gebruikten we de standaard intervallen van 15.000 km voor een klein en 30.000 km voor een groot onderhoud en brachten we enkel de standaard werken en wisselstukken in rekening.

Wisselstukken


Sommige schadegevoelige onderdelen werden ook in de berekening verwerkt om een nog duidelijker beeld te krijgen van de reële kilometer kostprijs. Om te bepalen welke stukken in aanmerking kwamen, baseerden we ons op de statistieken van de pechgevallen bij alle constructeurs. Voor zowel benzine- als dieselmodellen namen we de kost- en montageprijs op van banden, schokdempers, batterijen en uitlaten. Bij de dieselmodellen voegden we hier nog de turbo, de gloeikaarsen, de roetfilter en de EGR-klep aan toe.

Vooraf deze twee laatste stukken zijn extra gevoelig voor schade indien de eigenaar van een dieselauto geen “dieselprofiel” heeft. Dit houdt in dat er regelmatig gedurende 30 à 45 minuten onafgebroken met de auto wordt gereden op hoge snelheid zodat de roetfilter warm genoeg kan lopen om zich te regenereren. Vooral mensen die minder dan 15.000 km per jaar rijden en eerder korte dan lange afstanden afleggen, lopen het risico de roetfilter en/of de EGR-klep te beschadigen. Beide stukken zijn duur en kunnen de kilometer kostprijs van het voertuig dus enorm beïnvloeden. Om dit te weerspiegelen in onze resultaten, hebben we, voor dieselwagens waarmee een beperkt aantal kilometers per jaar gereden wordt, een risicokostprijs berekend die apart vermeld staat.

De resultaten

Model	Brandstof	Km Kost	Risico	Km Kost	Km Kost
		(in €) 10.000 km/j	Kost (in €) 10.000 km/j	(in €) 15.000 km/j	(in €) 20.000 km/j
iQ 1.0 VVT-i (15% overheidskorting)	benzine	0,35		0,26	0,23
iQ 1.33 VVT-i (3% overheidskorting)	benzine	0,47		0,34	0,28
iQ 1.4 D-4D (15% overheidskorting)	diesel	0,40	0,03	0,28	0,24
Yaris 1.33 VVT-i	benzine	0,64		0,46	0,38
Yaris 1.4 D-4D (3% overheidskorting)	diesel	0,63	0,03	0,44	0,36

Urban Cruiser 1.33 VVT-i	benzine	0,76		0,55	0,45
Urban Cruiser 1.4 D-4D	diesel	0,79	0,03	0,55	0,45
Auris 1.33 VVT-i	benzine	0,71		0,51	0,42
Auris 1.4 D-4D	diesel	0,73	0,03	0,51	0,42
Avensis 1.6 Valvematic	benzine	0,64		0,46	0,39
Avensis 2.0 D-4D	diesel	0,696	0,04	0,491	0,407
Avensis 2.0 D-4D + 4 ct/l bij diesel	diesel	0,699	0,04	0,494	0,410
Avensis 2.0 D-4D +20 ct/l bij diesel	diesel	0,709	0,04	0,505	0,420
Verso 1.8 Valvematic CVT	benzine	1,11		0,79	0,63
Verso 2.2 D-CAT AT	diesel	1,18	0,05	0,82	0,66

 = laagste kilometer kostprijs

Een benzine is altijd interessanter onder de 15.000 km per jaar

Uit bovenstaande resultaten blijkt dat een benzinewagen financieel altijd interessanter is als de gebruiker minder dan 15.000 km per jaar aflegt. Vooral mensen die regelmatig enkel korte trajecten afleggen lopen bovendien een verhoogd risico op extra kosten.

Hoe groter de auto, hoe interessanter benzine

In tegenstelling tot wat er algemeen wordt aangenomen, is het veeleer interessanter om voor benzine in plaats van diesel te gaan bij de aankoop van een grotere auto, ook al wordt er meer dan 15.000 km per jaar mee gereden. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de Avensis. Hoewel de 2.0 D-4D bij de meest zuinige diesels hoort in z'n klasse is de 1.6 Valvematic toch goedkoper in gebruik ook al wordt er meer dan 15.000 km per jaar mee afgelegd. Hierbij moet wel vermeld worden dat de basis 2.0 D-4D beter uitgerust is dan de basis 1.6 Valvematic. Bij vergelijkbare uitrusting zouden beide motorisaties rond de 20.000 km per jaar ongeveer evenveel kosten.

Dit resultaat bij grotere wagens is enerzijds te wijten aan het grotere prijsverschil tussen een benzine- en dieselversie, maar anderzijds ook aan de CO₂-premies van de overheid. Vooral kleine diesels genieten immers van een korting die kan oplopen tot 15%, waardoor het prijsverschil met een benzine wordt uitgevlakt in deze klasse. Hierdoor wordt diesel interessant voor mensen die minder dan 15.000 km per jaar rijden. Als echter ook de risicokost in rekening wordt gebracht blijft benzine onder de 15.000 km toch nog voordeliger bij kleinere wagens.

Kleine accijnsverhoging van diesel zal nauwelijks effect hebben op koopgedrag

Naar aanleiding van de berichten die de voorbije weken in de media verschenen, namen we tenslotte ook een kijkje naar wat de impact zou zijn van een accijnsverhoging van 4 en van 20 eurocent op diesel. We namen hier als voorbeeld de Avensis. Uit de cijfers

blijkt dat een verhoging van 4 cent geen noemenswaardige impact heeft op de kilometer kostprijs en waarschijnlijk dus ook niet op het koopgedrag van de consument. Bij een verhoging van 20 cent begint het verschil met benzine echter al aardig op te lopen en zou dit dus een gedragswijziging kunnen teweeg brengen. Vooral ook omdat het psychologische effect van het prijsverschil aan de pomp dan zou verdwijnen, waardoor meer mensen bereid zouden zijn over te schakelen naar benzine.

Toyota Optimal Drive: meer vermogen en koppel met lagere verbruiks- en CO₂-waarden

Toyota-eigenaars hoeven niet langer te kiezen tussen zuinigheid en prestaties. Beide zijn voortaan standaard op het grootste deel van het gamma, want bijna elke nieuwe Toyota plukt de vruchten van het 'Toyota Optimal Drive'-systeem: innovatieve milieuoplossingen die een krachtig evenwicht bieden tussen een lager verbruik, lagere CO₂-emissies en een compromisloos rijplezier.

Toyota Optimal Drive wordt mogelijk gemaakt door een ingenieus gamma van nieuwe motortechnologieën en geavanceerde transmissies met wrijvingsarme onderdelen, een lichte en compacte architectuur en een geoptimaliseerde verbranding.

Voor de nieuwe 1.6, 1.8 en 2.0 benzinemotoren heeft Toyota Optimal Drive de efficiëntie, het vermogen en het koppel gemaximaliseerd door middel van een nieuwe Valvematic-technologie die een optimale kleplifhoogte en timing verzekert om topprestaties te leveren. De nieuwe 1.3 VVT-i benzinemotor werd op zijn beurt lichter en krachtiger en wordt standaard geleverd met een geavanceerde Start&Stop technologie.

Dankzij deze nieuwe benzinemotoren werden de CO₂-uitstoot en het verbruik met 10 tot 26 procent verlaagd, naargelang het aandrijvingsgeheel in kwestie, terwijl het vermogen met 3 tot 20 procent toenam.

Bij de 1.4 en 2.0 dieselmotoren werd een reeks componentsystemen herwerkt volgens de 'Toyota Optimal Drive'-technologie om ze performanter, schoner en zuiniger te maken. De vernieuwde dieselmotoren bieden meer koppel bij lage toerentallen en hun CO₂-uitstoot ligt bij de laagste in hun klasse. Bovendien zijn alle Toyota Optimal Drive dieselmodellen voortaan standaard uitgerust met een partikelfilter.

Hybrid Synergy Drive: dynamische prestaties en lager verbruik

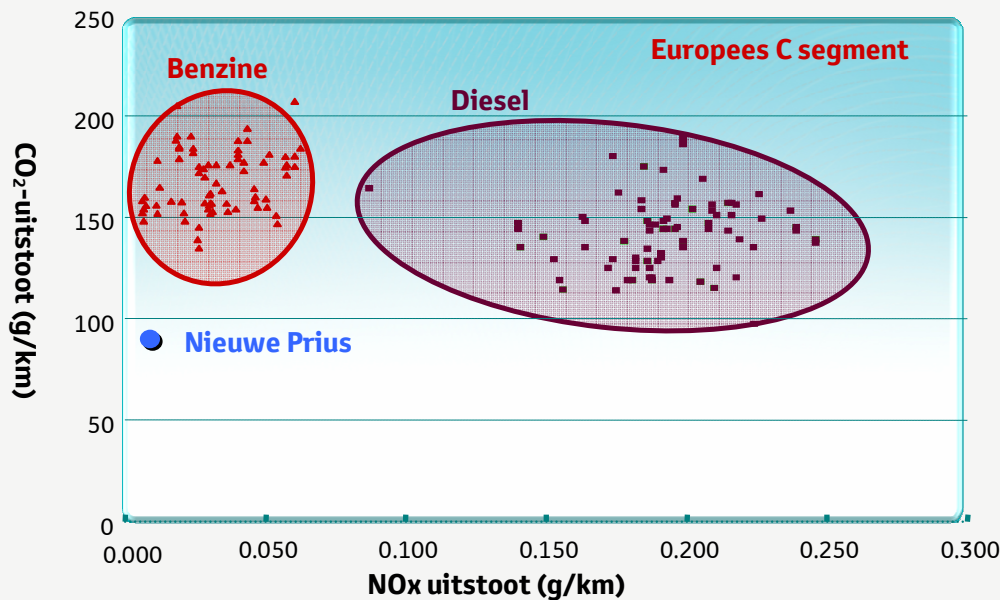
De bekroonde 'full hybrid'-aandrijving werd met de nieuwe generatie van het Hybrid Synergy Drive-systeem dat in de nieuwe Prius wordt gebruikt, grondig verbeterd. 90 % van de onderdelen van het hybrideaandrijfsysteem werd aangepast, zodat er een lichter en compacter systeem ontstond dat meer

vermogen levert, beter presteert bij koud weer en in het dagelijkse gebruik nog zuiniger met de brandstof omspringt om de CO₂-emissies naar een nooit gezien niveau te brengen.

Het totale vermogen van het systeem werd met 22 % opgevoerd en bedraagt nu 136 DIN pk (tegenover 110 DIN pk vroeger). De nieuwe Prius moet qua prestaties niet onderdoen voor een doorsnee gezinswagen met 2-litermotor en accelereert naadloos van 0 tot 100 km/u in 10,4 seconden (een halve seconde sneller dan het vroegere model) en verder naar een topsnelheid van 180 km/u.

Tegelijk daalde het gemengde verbruik met 9 %. Het toerental bij hoge rijsnelheden dankzij de grotere 1.8-motor verlaagd, waardoor de auto bij lang aangehouden kruissnelheden 12 % minder brandstof verbruikt. Bovendien is er ook een unieke, inschakelbare elektrische modus waarmee de Prius tot twee kilometer emissievrij kan rijden met een snelheid tot 50 km/u.

Volgens Toyota is de hybrideaandrijving geen alternatief voor benzine of diesel maar een toevoeging die de efficiëntie van bestaande aandrijvingen verbetert. Hybridewagens produceren schonere emissies dan dieselwagens en minder CO₂ dan benzinewagens. Om dit te illustreren vindt u hieronder twee tabellen die de uitstoot van de nieuwe Prius vergelijkt met zowel benzine- als dieselmotoren.

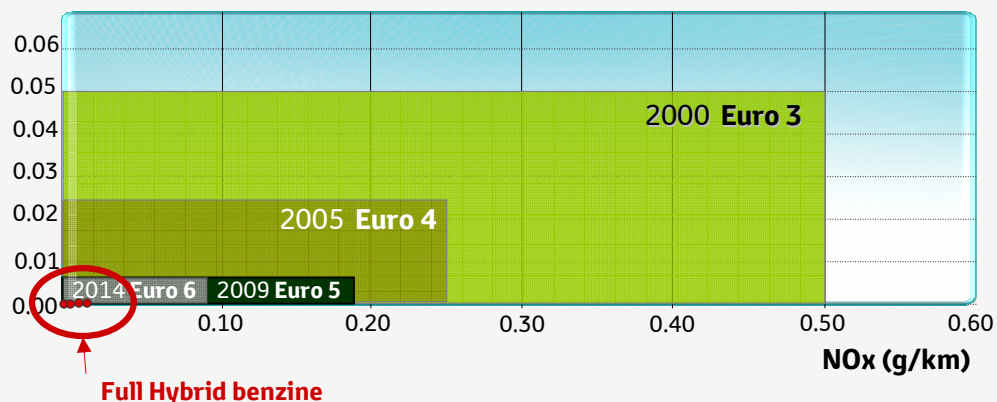


Bron: Vehicle Certification Agency (VCA)

Uit bovenstaande tabel blijkt duidelijk dat de doorsnee dieselmotor betere resultaten biedt qua CO₂-uitstoot dan een benzinemotor, maar dat de NOx-uitstoot, toch gevaarlijk voor de volksgezondheid, veel hoger ligt. De hybride Prius biedt het beste van twee werelden met lage CO₂ en NOx-emissies.

Fijn stof (g/km)

Dieselnormen in Europa



Dieselmotoren in Europa worden steeds properder en dit kan alleen maar toegejuicht worden. Maar als we de huidige en zelfs toekomstige dieselnormen vergelijken met de uitstoot van een volledig hybride auto met benzinemotor is het verschil in schadelijke emissies zoals fijn stof en NOx nog steeds enorm.

De ambitie van Toyota is tegen 2020 van alle modellen een variant met Hybrid Synergy Drive aan te bieden. De eerste stap in dit plan is de lancering van een volledig hybride Auris volgend jaar.

Voor extra informatie kan u terecht bij:
Koen Dekoning Tel: +32 2 386 73 39
Céline Géronnez Tel: +32 2 386 72 80

Mob :+32 473 55 55 49

koen.dekoning@toyota.be
celine.geronnez@toyota.be