

## ACURA ZDX 2010



En employant la plateforme et des éléments mécaniques du MDX, Honda a créé un véhicule qu'il considère comme « un véhicule multisegment affichant l'allure d'un coupé sport personnel ». Cela signifie en fait que le ZDX est conçu pour déplacer deux adultes avec leurs bagages. Au chapitre des dimensions, le ZDX est un peu plus long que le MDX (4,3 cm) mais surtout moins haut (13,7 cm). Il présente les mêmes dimensions que ses deux principaux concurrents que sont le BMW X6 et l'Infiniti FX, sauf pour la hauteur, qui est moindre. Le ZDX est animé par un V6 de 3,7 litres et peut compter sur le système de quatre roues motrices appelé SH-AWD.

### Habitacle et espace de chargement

Le véhicule étant bas et les seuils très larges, l'accès à l'avant est difficile surtout pour les personnes de grande taille. Les sièges s'avèrent très confortables, mais ils le seraient davantage si on pouvait régler l'angle de l'arrière du coussin. La position de conduite plaira à pratiquement tous les conducteurs. Le dégagement pour les jambes est bon, mais il est limité pour la tête des personnes de grande taille.

À l'arrière, l'accès est encore pire qu'à l'avant parce que le toit est très incliné et qu'il y a très peu d'espace entre le coussin de la banquette et le pilier B. La banquette peut accueillir deux adultes qui trouveront le confort moyen parce que le coussin est bas. L'espace pour les jambes est bon, mais celui pour la tête est juste, même pour une personne de taille moyenne. Le dossier est rabattable 60/40 et forme un plancher plat, qui laisse toutefois un espace, derrière les sièges avant, dans lequel un chien peut tomber.

La capacité de chargement du coffre est moyenne. En effet, son plancher est haut et, en raison de l'inclinaison prononcée du hayon, la hauteur du plafond diminue de 20,5 cm de l'avant à l'arrière, en passant de 59,5 cm à 39 cm sur une distance de 71 cm. De plus, le seuil est haut et inégal (plus bas au centre que sur les côtés). On dispose de 93 cm derrière la banquette avec le dossier relevé et de 185 cm derrière les sièges avant ajustés pour des personnes de grande taille. La largeur de l'espace de chargement atteint 96,5 cm. Heureusement, on peut compter sur un réceptacle relativement spacieux sous le plancher. Le hayon ouvre grand.

### Commodités et sécurité

La finition de l'habitacle est excellente et la qualité des matériaux impressionne. Honda a fait de grands efforts pour améliorer l'insonorisation en utilisant des pièces d'étanchéité en matériaux composites, en passant de nombreuses heures dans le tunnel aérodynamique, en employant un pare-brise à atténuation acoustique, etc. On peut dire que l'insonorisation est réussie, sauf pour les bruits de route, sur certains pavés, qui nous parviennent sous la forme d'un grondement désagréable. On trouve de nombreux espaces de rangement.

Les instruments et les accessoires sont bien disposés et le soir, tout est éclairé. Le système de chauffage est efficace. Les clignotants sont à peine audibles. Les lave-phares peuvent être activés par le conducteur, ce qui est bien, mais après un démarrage du moteur, ils entrent en fonction automatiquement la première fois qu'on utilise les gicleurs pour le pare-brise, ce qui est inutile puisqu'il y a déjà une commande à part.

Honda démontre son respect de l'environnement par une réduction encore plus importante de métaux comme le chrome et le plomb, de composés organiques volatiles (VOC) et de polychlorure de vinyle (PVC). De plus, le ZDX est le premier véhicule Acura à être équipé d'un écran de système de navigation sans mercure. Dans ses installations, une chaîne spécialisée trie les divers matériaux de rebut en vue de leur recyclage.

L'équipement de sécurité comprend six coussins gonflables (deux à l'avant, deux latéraux, deux rideaux), quatre freins à disque avec ABS, un système antidérapage, cinq appuie-têtes dont deux actifs à l'avant et la structure de carrosserie à compatibilité avancée, appelée ACE, qui permet aux occupants de la voiture de mieux s'en sortir en cas de collision frontale avec un véhicule plus haut ou plus bas. La visibilité est bonne vers l'avant, mais tous les piliers créent des angles morts importants et même très importants à l'arrière. De plus, vers l'arrière la visibilité laisse à désirer à cause de la barre qui fait jonction entre la partie oblique et la partie verticale du hayon. Le miroir intérieur crée un angle mort en oblique vers la droite. On peut voir des reflets du dessus du tableau de bord dans le pare-brise et la garniture au fini métallique engendre un reflet gênant dans la vitre latérale au niveau du miroir extérieur du conducteur. Les phares au xénon sont efficaces. On note l'absence d'un essuie-glace sur la vitre du hayon.

Dans les tests du gouvernement américain, le ZDX obtient cinq étoiles, sur cinq, pour la protection des occupants avant en cas de collision frontale et pour celle de tous les occupants lors d'un impact latéral. Sa résistance au capotage lui vaut quatre étoiles. L'Insurance Institute for Highway Safety décerne au ZDX sa meilleure cote, «bonne», pour la protection du conducteur lors d'une collision frontale décentrée et la cote «acceptable», la deuxième meilleure, pour la protection de tous les occupants lors d'un impact arrière.

## **Moteur et transmission**

Le V6 de 3,7 litres, qui développe 300 chevaux et 270 livres de couple, a vu plusieurs de ses composantes améliorées : bloc-cylindres plus rigide, refroidissement des culasses amélioré, nouveau système de commande des soupapes, nouveau système EGR, corps de papillon des gaz plus grand, nouveaux ressorts de soupapes d'admission, etc. Ce moteur procure des accélérations et des reprises vives et bien senties. Malgré tout, sous les 3 000 tr/min, on a parfois l'impression qu'il peine à déplacer les quelque 2 010 kg du ZDX. Heureusement, ce V6 monte facilement en régime. Il est cependant un peu bruyant lorsqu'il force.

La nouvelle transmission automatique à six vitesses fonctionne généralement avec beaucoup de douceur, surtout en montant les vitesses. Lors d'un ralentissement important ou d'un arrêt, on la sent rétrograder. Elle est d'ailleurs un peu lente à rétrograder en première ou deuxième vitesse. On peut partir en deuxième vitesse. En mode sport, la sixième vitesse n'est jamais engagée et la cinquième ne l'est qu'à très haute vitesse. En mode manuel, les changements de rapports sont assez rapides. Cette transmission est dotée d'une caractéristique intéressante : dans une courbe, elle n'engagera pas une vitesse supérieure tant que la voiture se trouve dans le virage.

Le système de quatre roues motrices, appelé SH-AWD pour Super Handling All-Wheel-Drive, est très sophistiqué; non seulement distribue-t-il le couple aux roues avant et arrière, mais il le fait aussi à chacune des roues arrière. En conduite normale, jusqu'à 90 % du couple va

aux roues avant. En forte accélération, jusqu'à 70 % est dirigé vers les roues arrière. Dans une courbe, en conduite sportive, jusqu'à 100 % du couple envoyé aux roues arrière peut être destiné à la roue extérieure afin de faciliter le virage. Un affichage dans le tableau de bord démontre instantanément la répartition du couple et on se rend compte que dans plusieurs situations, elle est près de 50/50 avant/arrière. Cela peut sembler compliqué, mais ça fonctionne et on sent le véhicule pivoter avec aisance dans une courbe lorsqu'on accélère avec entrain.

### **Comportement routier**

La suspension indépendante aux quatre roues a été calibrée avec un très beau mélange de souplesse et de fermeté, qui se traduit par une portée généralement très confortable. À l'occasion, on peut ressentir quelques réactions fermes, mais sans plus. La tenue de route est très bonne sur pratiquement tous les types de pavé. On a l'impression de conduire un véhicule robuste dont le travail de la suspension procure des sensations comme celles de certains véhicules européens, ce qui n'est pas courant dans un produit japonais. Il faut noter que le ZDX roule sur des pneus de 19 pouces, qui nécessiteront un portefeuille bien garni lors de leur remplacement.

Un peu lourde, surtout à basse vitesse, la servodirection est stable, précise et rapide. Elle procure un peu de sensations de la route. Le rayon de braquage est court. Les freins sont très puissants, doux et résistent bien à l'évanouissement.

### **Inspection**

Dans un centre de vérification technique de CAA-Québec nous avons constaté que le ZDX repose sur une plateforme robuste qui n'est malheureusement pas protégée par un antirouille et dont plusieurs joints ne sont pas scellés. Le capot n'ouvre pas grand et dans le compartiment moteur, le réservoir de lave-glace se trouve très près de celui de la servodirection, ce qui peut engendrer de la confusion. Le pneu de secours est placé sous le véhicule et n'a droit à aucune protection, ce qui est inadmissible pour un véhicule de ce prix. C'est une courroie qui entraîne les arbres à cames.

### **Conclusion**

Par son confort à l'avant, les performances de son moteur, son comportement routier et son habitabilité limitée, le ZDX est plus prêt du coupé sport personnel que du multisegment. Il faut dire que les lignes un peu spéciales du véhicule lui imposent des contraintes importantes aux chapitres de la visibilité et de l'espace derrière les sièges avant. Ceux et celles qui peuvent s'accommoder de ces particularités apprécieront être au volant d'un véhicule solide et agréable à conduire.

**POUR** : moteur vif, confort à l'avant, portée, tenue de route, structure rigide, assemblage et finition.

**CONTRE** : accès surtout à l'arrière, visibilité, seuils de porte très larges, plancher du coffre élevé, espace et confort à l'arrière, reflets dans le pare-brise et dans la vitre de la porte avant gauche.

## **ACURA ZDX 2010**

**Moteur** : V6, 3,7 litres, 24 soupapes

**Puissance** : 300 ch à 6 300 tr/min

**Couple** : 270 lb-pi à 4 500 tr/min

**Transmission** : automatique 6 vitesses  
**Suspension** : indépendante/indépendante  
**Freins** : disques/disques  
**Empattement** : 275 cm  
**Longueur** : 488,7cm  
**Largeur** : 217,4 cm (avec les miroirs)  
**Hauteur** : 159,6 cm  
**Poids** : 2 013 à 2 016 kg  
**Pneus** : P255/50R19; P255/45R20  
**Capacité maximale de remorquage** : 680 kg  
**Coussins gonflables** : deux à l'avant, deux latéraux, deux rideaux

### **Consommation de carburant**

Selon Ressources naturelles Canada :

Ville : 12,7 L/100 km (22 mi/gal)      Route : 8,8 L/100 km (32 mi/gal)  
Pendant l'essai : 12,5 L/100 km (23 mi/gal)      Température : 5 °C à 18 °C

**Émissions de CO<sub>2</sub>** : 5 253 kg/20 000 km

**Capacité du réservoir** : 79,5 litres

**Type de carburant** : essence super

### **Accélération :**

0-100 km/h : 7,6 secondes

60-100 km/h : 5,3 secondes

**Concurrents** : BMW X6, Infiniti FX

### **Garanties :**

- Véhicule complet : 4 ans/80 000 km
- Principales composantes : 5 ans/100 000 km
- Rouille de surface : 4 ans/80 000 km
- Perforation : 5 ans/kilométrage illimité
- Antipollution : 4 ans/80 000 km sur tout. 8 ans/130 000 km sur le convertisseur catalytique, le module de commande électronique, le dispositif de diagnostic de bord.

### **Prix de pièces d'origine :**

- Pare-choc arrière : 959 \$
- Disque de frein avant : 129 \$
- Plaquettes de frein : 80 \$
- Silencieux : 685 \$
- Aile avant : 291 \$

**Prix des versions** : 55 990 \$

### **Principales options :**

- Ensemble technologique : 3 600 \$

**Prix du véhicule essayé** : 55 990 \$

**Frais de transport/préparation** : 1 895 \$

**Nombre de concessionnaires** : Québec : 11      Canada : 41