Martijn Verhoef
14 juni 2025

Diesel of elektrisch?

De Toyota Hilux. Roep die naam bij een willekeurige groep mensen en ongetwijfeld begint er iemand over die legendarische Topgear-aflevering. Een pick-up van het Japanse merk wordt daarin onderworpen aan de meest brute autotest die we ooit gezien hebben; van onder meer het rijden tegen een boom, het raken met een sloopkogel (en caravan) tot het droppen van grote hoogte door een hijskraan. De moraal van het verhaal? De auto rijdt nog steeds en is hooguit wat vervormd. De Japanners hadden slechtere marketing kunnen hebben voor de stoere Hilux en mede hierdoor wordt de auto gezien als de benchmark in zijn klasse. Toyota speelt er handig op in door de nieuwe Hilux met uitrustingsniveau Invincible te leveren en dat ook groot op de auto te schrijven. Maar hoe onoverwinnelijk is deze gloednieuwe Toyota eigenlijk? En wat als je de dieselmotor vervangt voor een elektromotor? We zoeken het allemaal uit tijdens de rijtest in Bulgarije waar, hoe kan het ook anders, het grootste gedeelte van de kilometers onverhard worden afgelegd.

Grijs of wit

Maar voordat we de Hilux flink de sporen geven, is het goed om eens een rondje om het nieuwe exterieur te lopen. De auto is zeker nog herkenbaar als Hilux, maar heeft een neus met honingraatgrille en koplampen die zo van Lexus afkomstig hadden kunnen zijn. Van de zijkant bezien blijft dit natuurlijk een traditionele pick-up en de achterzijde met laadklep laat ook niet heel veel mogelijkheid over om zaken heel anders aan te pakken. De wijzigingen zijn daar veel subtieler, met onder andere handige opstapjes aan beide zijden.

Voor het eerst is er ook een volledig elektrische versie van de Hilux en die herken je direct door zijn dichte grille. Door het batterijpakket is de zwaardere Hilux BEV iets anders geveerd en daardoor heeft de auto minder bodemvrijheid dan de mild hybride dieselversie die we ook rijden. Maar welke versie je ook kiest, je hoeft je echt geen zorgen te maken in het terrein. De auto is gemaakt voor scherpe hellingshoeken en kan door tot wel 700mm hoog water rijden. Anders dan voorgaande versies is de Hilux standaard een vijfzitter, wat betekent dat je een verlengde cabine hebt. De ruim

anderhalf meter lange laadbak is voorzien van een lichte neerklapbare laadklep en wordt bij de Invincible voorzien van een matzwarte rollbar. Bij de Electric is die uitvoering niet beschikbaar en er is dan bovendien weinig keuze in lakkleur.

Je kunt een grijze of een witte kiezen. Dat gebrek in keuze heeft ermee te maken dat de productie van de Hilux Electric op kleinschalige basis plaatsvindt in Zuid-Afrika en dit proces daarom zo overzichtelijk mogelijk moet zijn.

Altijd een vijfzitter

Binnenin de Hilux is er veel veranderd ten opzichte van het uitgaande model. Het interieur doet veel meer denken aan dat van een personenwagen en heeft ook duidelijk invloeden van de veel hoger gepositioneerde Land Cruiser meegekregen. We zien een compleet digitale tellerwinkel en een groot touchscreen met een mooie resolutie. Waar de elektrische versie een bescheiden pookje voor de versnellingsbak heeft, zien we in de mild hybride diesel nog een ouderwetse automaathendel. Je hebt sowieso meer knoppen in de dieselversie, aangezien de overbrengingsverhouding naar de wielen is

aan te passen met een hoge en lage gearing. De Electric heeft permanente AWD en past zelf elektronisch de verhoudingen aan en daar heb je dus geen knoppen voor nodig. Uiteraard blijft de Hilux een werkpaard en dat merk je aan de harde materialen en robuuste bedieningsknoppen. Maar aan de bouwkwaliteit valt niets af te dingen, want je hoort geen bijgeluiden en het blijft opvallend rustig in de cabine. Dat heeft ook wel met de mooie loop van dieselmotor te maken, waar we zo op komen. Het is aangenaam vertoeven in de cabine en bovendien beschik je over best wat luxe als een audiosysteem van JBL en stoel- en stuurverwarming. Het multimediasysteem werkt snel, het is wel zoeken of instellingen in het centrale scherm of in de digitale cockpit moeten worden aangepast.

De bediening van de rijmodi is ook wat omslachtig; er is een speciale button voor Drive Mode maar die gebruik je helemaal niet, omdat je de draaiknop met Select direct kunt bedienen. Tenzij je in het menu van de terreinmodi zit en de auto bijvoorbeeld op Sand of Mud wilt zetten. Maar dan werken de algemene rijmodi Eco, Normal en Sport niet, dus heb je die bedieningsknop alsnog niet nodig.

Zoals gezegd is iedere Hilux standaard een vijfzitter. Tenzij je de dieselversie op grijs kenteken wilt zetten, dan moet je in 2026 de achterbank nog opofferen en een tussenwandje laten zetten. Vanaf volgend jaar wijzigen de regels, maar daar vertellen we je later meer over. Je zit voorin prima op de met kunstleer beklede stoelen. De zittingen zijn vrij kort, maar tijdens het heen en weer schudden op rotsige wegen en zandpaden weten de zetels je goed vast te houden. De Hilux grossiert in handgrepen en andere plekken waar je je aan kunt vastklampen, bovendien heb je veel bekerhouders en andere opbergvakken. Achterin zit je natuurlijk rechtop door de achterruit die in een hoek van 90 graden is geplaatst, maar het blijkt achterin ook behoorlijk comfortabel. In de duurste uitvoering beschik je zelfs over stoelverwarming voor de buitenste twee zitplaatsen en er zijn de nodige oplaadpunten voor mobiele apparaten.

Verschil in vierwielaandrijving

De ruim 200 pk sterke dieselversie wordt ondersteund door milde hybridetechniek, deze motorversie werd in de uitgaande Hilux al geÃ¯ntroduceerd. De 2.8 liter viercilinder blijkt welgemanierd en heeft een hele mooie, rustige loop stationair. Als je de motor aanspreekt, gaat er een kenmerkende dieselgrom klinken, maar ook dan vinden we de auto nog heel beschaafd overkomen.

Op asfalt is de auto uiteraard niet zo gebalanceerd als een SUV, maar toch blijkt de Hilux ook op de vlak prima te handhaven. De automaat is overduidelijk gemaakt voor het zwaardere trek- en terreinwerk, verwacht dus geen strepentrekker bij een inhaalactie of invoegpoging. Op dat vlak kun je beter de Electric hebben, die veel sneller uit de startblokken komt, doordat kracht en koppel direct beschikbaar zijn zonder schakelmomenten. Nog een plusje voor de BEV-variant: je rijdt met permanente AWD, dus ook op het asfalt wordt de kracht over de vier wielen verdeeld. De dieselversie kun je op het asfalt niet met vierwielaandrijving rijden, dus heb je er geen profijt van bij een hevige regenbui op de snelweg.

De ophanging van de diesel is weerbarstiger dan die van de Electric, maar we rijden met 160 kg belading in de laadbak en dan blijkt dat de auto ook op het asfalt prima uit de verf komt. De Electric ligt beter in de bochten door zijn lage zwaartepunt, maar de 48V mild hybride diesel weet ook prima raad met wat bochtenwerk.

Rijbereik en trekkracht

En het grootste voordeel van de diesel ten opzichte van de Electric is dat de auto veel breder inzetbaar is. De auto heeft een trekvermogen van 3.500 kg (1.600 kg voor de BEV) en mag met 1.000 kg beladen worden (740 kg voor de BEV). En dan is er natuurlijk het rijbereik, want we merken dat het in het terrein hard kan gaan. De diesel blijkt geen zuinigheidswonder in deze omstandigheden, we meten een gemiddeld verbruik van 15 liter ook 100 kilometer. Het verbruik van de Electric blijft steevast rond de 40 kWh per 100 kilometer hangen. Gaan we het asfalt op, dan blijft de diesel stevig doordrinken met zo'n 12 liter per 100 km. De Electric gaat dan wel veel bescheidener met zijn stroom om en zakt naar een verbruik van 24 kWh/100km. Met de diesel kom je ook

onder zware omstandigheden nog zo'n 500 km ver, terwijl de Electric zo'n 200 km ver komt bij hogere snelheid. Rijd je veel stadskilometers en op lage snelheid, dan komt de Hilux Electric ruim verder, zo'n 380 km.

Enfin, de kleine gebruikersgroep die voor de volledig elektrische versie zal gaan, doet dat niet omdat ze veel kilometers afleggen. Het zijn de boswachters, waterleidingbedrijven en luchthavens die uitstekend met deze specificaties uit de voeten kunnen. Voor de rest van de doelgroep is er de diesel, daarvan verwacht Toyota zo'n 80 procent aandeel in verkochte Hiluxxen.

Dat overgrote deel kopers raden we aan om tot 2027 te wachten met het registreren van de Hilux MHEV diesel. Vanaf volgend jaar past Nederland de registratie-eisen voor bedrijfsauto's aan naar EU-normen en dat is eindelijk eens goed nieuws. Want waar je eerst nog een minimale hoeveelheid laadcapaciteit moest hebben, mag je de auto vanaf dan als grijskenteken registreren. Het scheelt een boel BPM en wegenbelasting,

dus dat is het wachten waard. Nu komt de dieselversie toch niet eerder dan november 2026 naar Nederland, terwijl de Hilux Electric vanaf nu al te rijden is. ÃŒn 2028 volgt ook nog een versie op waterstof. Wat de dieselversie gaat kosten is afhankelijk van de nieuwe BPM-tarieven, maar op basis van de huidige inschattingen zal de auto een stuk goedkoper uitkomen dan de elektrische versie. Die BEV staat voor 56.570 euro in de boeken en dat is ex. BTW.

Overigens zit de Hilux standaard al erg goed in de spullen, met de grote schermen, stuur en stoelverwarming en keyless entry. De duurdere Professional (59.545 euro ex.) voegt daar nog wat uiterlijke opsmuk, elektrisch verstelbare kunstlederen stoelen en de fijne 360 graden camera's met terrain view aan toe.

Toyota bewijst opnieuw dat de Hilux zich volledig thuis voelt in het terrein. Het is indrukwekkend wat zowel de dieselversie als de volledig elektrische variant voor elkaar krijgen op paden waar je normaal gesproken niet eens zou overwegen een auto naartoe te sturen. Steile rotspassages, diepe modder, waterdoorwadingen en verraderlijk glad gravel: de Hilux verwerkt het allemaal met opvallend veel balans en controle.

Toch straalt de dieselversie nÃ©t wat meer zelfvertrouwen uit. Dankzij de lage gearing en de rustige, constante afgifte van het koppel geeft hij geen moment de indruk dat hij moeite heeft met het terrein. Wel vraagt deze versie meer betrokkenheid van de bestuurder, omdat je zelf moet schakelen en bewust gebruikmaakt van functies als de differentieelsper. De elektrische Hilux neemt dat werk grotendeels uit handen. Hij regelt vrijwel alles zelf en doet dat op een manier die misschien iets kunstmatiger aanvoelt, maar daarom niet minder indrukwekkend is. Het rijden kost minder inspanning en vraagt minder denkwerk, maar toch gaat onze voorkeur uit naar de diesel. Je moet er zelf meer voor doen, en juist dat maakt de ervaring levendiger. Een pistachenoot die je zelf openbreekt smaakt tenslotte ook beter dan een exemplaar dat al gepeld is.

Plus

+ Geen krimp in het terrein
+ Veel luxer interieur
+ Als MHEV, EV en op waterstof

Min

- Bediening soms omslachtig
- Rijbereik van EV houdt niet over