



Toyota HiLux (2004 - 2015)

Boeren, bouwvakkers en buitenlui

Autotest | Ze worden gebruikt om huizen mee te bouwen, manschappen mee te vervoeren, landen mee te veroveren en wilde neushoorns mee te transporteren. In Amerika is het zelfs het meest verkochte type auto: de pick-up truck. Wat maakt deze auto met open laadbak zo populair buiten Nederland? Autozine ging de grens over en zocht het uit met de nieuwe Toyota HiLux.

Wie twijfelt of een pick-up een alternatief is voor een SUV heeft bij het instappen meteen het antwoord: nee. Overdadige luxe of fraai design is ver te zoeken. Alles in de HiLux is gemaakt op duurzaamheid en praktische inzetbaarheid. Het interieur is sober, maar gaat hoogst waarschijnlijk mee tot het einde der tijden. Met zo veel degelijkheid en functionaliteit heeft deze pick-up meer weg van een vrachtwagen dan van een personenauto.



Diesel

Juist daarom wordt de pick-up in Amerika vaak "truck" genoemd. Dat "truck"-gevoel wordt versterkt door de hoge zit achter het grote stuurwiel. De lange versnellingspook schudt wild heen-en-weer als de 2.5 liter viercilinder diesel wordt gestart. Zelfs het geluid van de dieselmotor is anders dan dat van een dieselende personenauto.

Het rijden met een pick-up vraagt behoorlijke gewenning. De HiLux is ruim 5 meter lang, maar daarvan is slechts de helft zichtbaar in de spiegels. De lage laadbak valt buiten het gezichtsveld en daarom moet de bestuurder bij manoeuvreren of wisselen van rijbaan zelf inschatten hoeveel ruimte nodig is.

Dat laatste, wisselen van rijbaan, gebeurt trouwens niet al te vaak. Op de snelweg gedraagt de HiLux zich wederom meer als vrachtwagen en minder als personenauto. De hier gereden "Double Cab" is met bijna 1.800 kg de zwaarste op het programma. Toyota belooft een topsnelheid van 150 km/u. In de praktijk is 120 km/u met moeite haalbaar en is 100 km/u een prettige kruissnelheid. In bergachtig gebied blijft het gaspedaal vrijwel continu tot de vloer ingedrukt om goed met het overige verkeer mee te komen.

Bij bochten of flinke hellingen is het zaak om, net als een vrachtwagenchauffeur, te leren het tempo vast te houden. Het onderstel is keihard en de voornaamste vering komt van de banden. Hoe langer de testrijdij duurt, hoe meer de testrijder op het unieke karakter raakt ingespeeld. Uiteindelijk gaat het allemaal als vanzelf en is de HiLux thuis op de snelweg en in de stad.



Off road

Maar de HiLux biedt veel meer dan "snelweg en stad". Indien gewenst is de auto leverbaar met vierwielaandrijving. Dan heeft deze pick-up opnieuw het karakter van een echte werkauto die meer moet kunnen dan eens per jaar een drassige camping bedwingen. De HiLux kan dagelijks de jungle bedwingen! Daartoe heeft de auto onder andere een enorme bodemvrijheid, lage gearing (maar geen diff locks) en een afwerking die is berekend op intensief off-road gebruik.



De dieselmotor, die zo veel gewenning vroeg op de buitenweg, is vanaf het eerste moment briljant in het terrein. Vooral in lage gearing (speciale extra krachtige versnellingen voor terreinrijden), geeft de HiLux hetzelfde oppermachtige en onstuitbare gevoel als Toyota's LandCruiser.

De testrit vond plaats in Andalusië (Zuid Spanje) waar de rivierbeddingen na een lange droge zomer zijn drooggevallen. In een groot natuurgebied daalt de HiLux probleemloos door de bush-bush af om de drooggevallen rivier als alternatieve sluipteg te gebruiken! (zie panoramafoto). Verderop klimt de "Double Cab 4x4" bij een grote boogbrug weer even makkelijk naar boven om de weg te vervolgen.

Cabine

Als het op terrein-capaciteiten aankomt, is de HiLux een prima alternatief voor een terreinauto. Een luxe of ruime SUV is de HiLux echter allerm minst. De auto is leverbaar met enkele cabine (2 zitplaatsen), extra cabine (2 zitplaatsen met daar achter enige bergruimte) of dubbele cabine. Deze laatste variant biedt vier zitplaatsen (beenruimte achterin niet meer dan redelijk) en is mede daarom in Nederland niet te registreren op grijs kenteken.



De ruimte in de laadbak is afhankelijk van het aantal zitplaatsen. De bak van de "Single Cab" is gigantisch, die van de "Double Cab" slechts enorm. Afhankelijk van de uitvoering mag de laadbak ongeveer een ton vracht vervoeren. Daarbij mag de vierwielangedreven HiLux een aanhanger van maximaal 2.250 kg trekken. Juist daarmee wordt duidelijk wat het "geheim" van de pick-up is: alles wat in een aanhanger kan, kan makkelijker in de open laadbak. Een aanhanger achter de auto hangen is veel werk, de laadbak is er altijd en wordt daarom als vanzelf vaker gebruikt.

Conclusie

De nieuwe HiLux is door Toyota getest op 4.800 meter hoogte in het Andes-gebergte, presteerde probleemloos bij 47 graden Celsius in Dubai en kreeg een veilig weggedrag aangemeten in Europa. Het resultaat is een alleskunner die op de buitenweg redelijk meekomt, in het terrein uitblinkt en alles kan vervoeren wat los en vast zit. Ook tijdens de test van Autozine bewees de HiLux dat niets te gek is en dat deze bestseller onder de pick-ups bijna letterlijk bergen kan verzetten.

Toch is de HiLux in de meeste gevallen een oplossing voor een probleem waar niemand mee zit. De gemiddelde Hollandse auto moet dagelijks naar een bedrijventerrein, eens per week naar de supermarkt en 's avonds naar de sportclub. Dan is zelfs een SUV al volstrekt overbodig. Maar wie wel hooi voor paarden vervoert, een betonmixer meebrengt naar het werk of een jetski meeneemt op vakantie kan altijd op de HiLux vertrouwen. Want de HiLux is in alle opzichten een echte Toyota: doordacht, betrouwbaar en oersterk. ■



Specificaties

Toyota HiLux (2004 - 2015) Double Cab 2.5 D-4D 4wd SX

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	523 x 176 x 168 cm
Wielbasis	309 cm
Gewicht	1.770 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.250 kg
Tankinhoud	80 l
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	205/70R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	2494 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	102 pk @ 3600 tpm
Koppel	260 Nm @ 1600 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	18,2 sec.
Topsnelheid	150 km/u
Verbruik gemiddeld	8,4 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 37.273,-
Prijs instapmodel	€ 24.219,-