

Инженерам, создающим универсальные вседорожники, всегда так или иначе приходится искать компромисс между высокой проходимостью и более-менее пристойными дорожными повадками. В «Тойоте» придумали свой вариант решения проблемы – электронно-управляемую систему кинетической стабилизации подвески KDSS.



## KDSS

Как все гениальное, KDSS довольно проста. По замкнутому контуру с гидроаккумуляторами, клапанами и датчиками циркулирует жидкость, проходя через два гидроцилиндра, соединяющих стабилизаторы поперечной устойчивости с кузовом. Если автомобиль движется по ровному шоссе, все клапаны системы закрыты, и жидкость теряет возможность свободно перемещаться по системе. Поршни гидроцилиндров блокируются, и стабилизаторы оказываются жестко связанными с кузовом, что в результате предотвращает крены в поворотах. Когда машина попадает на разбитый асфальт, клапаны гидроаккумуляторов открываются, компенсируя резкие

перепады давления жидкости, что позволяет заметно снизить колебания кузова.

На бездорожье электроника и вовсе отключает стабилизаторы. Все клапаны открыты, поршни внутри цилиндров получают полную свободу, и подвеска обретает способность совершать максимальные ходы, обеспечивая наилучшее сцепление колес с поверхностью.

Водителю не обязательно вдаваться в подробности того, как работает система. Ему даже не нужно утруждать себя переключением режимов – электронный блок управления сам знает, что и когда ему делать. Те, кто имел возможность сравнить поведение автомобилей с KDSS и без нее, в один голос заявляют, что система, дескать, позволяет чувствовать себя намного увереннее как на бездорожье, так и на хорошей дороге. А уж про повороты и говорить нечего: в крутом вираже да на хорошей скорости помощь гидравлики, поддерживающей кузов в горизонтальном положении, может оказаться просто неоценимой.

Разработанная в 2004 году, система отличается высокой надежностью. Как правило, у владельцев автомобилей KDSS претензий к ее работе нет. Надо лишь не забывать через 60–80 тыс. км поменять жидкость и проверить баланс давления, но непременно у дилеров, располагающих для этого специальным оборудованием и квалифицированным персоналом. В противном случае система просто перестанет «чувствовать дорогу».

Когда речь идет о безопасности, мелочиться не стоит. Даже ощутимая, как может показаться поначалу, переплата на поверку не такое уж мотовство. Разница в цене между «Прадо-Комфорт» без KDSS и версией «Элеганс», оборудованной ею, немалая – 203 тысячи руб. Однако в эту сумму входит масса других опций, без которых люксовый вседорожник смотрится как обнищавший граф – ксеноновые фары, подсветка порогов, рейлинги, парктроник, камера заднего вида, датчики дождя и света, подогрев и электрорегулировка сидений и многое другое.



### **МЫ РЕШИЛИ:**

Электронно-управляемая система кинетической стабилизации подвески для вседорожника полезна и нужна. Даже если вы не любитель скакать по валунам, она вполне может сыграть добрую службу в ситуации, когда придется, скажем, резко объезжать возникшее на дороге препятствие – это отличное дополнение к ESP.