



Essai

Dépanneuse ACMAT Jigé 4X4



La hauteur de 1,80 m avec sa rampe de gyrophare n'est pas un problème.
6-feet high, including its revolving light rack

Avec ses faux airs de Hummer, ce nouveau 4X4 offre des capacités et des performances supérieures au Toyota. Son coût d'acquisition inférieur et une conception militarisée devraient combler tous les dépanneurs.

PROVENANCE DU CHÂSSIS

Le châssis provient en fait des usines NISSAN. Si la cabine est extraite du modèle Navara dans sa configuration -deux portes plus portillon arrière-, ce nouveau 4X4 n'a pas grand chose en commun avec le modèle 'civil' vendu chez les distributeurs de la marque nipponne. D'ailleurs, ce châssis cabine ne peut être commandé que chez Jigé International qui a négocié une exclusivité de distribution pour toute l'Europe pour le marché civil. L'entretien et la maintenance seront assurés dans le réseau Renault Trucks.

TRAITÉ POUR L'APPLICATION MILITAIRE

Traité pour l'application militaire avec un acier spécial haute résistance dans les usines Nissan, il est modifié et renforcé par la société ACMAT qui est une filiale du « pôle défense » de Renault Trucks. Basée en France, à Saint Nazaire (FR44), ACMAT propose depuis 2009 la base du châssis en version *Pick Up* et baptisé ALTV, qui a servi à la conception de cette dépanneuse. L'ensemble de l'infrastructure militarisée du ALTV de chez ACMAT n'a subi que deux modifications importantes : le



Même chargé d'une Classe E, l'avant de la dépanneuse n'est pas délesté.

Even with a Class E load, the front of the tow truck is not unbalanced



L'accès à la cabine est facilité par ses portes antagonistes. With reverse-hinged doors, cab access is easier

TEST DRIVE

JIGÉ ACMAT 4X4 TOW TRUCK

With a faux Hummer flair, this new 4X4 has better capacities and performs better than its Toyota counterpart. Plus, this tow truck's military look and feel, together with its lower cost, is sure to please any tow operator.

CHASSIS ORIGIN

The chassis, in fact, is manufactured in Nissan plants. Although the cab has a Navara layout (2 doors plus a back gate), this new 4X4 does not have

much in common with the Japanese automaker's 'civilian' model, currently sold by its distributors. In fact, you can only get this chassis cab from Jigé International, which negotiated an exclusive European distribution deal for the civilian market. Maintenance and repairs are ensured by the Renault Trucks network.



BUILT FOR MILITARY USE

Starting with military-grade high-resistant steel in the Nissan plants, the chassis is then modified and further reinforced by the ACMAT group, a subsidiary of Renault Trucks 'defense' division. Based in Saint Nazaire, France (FR44), ACMAT has been offering a Pick Up version of the chassis base since 2009, with the ALTV being used on this particular tow truck model. All in all, the ACMAT's ALTV's military construction has only undergone two major changes: the front bumper has been switched for a push-bar (with 155 lbs. of counterweight) and an air ride suspension system replaces the original leaf spring suspension. In fact, Jigé International performs these last two modifications.

A VERY PROMISING JIGÉ – ACMAT PARTNERSHIP

This partnership between Jigé International and ACMAT might well launch a small revolution in 4X4 compact tow trucks. It's been ten years since Toyota has stopped distributing the chassis en masse, so only individual unit imports were available to meet a very large demand. Land Rover tried to corner the market, more or less successfully. For example, it tried to do this with the SAV, but the Land Rover network could



Essai ACMAT JIGÉ 4X4



DES MENSURATIONS GÉNÉREUSES POUR LE CONDUCTEUR

La cabine offre 4 places théoriques avec deux strapontins à l'arrière – lequel peut aussi être agencé en atelier mobile. A l'avant, la largeur aux coudes est si généreuse que l'on oublie vite le Land Rover Defender et même le Toyota HZJ79. Revers de la médaille : l'ACMAT est le véhicule le plus large des trois à l'extérieur, avec 1,880 m soit 190 mm de plus que la Defender et 20 mm de plus que le Toyota avec ses jantes larges... mais est-ce réellement gênant ?

La hauteur en revanche est de 1800 mm pour l'ACMAT, soit 70 mm de moins que la hauteur du Toyota et 20 mm de moins que le Land Rover (toit rabaissé).

En longueur, l'ACMAT ALT V est de 5,070 m contre 5,110 m pour le Toyota et 5,076 m pour le Defender.



La largeur n'est que de 20 mm supplémentaires comparé au Toyota en jantes larges. The width is only a - inch more than the Toyota model, with large wheel-rims

UNE PUISSANCE INCONNUE JUSQU'À CE JOUR

Alors que la puissance du HZJ79 de Toyota et du Defender de Land Rover est de 130 ch, l'ALT V d'ACMAT offre 190 ch pour un couple de 450 nm à 2000 tr/mn. La vitesse de pointe atteint 165 km/h et atteint le 0 à 100 km/h en douze secondes. La boîte six vitesses est manuelle et le rayon de braquage se réalise en 6,70 m (80 cm de moins que les Toyota et Land Rover). Hormis le ISUZU D-Max qui offre une motorisation comparable à l'ACMAT, c'est la première dépanneuse compacte à quatre roues motrices qui offre de telles prestations. Avec un plus incontournable pour l'ACMAT, homologué pour l'Europe en 3,5T alors que le constructeur ISUZU refuse jusqu'à ce jour d'homologuer son D-Max au-delà de 3T.

Les plus techniques :

- Eclairage intégral LED.
- Nouvelle carrosserie sur mesure.
- 20 litres de plus de rangement de coffres.
- 40% de puissance électrique supplémentaire avec 2 batteries de 1440 CCA.
- Compresseur d'air avec réservoir de 8 litres autonome.

ACMAT

La société française basée à St Nazaire (FR44) développe et fabrique depuis plus de soixante ans des véhicules tactiques militaires dont des 4x4 et 6X6 blindés. ACMAT est le constructeur du célèbre VLRA, décliné en soixante-dix versions pour cinquante armées du monde. Avec une nouvelle gamme de VLRA2 et ALT V, ACMAT élargit son offre de véhicules. Intégré au « pôle défense » de Renault Trucks depuis 2006, ACMAT a enregistré en 2008 un CA de 30 millions d'euros.



Les nouveaux feux à LED sont intégrés. New, integrated LED lights

pare-choc avant a été remplacé par un poussoir (lesté à 70 kg) et les suspensions à lames ont été remplacées par une suspension sur coussins d'air. A noter que ces deux dernières modifications ont été réalisées chez Jigé International.

UN PARTENARIAT JIGÉ – ACMAT TRÈS PROMETTEUR

Le partenariat Jigé International et ACMAT risque de déboucher sur une petite révolution dans le domaine de la dépanneuse compacte 4X4. Depuis dix ans que le châssis n'est plus distribué par le réseau Toyota, des importations isolées ont permis de répondre à une forte demande. Land Rover a tenté de s'imposer sur ce marché avec plus ou moins de succès – notamment au niveau du SAV qui peine à être assuré par le réseau Land Rover. Sur ce dernier point, le 4X4 ACMAT sera théoriquement le bienvenu dans le réseau Renault Trucks.

LE BRAS MID CITY 6 À L'HONNEUR

On ne change pas une équipe qui gagne chez Jigé. Le bras Mid City offre une capacité technique de 1700 kg au centre du panier rentré et 1200 kg au centre du panier extension sortie (1590 mm du bras). Si les capacités techniques sont comparables aux mêmes équipements sur les châssis des autres marques, une différence de charge importante est relevée

(suite page 24)

barely cover the maintenance involved. On this last point, the ACMAT 4X4's maintenance is supposedly guaranteed by the Renault Trucks network.

LOTS OF ROOM FOR THE DRIVER

In theory, the cab can seat 4, with two jump seats in the back. This back area can also be fitted with a mobile workshop. In front, the generous elbowroom quickly makes you forget the Land Rover Defender and even the Toyota HZJ79. On the flip side, at 6 feet, the ACMAT's exterior is also the largest of the three, that is, 7 inches more than the Defender and, despite its large wheel rims, one inch more than the Toyota... but, is the ACMAT really that cumbersome?

Actually, the ACMAT's height is less than 6 feet. That's 2 inches less than Toyota and one inch less than the Land Rover (with the top down). Also, the ACMAT ALTV is 16 feet long, versus 16' for the Toyota and a little over 16' for the Defender.

NEVER-BEFORE-SEEN POWER...UNTIL NOW

While the Toyota's HZJ79 and the Land Rover's Defender both have 130HP, ACMAT's ALTV offers a total of 190HP with 330 ft. lb. of torque @ 2000 rpm. It also can reach speeds of 100+ mph and go from 0 to 60 mph in twelve seconds flat. Plus, it has a six-speed manual transmission with a turning radius of 22 feet (31 inches less than both the Toyota and Land Rover). Save for the ISUZU D-Max, with a similar power train to the ACMAT's, it's the first 4WD compact tow truck with such performance capabilities. Plus, the ACMAT 3.5-ton model is European-certified, a leg-up on ISUZU. Thus far, ISUZU's D-Max is not certified over 3 tons.

THE ACCLAIMED MID CITY 6 BOOM

At Jigé, they don't mess with a winning formula. The Mid City boom has a 3,750-lb mid-point lifting capacity for the retracted wheel-lift and a 2,650-lb mid-point capacity for the extended wheel-lift (62 inches from the boom). Although the lifting capacity is similar on other chassis models outfitted with the same equipment, there's an important payload difference thanks to ACMAT's white card. With the boom retracted, there's still 1,150 lbs. left on the ACMAT's white card versus 915 lbs. on the Land Rover. The difference is even greater when the boom is extended.



Les deux coffres offrent 20L de volume en plus.
The two trunks provide almost a cubic foot more storage

Technical advantages:

- Integrated LED lights
- New custom-made body
- Nearly a cubic foot more storage room
- 40% more extra electric power thanks to 2 batteries with 1440 CCA each
- Portable air compressor with a 2-gallon reservoir

ACMAT

For over 60 years, the Saint Nazare-based French company (FR44) has been developing and manufacturing tactical military vehicles such as armoured 4x4s and 6X6s. ACMAT also manufactures the world-renowned VLRA, which has been adapted into 70 different versions for 50 armies around the globe. With a new series of VLRA2 and ALTV, ACMAT is widening its range of vehicles. Part of Renault Trucks' 'defense' division since 2006, ACMAT posted \$42 million in profits for 2008.



La commande de transmission.
The transmission controls

As we write this, Jigé has just begun production, which should put out up to 6 units per month, at cruising speed, by the beginning of summer 2011.

"We're now taking orders, and we already have 40 reservations" says Jean Georges, President of Jigé International.

Also, a hydraulic wheel-lift option is available for an extra \$3,360. This option has all of the same advantages as the Z boom, but with radio-controlled forklifts.

We estimate that the JIGE ACMAT tow truck will cost \$112,150. It cannot be purchased separately, without its equipment.

TEST DRIVE

First off, it's a little annoying to get the ACMAT going, as it stays too long in first gear. The easy gear shifts more than make up for this flaw, which is really useful when parking, for example. As for



L'option atelier mobile coulissant.
The sliding mobile workshop option



Essai ACMAT JIGÉ 4X4



the rest, the general feel of it is very good. While hauling a Renault Mégane, which I towed under all the ACMAT's possible configurations, I quickly forgot about the Toyota and Land Rover, now ancient history on all fronts. The engine's power and torque blew me away, and it handles just as comfortably as a car. The spacious cab is fitted with bucket seats, covered in anti-stain military upholstery. You can also carry two additional passengers in the back thanks to its 2 + 2 grey card certification (this certificate of conformity allows it 2 occasional-use seats, in addition to the 2 standard seats).

With its electric command located on the dashboard, you can switch from two-wheel to four-wheel drive and back in less than a minute. This also reduces braking distance at speeds up to 60 miles an hour, a major plus. Comparable, even superior to its Toyota counterpart, braking in 2WD mode is very effective in urban areas. LDM suggests, however, switching to 4WD braking on the highway to reduce the adverse effects the ABS brakes might have on the front powertrain. This tow truck handles urban driving remarkably well, and is much appreciated by fellow drivers! Both its turning radius and 6-ft height made my life a whole lot easier when I was driving it around in an underground parking garage. However, I did miss the up/down buttons on the dashboard. The safety functions are also somewhat restrictive, as I had to keep a finger on two control buttons at the same time to activate the wheel-lift. Still, you can always use the radio controls, if that's your kind of thing.

Aside from these relatively small details, the JIGE ACMAT is certainly a most worthwhile consideration for any tow operator, unrivalled in today's market. Now, tow and recovery companies can also enjoy the military efficiency of this truly remarkable product. Let's just hope that its chassis supply won't be affected by the aftermath of the earthquake in Japan.



Le plein de carburant se fait depuis le coffre gauche. Gas is pumped into the left side



Manu est le designer de la carrosserie Jigé. Manu is the designer of the Jige custom body.

sur la carte blanche de l'ACMAT. Extension rentrée, il reste 521 kg sur la carte blanche de l'ACMAT contre 415 sur celle de Land Rover. La différence est encore plus importante extension sortie.

A l'heure où nous écrivons ces lignes, la production chez Jigé est à ses débuts et devrait atteindre six unités par mois en vitesse de croisière au début de l'été 2011.

« Le carnet de commandes est déjà ouvert avec quarante réservations déjà effectuées », nous confie Jean Georges, Président de Jigé International.

Une option panier hydraulique est disponible pour un surcoût de 2400 €. Cette option offre les avantages du bras en Z avec les commandes des fourches depuis la radio commande.

La dépanneuse ACMAT JIGE ne pourra être vendue sans son équipement, à un prix que nous estimons aux alentours de 80 000 €.

L'ESSAI SUR ROUTE

Ce qui agace tout de suite, au démarrage de l'ACMAT, c'est le rapport beaucoup trop long de la première vitesse. Un défaut qui peut être compensé avec le passage en vitesse courte, dans les parkings par exemple. Pour le reste, le sentiment général est très bon. En remorquage d'une Renault Mégane avec laquelle j'ai roulé plusieurs heures dans toutes les confi-

gurations, j'ai rapidement oublié les Toyota et Land Rover qui passent pour des ancêtres sur tous les points. La puissance du moteur et le couple m'ont bluffé, dans un confort de route digne d'une voiture. La cabine spacieuse est équipée de sièges spécifiques avec un revêtement militarisé anti-tache. A noter, la possibilité de transporter deux passagers à l'arrière grâce à une homologation carte grise 2 + 2 (deux places + deux places occasionnelles mentionnées sur le certificat de conformité). Jusqu'à 100 km/h, le passage de deux roues motrices en quatre roues et inversement se fait au moyen d'une commande électrique sur le tableau de bord qui réagit en moins d'une minute. Un plus incontournable, notamment pour réduire les distances de freinage. Si le freinage en mode 4X2 donne toute satisfaction en zone urbaine avec des performances comparables à celles du Toyota - voire supérieures -, le conseil LDM est de passer en mode 4 roues motrices sur route pour limiter les effets indésirables de l'ABS sur le train avant. La maniabilité en zone urbaine est remarquable et cette dépanneuse est très appréciée des riverains ! Dans un parking souterrain, le rayon de braquage et la hauteur de 1,80 m m'ont facilité la vie. Je regrette l'absence de boutons de montée et descente au tableau de bord ainsi que la contrainte imposée par la fonction sécurité des commandes extérieures de maintenir le doigt appuyé sur deux boutons pour commander le panier. Reste la radio commande, pour ceux qui aiment. Hormis ces points de détail, l'ACMAT JIGE est certainement l'outil incontournable du moment pour tout dépanneur. Un produit abouti, avec une exigence de conception militaire qui ne peut être que bénéfique aux entreprises de dépannage-remorquage. Il reste à espérer que l'approvisionnement des châssis ne sera pas affecté par les problèmes liés aux séismes au Japon.