

CAMIONS LOURDS

Hino XL

Hino Canada et le nouveau XL Classe 8

Bien plus qu'un nouveau camion

Par Claude Boucher



Photo © Hino Canada

Hino Canada a récemment annoncé l'arrivée sur le marché de son tout premier camion Classe 8, le Hino XL. Tout comme la quasi-totalité de la gamme de camions Hino vendus au Canada, le XL est depuis quelques semaines assemblé à l'usine de Woodstock en Ontario. L'arrivée de ce camion entièrement nouveau était, à défaut de pouvoir en faire l'essai immédiatement, l'occasion rêvée pour une visite exclusive de Transport Magazine/L'Écho du Transport des installations de production de Hino Canada, et une entrevue tout aussi exclusive avec son nouveau président, Eric Smith.



La structure du nouveau XL est prête pour recevoir la nouvelle cabine.



Nos hôtes lors de la visite de l'usine de Hino à Woodstock

Notre dernière visite de l'usine d'assemblage de Hino Canada à Woodstock remonte à près de 10 ans. Il va sans dire que bien de l'eau a coulé sous les ponts depuis. À l'époque, seuls les camions conventionnels de Hino étaient assemblés en sol canadien, les modèles à cabine basculante étant importés tout assemblés directement du Japon. Aujourd'hui, presque toute la gamme des camions Hino est construite à Woodstock. Seule la structure nue de la cabine arrive du Japon préassemblée.

Cette façon de faire a permis à Hino de grandement nord-américaniser ses camions, en incorporant des composantes conçues et fabriquées ici, pour le marché d'ici.

« Nous sommes une compagnie unique en Amérique du Nord », souligne Derek Holman, conseiller principal en administration, qui nous accompagne tout au long de la visite de l'usine avec Mark Lorentz, vice-président aux ventes de Hino Canada, et Albert Decelles, directeur régional des ventes pour le Québec. « Les camions assemblés dans notre usine de Woodstock sont destinés uniquement au marché canadien, tandis que les camions assemblés à l'usine de Virginie-Occidentale sont vendus seulement aux États-Unis. Et franchement, nos clients apprécient le fait que nos camions soient fabriqués au Canada. »

L'usine de Woodstock assemble environ 3000 camions par année. Curiosité, même si les fabricants de voitures japonaises sont certainement les plus avancés en matière d'automatisation et de robotisation, ici, à Woodstock, chaque camion Hino est assemblé par une équipe dévouée d'une centaine de personnes, sans aucune robotisation.

« Notre processus est très manuel », poursuit Derek Holman. « Notre usine est très silencieuse, très propre, bien éclairée, sans aucun équipement qui génère de la chaleur. C'est un endroit agréable pour les gens qui y travaillent. »

Les deux groupes de camions, soit les camions à cabine conventionnelle et les camions à cabine avancée, sont assemblés sur la même chaîne de montage, à une cadence bien précise. Une fois l'assemblage complet terminé, les camions sortent de cette usine, après un processus de contrôle de qualité complet.

Le nouveau XL

Lors de notre visite en avril, l'équipe de l'usine de Woodstock venait à peine de commencer l'assemblage de la nouvelle gamme de camions de classe 7 et 8, le Hino XL. Compte tenu des composantes très différentes de cette gamme de camions, moteur, châssis, suspensions, cabine et capot, une chaîne d'assemblage distincte et séparée a été conçue pour le XL. Une équipe spécifique de travailleurs se dédie à l'assemblage de ce nouveau produit.

Nous avons eu l'occasion de voir le XL à Indianapolis en mars et à ExpoCam à Montréal en avril. Mais ce contact direct en plein processus d'assemblage nous a permis de mieux comprendre à quel point il s'agit véritablement d'un nouveau camion. La structure de la cabine est la même que la gamme poids moyen de Hino, mais la similitude s'arrête ici. Un nouveau capot, un intérieur entièrement redessiné, d'une qualité de finition impressionnante, des ailes et un pare-chocs différents, font que le XL se démarque des autres produits Hino.

Sur le plan mécanique, Hino apporte avec ce nouveau modèle son moteur A09, un 6 cylindres en ligne turbocompressé de 8,9 litres, qui offre de 300 à 360 chevaux, et un couple de 900 à 1150 lb-pi. Le A09 de Hino a bien entendu fait ses preuves un peu partout où la marque Hino est distribuée au monde, et arrive au Canada avec une réputation enviable de fiabilité et durabilité. Le nouveau président de Hino Canada, Eric Smith, a pleinement confiance en ce nouveau moteur.



Le contrôle de qualité à la fin de la chaîne de montage

« Non seulement j'ai confiance en ce moteur, mais c'est absolument notre force, chez Hino, et nos clients sont assurément d'accord avec cette affirmation. Les mots qui viennent à l'esprit quand on pense à Hino sont fiabilité et durabilité. Et quand on regarde ce moteur, c'est décidément la partie la plus robuste du produit que nous offrons. »

Le nouvel intérieur complètement revu du XL est impeccable, et est doté des plus récentes technologies de série ou en option, qu'on pense aux contrôles au volant, au Bluetooth, à l'affichage électronique multifonctions, mais aussi aux caractéristiques de sécurité comme le contrôle de stabilité, le système d'évitement de collisions ou l'avertissement de sortie de voie.

« Le XL est initialement lancé avec une série de caractéristiques qui s'adresse en priorité à notre base de clients actuelle, des clients qui nous demandent ce camion depuis longtemps », nous explique Mark Lorentz, vice-président aux ventes. Nous allons commencer avec ces caractéristiques, et au fil du temps, nous ajouterons des variantes et des options, pour viser de nouveaux marchés que nous n'avons pas présentement. »

CAMIONS LOURDS

Hino XL

Disponible initialement en version camion porteur 6X4 et 4X2, le nouveau XL fera graduellement son arrivée chez les concessionnaires Hino au cours des prochains mois.

Eric Smith, premier président canadien de Hino Canada

Nous avons profité de notre visite à l'usine Hino de Woodstock pour aller rencontrer le président de Hino Canada, Eric Smith, qui est entré en poste en février dernier, en remplacement de madame Yumiko Kawamura qui occupe maintenant le poste de directrice générale de la division nord-américaine de Hino Motors Limitée. Eric Smith est le premier président non japonais et canadien de Hino Canada, depuis sa fondation. Il est loin, toutefois d'être un nouveau venu, puisqu'il est au sein de l'organisation depuis 2007. Il a graduellement monté dans la hiérarchie de l'entreprise, et occupait jusqu'à janvier dernier le poste de vice-président principal, ventes et service à la clientèle.

En 2018, le président de Hino Amérique du Nord lui a demandé de préparer un plan, une vision pour Hino Canada jusqu'en 2025.

« On m'a demandé de préparer ce plan, pour le présenter aux hauts dirigeants au Japon. En septembre dernier je suis donc allé au Japon pour livrer cette présentation, que j'avais préparée durant des mois et des mois. Non seulement il s'agissait d'un plan pour l'avenir de l'entreprise jusqu'en 2025, mais j'y présentais aussi ce que nous allions faire en terme de production, à notre usine de Woodstock. À ce moment, j'ai su que j'étais sur la voie qui avait commencé des années auparavant. »



Photo © Hino Canada

Eric Smith admet que cette expérience aura été intimidante, mais il était néanmoins confiant.

« J'ai passé beaucoup de temps avec les hauts dirigeants au Japon, et je les connais bien, puisque je leur présente notre plan d'affaires stratégique deux fois l'an depuis 2011. Je suis devenu un visage familier pour eux, et je crois que ça m'a aidé à gagner leur confiance. »

Et ce plan, donc ? Quel est l'avenir de Hino Canada selon Eric Smith ?

« Nous avons connu une année remarquable en 2018 chez Hino Canada. Nos ventes sont en progression depuis cinq années consécutives, nous avons atteint le sommet des parts de marché dans les catégories que nous desservons globalement, et la première position dans les camions de classe 5 et 6. En terme de croissance entre aujourd'hui et 2025, nous prévoyons augmenter nos ventes de 60%.

L'arrivée d'une toute nouvelle catégorie de camions chez Hino, le nouveau XL, n'est pas étrangère à l'optimisme d'Eric Smith pour la croissance des ventes. Mais le président de Hino Canada souhaite aussi voir l'expansion de son réseau de concessionnaires.

« Nous avons actuellement 53 concessionnaires d'un océan à l'autre. Et nous ajouterons de nouveaux concessionnaires, pour mieux

soutenir la marque, spécialement en termes de pièces et service. C'est là que nous mettrons notre focus. Nous voulons nous assurer d'offrir le meilleur service de l'industrie. »

L'usine de Woodstock de Hino Canada suivra la cadence de cette croissance des ventes, estime Eric Smith. Selon lui, des gains en efficacité peuvent encore être faits dans les installations actuelles, en restructurant les chaînes d'assemblage pour réduire le temps nécessaire pour assembler les camions, et en augmentant les processus de pré-assemblage de diverses composantes.

En terminant notre entrevue avec le nouveau président de Hino Canada, celui-ci a tenu à nous rappeler que s'il a été choisi pour ce poste, c'est aussi grâce au succès de toute l'équipe, tant à l'usine de Woodstock, au siège social de Mississauga que dans l'ensemble des concessionnaires de la marque.

« Nous avons des gens qui sont très dédiés à Hino, et qui travaillent dur jour après jour. Si vous demandez aux gens ici, à nos bureaux, ou chez nos concessionnaires, ils vous diront qu'ils croient tous très fermement en la marque Hino. Quand vous travaillez dans une entreprise, vous devez croire du produit que vous vendez. Si vous n'y croyez pas, vous êtes fichus ! »

Visiblement, Eric Smith y croit, lui, et son équipe aussi ! ■

Photo © Hino Canada



Eric Smith
Président Hino Canada



Le nouveau XL en version tracteur et porteur au NTEA à Indianapolis

Photo © Claude Boucher