

### JAMAktuell

## Europäische Kommission verabschiedet neue Gruppenfreistellungsverordnung



**A**m 17. Juli hat die Europäische Kommission ihre Pläne zur Reform der Gruppenfreistellung für Kraftfahrzeuge, die Ende September 2002 auslaufen wird, verabschiedet. Die japanische Autoindustrie begrüßt, dass die Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) erneuert worden ist, da das Prinzip des selektiven Vertriebs entscheidend ist, um den Verbrauchern Service von höchster Qualität bieten zu können. Japanische Autohersteller werden innerhalb des neuen Regelwerks aktiv sein, um sicherzustellen, dass die Verbraucher auch weiterhin vom bereits bestehenden Wettbewerb innerhalb der Europäischen Union profitieren.

### JAMA begrüßt Erneuerung der Gruppenfreistellungsverordnung

Im allgemeinen betrachtet JAMA die neue GVO als ein ausgewogenes Dokument, das deutlich die weitreichenden Beratungen, die die Kommission im Laufe der letzten Jahre mit allen interessierten Parteien hielt, widerspiegelt.

JAMA begrüßt, dass die Kommission zugestimmt hat, dass die Autoindustrie auch weiterhin in der Lage sein ums, Händler zur flächendeckenden Aufrechterhaltung heutiger Qualitätsstandards anzuhalten. JAMA-Mitglieder sind der Ansicht, dass das Festhalten an immer höheren Qualitätsstandards unabdingbar ist, um ein Markenimage aufzubauen. Zudem haben sie für das neue Regelwerk Bestimmungen gefordert, um eben diesen zentralen Wettbewerbsfaktor auch in Zukunft schützen zu können.

Es ist nicht auszuschließen, dass sich während der von der Kommission vorgeschlagenen dreijährigen Übergangszeit bis zum Verbot des Gebietsschutzes die Vertriebsstruktur und die Preise entwickeln und verändern mögen. ■

### JAMAktuell

Europäische Kommission  
verabschiedet neue  
Gruppenfreistellungs-  
verordnung

### Im Blickpunkt

Weitere Verringerung von  
CO<sub>2</sub>-Emissionen durch  
japanische Autohersteller  
in 2001

### Kurz notiert

JAMA-Empfang

### Im Blickpunkt II

Internationaler Autorecycling-  
Workshop 2002

### Essay

Wie wichtig ist ein Name?

**NEWS FROM JAMA  
PER E-MAIL**

für mehr Informationen  
kontaktieren Sie bitte  
[JAMA@hillandknowlton.com](mailto:JAMA@hillandknowlton.com)

Kfz-Statistiken für Japan  
sind erhältlich unter  
[www.jama.or.jp/e\\_press/index.html](http://www.jama.or.jp/e_press/index.html)

Ein monatlicher Bericht  
über die japanische  
Automobilindustrie

## Weitere Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen durch japanische Autohersteller in 2001

**D**ie globale Erwärmung ist eines der wichtigsten Themen, mit denen sich die Gesellschaft heutzutage konfrontiert sieht. JAMA ist sich bewußt, dass der Umweltschutz und die Reduzierung von Abgasemissionen unbedingt notwendig sind.

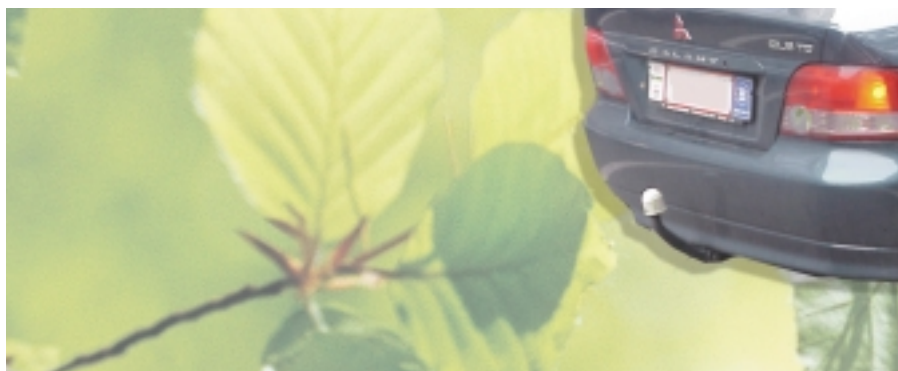
### Emissionen müssen aktiv reduziert werden

Japanische Fahrzeughersteller investieren deshalb aktiv in die technologische Verbesserung ihrer Produkte, um den Anforderungen der Umwelt genügen zu können. Am 4. Juni 2002 ratifizierte die japanische Regierung das Kyoto-Protokoll, zusammen mit zahlreichen anderen Programmen, die - verglichen mit dem Wert von 1995 - auf eine Verringerung des Ausstoßes von Treibhausgasen um sechs Prozent abzielen. Zur Reduzierung der Emissionen wollen die japanischen Autohersteller originelle und technologisch verbesserte Fahrzeuge herstellen und so zum Erreichen dieses Ziels beitragen.

### CO<sub>2</sub>-Emissionen japanischer Autos 2001 in Europa um 2,2% gesunken

Im Jahre 1999 unterzeichnete JAMA eine Vereinbarung mit der Europäischen Kommission und verpflichtete sich darin, die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen bis zum Jahre 2009 auf 140 g/km zu reduzieren. Seitdem hat JAMA jährlich Kontrolltreffen mit der Kommission abgehalten, und am 4. Juli 2002 erörterten beide Seiten die Ergebnisse des Jahres 2001.

Der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionswert von neuen Fahrzeugen aus der Produktion von JAMA-Mitgliedern wurde in der EU von 183 g/km im Jahr 2000 im letzten Jahr auf 179 g/km verringert. Dies entspricht einer Reduzierung um 2,2 %. Seit Mitte der neunziger Jahre zeigen bestimmte Emissionen eine fallende Tendenz. Spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen (g/km) japanischer Autos sind pro Jahr durchschnittlich um 1,5 % zurückgegangen. Seit 1995 haben die japanischen Autohersteller sogar eine Verringerung von 8,7 % erreicht.



### Japanische Autohersteller haben CO<sub>2</sub>-Emissionen seit 1995 um 8,7 % reduziert

Diese positive Entwicklung wurde durch die beständige Einführung neuer Technologien und die fortlaufende Verringerung des Kraftstoffverbrauchs ermöglicht. Zu den neuen Technologien, die seit 1995 von japanischen Herstellern eingeführt worden sind, zählen etwa direkteinspritzende Benzin- und Dieselmotoren. Die Technologie der Continuous Variable Transmission (CVT - Getriebe mit kontinuierlich variabler Übersetzung) wurde bereits vorher eingeführt und kommt auch weiterhin bei aktuellen Modellen zum Einsatz. JAMA-Mitglieder haben im Jahr 2000 außerdem Hybridfahrzeuge und automatische Leerlaufmechanismen vorgestellt.

### Qualitativ hochwertige Kraftstoffe von entscheidender Bedeutung

Nichtsdestotrotz betont JAMA, dass das Erreichen der CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele nicht nur der technologischen Fortentwicklung der Kraftstoffwirkung bedarf, sondern auch einer Anhebung der Kraftstoffqualität selbst. Dauerhaft auf Kraftstoffe von hoher Qualität zurückgreifen zu können, ist von entscheidender Bedeutung, damit die Industrie ihre Zusage zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen einhalten kann. Es ist zur Zeit jedoch eher unwahrscheinlich, dass sich der direkteinspritzende Benzinmotor ohne neue Technologien zur Verminderung von Abgasen wie z.B. Stickoxid-Katalysatoren als wirksame Technologie erweisen wird. Dies trifft auch auf Dieselmotoren zu.

### JAMA überzeugt, dass weitere Verbesserungen möglich sind

JAMA begrüßt den derzeitigen technologischen Fortschritt und die allgemeine Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen, ist jedoch überzeugt, dass noch weitere Verbesserungen möglich sind. Die Bemühungen zur Verringerung von Emissionen könnten durch staatliche Anreize unterstützt werden, um das Interesse der europäischen Verbraucher an umweltfreundlichen Autos zu steigern. Verschiedene Programme zum umweltfreundlichen Fahren fördern bereits die Anstrengungen der Industrie, den Ausstoß von Abgasen zu verringern, indem sie das Bewußtsein der Konsumenten für eben solche Fahrzeuge zu steigern versuchen. ■



## Internationaler Autorecycling-Workshop 2002

**Z**ur Verbesserung der Kooperation auf dem Forschungsgebiet Autorecycling organisiert JAMA Europe, zusammen mit seinen europäischen und amerikanischen Schwesterverbänden ACEA und AAM, einen Internationalen Autorecycling-Workshop.

Dieser wird am 25. und 26. September in München stattfinden.

### Gemeinsame Methoden zum Autorecycling und zur Verbesserung des Produktdesigns

Als aktives Mitglied des Organisationsausschusses wird JAMA seinen Beitrag zur Arbeitsgruppe „Gemeinsame Methoden zur Behandlung von Altfahrzeugen und zur

Verbesserung des Produktdesigns“ leisten.

Andere Gruppen werden sich mit technischen Aufgaben, wie z.B. dem Verbot von bestimmten Schwermetallen, der Verwendung von Blei in Autos und dem Grad der Verunreinigungen, befassen.

### Die Autoindustrie entwickelt in Europa und Japan leicht wiederzuverwertende Fahrzeuge

JAMA und die europäische Autoindustrie sind der Überzeugung, dass diese gemeinsamen Anstrengungen letztlich dazu beitragen werden, das Ziel – die Produktion umweltfreundlicher Fahrzeuge, die schnell und problemlos wiederverwertet werden können - zu erreichen.

JAMA-Mitglieder haben sich fortlaufend bemüht, zum Schutz der Umwelt und zur umweltfreundlichen Gestaltung ihrer Produkte beizutragen.

Entsprechend der Annahme der europäischen Altautorichtlinie und dem kürzlich angenommenen neuen japanischen Recyclinggesetz konzentriert sich JAMA zur Förderung des Recyclings jetzt auf eine angemessene Behandlung von Altfahrzeugen und den vereinfachten Ausbau von Einzelteilen. Zu den Arbeitsschritten, die zur Behandlung von Altautos nötig sind, gehören die Beseitigung oder das Neutralisieren von pyrotechnischen Bestandteilen wie Airbags.

*Fortsetzung auf Seite 4*

## Kurz notiert

### JAMA-Empfang

**J**AMA Europe veranstaltete am 2. Juli in Brüssel seinen siebten jährlichen Empfang. Über 180 Vertreter der Automobilindustrie, der EU-Institutionen und der Medien sowie viele weitere Freunde von JAMA versammelten sich im Chateau St. Anne, einem der reizvollsten Veranstaltungsorte Brüssels.

Der Empfang bot Industrie, Entscheidungsträgern und anderen an der japanischen Autoindustrie Interessierten eine großartige Gelegenheit, in informeller Atmosphäre Meinungen auszutauschen und dabei die Vorzüge der japanische Küche zu genießen.

Ehregast war der neue JAMA-Vorsitzende Yoshihide Munekuni, der im Mai dieses Jahres in dieses Amt gewählt worden war. In seiner programmatischen Rede erklärte der Honda-Vorsitzende: „Die Automobilindustrie ist ein überaus bedeutender



*Der neue JAMA-Vorsitzende Yoshihide Munekuni im Gespräch mit ACEA-Generalsekretär Ivan Hodac*

Industriezweig, der einen wesentlichen Beitrag zur Wirtschaftskraft vieler Nationen leistet und der bei der Mobilität von Gütern und Personen eine zentrale Rolle spielt.“ Weiterhin betonte er, die Industrie stehe großen Herausforderungen in den Bereichen

Umweltschutz, Sicherheit und Transport gegenüber, die mit Hilfe technologischer Innovationen und der Informationstechnologie entschlossen begegnet werden müßten. ■

## Das neue japanische Autorecycling-Programm

Die Automobilhersteller stehen nun vor der Herausforderung, Fahrzeuge zu entwerfen, die Wiederverwendung und Verwertung fördern und zudem leicht in ihre Bestandteile zerlegt werden können.

Im Hinblick auf das neue japanische Autorecycling-Programm, das im Jahr 2004 in Kraft treten soll, entwickelt die Autoindustrie leicht wiederzuverwertende Fahrzeuge.

Die japanische Regierung zielt derweil darauf ab, die jetzt schon beachtliche Anzahl

wiederverwerteter Altfahrzeuge in Japan sowie die durchschnittliche Wiederverwertbarkeit von Personenkraftwagen zu erhöhen. Der neue Nissan March ist bereits zu 95% wiederverwertbar und nur ein Beispiel für die Maßnahmen, die von japanischen Autoherstellern ergriffen wurden, um die Initiative der Regierung zur Förderung umweltfreundlicherer Fahrzeuge zu unterstützen.

Gleichzeitig sind die Hersteller bemüht, auch nicht-produzierende Parteien in ihre Bemühungen einzubinden. Dies wird durch die Existenz sicherheitsrelevanter Fahrzeugteile erschwert, da diese zur Verhinderung von Verfälschungen so ent-

worfen wurden, dass ein einfaches Zerlegen eben nicht möglich ist. Japanische Hersteller sind mittlerweile in eine gemeinschaftliche Einrichtung zum Recycling von Airbags eingebunden. Hersteller in der EU kooperieren zeitgleich mit Design for Recycling (DfR), um bestehende Regeln zur Altfahrzeugentsorgung dementsprechend zu modifizieren.

Sowohl die japanischen als auch die europäischen Hersteller sind der festen Überzeugung, dass Informationen zu solchen Aktionsprogrammen ausgetauscht werden sollten, um zur Definition einer zukünftigen, gemeinsamen DfR-Richtlinie für die Autoindustrie beizutragen. ■

## Essay

von Peter Nunn

# Wie wichtig ist ein Name?

**A**utonamen machen wieder Schlagzeilen. Seit Anfang dieses Jahres weist der japanische Markt so verschiedenartige Modellnamen auf wie Suzuki Lapin, Mazda Spiano, Honda That's, Nissan Moco und Toyota Alphard.

### „Japan: ein gutes Händchen bei Autonamen“

Zu dieser Liste lassen sich noch Toyota ist, Toyota Mark II BLIT, Mazda Atenza, Nissan Elgrand und schließlich eine leicht modifizierte Ausgabe des Daihatsu Naked hinzufügen. Man könnte sagen, dass dies ein ziemlich starkes Aufgebot an Modellnamen ist, die allerdings nichts gemeinsam haben, außer der Tatsache, dass sie ausschließlich für das japanische Publikum konzipiert wurden.

Und es wird wohl auch noch mehr davon geben. Mitsubishi plant, den Namen Colt für den neuen 1,3-Liter-Supermini, den das Unternehmen später in diesem Jahr einführen will, wiederaufleben zu lassen. Colt ist ein Name mit einer langen Geschichte; der erste Mitsubishi Colt wurde 1962 gebaut. Während er in Japan jedoch schon ein Jahrzehnt später nicht mehr genutzt wurde, hat der Colt auf bestimmten Märkten wie in Großbritannien guten Erfolg und wird als „glückbringender“ Name für das Unternehmen angesehen. Deshalb ist er wohl auch wieder auf dem Vormarsch.

Bei Nissan wird der Phantasiename Fairlady Z wiedergeboren. Außerhalb von Japan als Nissan Z oder neuer 350Z bekannt, erhielt der Fairlady seinen Namen, weil der ehemalige Präsident Katsuji Kawamata angeblich „My Fair Lady“ besuchte, das Musical ihm so gut gefiel und, nun ja, den Rest kann man sich denken.

Das war in den 60er Jahren. Doch trotzdem kann die Suche nach Modellnamen in Japan auch immer noch von höchstem

Einfallsreichtum geprägt sein. Isuzu Bighorn, Mitsubishi Starion und Mazda Bongo Friendee sind drei Beispiele, die diese Theorie unter-

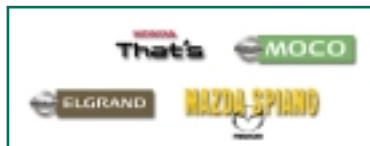
mauern, zumindest für Nichtjapaner. Honda erklärt, dass es den Namen That's

neuen 660 ccm Mini ausgewählt hat, weil man im Englischen,

sobald man etwas Tolles und Modisches sieht, schon mal spontan „Hey, that's it!“ sagt.

Entgegen solch radikaler und neumodischer Konzepte sind Modellnamen wie Toyota Crown (aus dem Jahr 1955) und Nissan Cedric (1960) Namen, die auf dem Markt immer noch eine gute Figur machen und auch nicht so bald zu verschwinden scheinen.

Während die Romantiker unter uns Violet, Alcyone, Gemini und Cosmo aus der Vergangenheit vermissen, zeigt die neuerliche Auswahl von Namen letztlich, dass Japan doch ein gutes Händchen hat, wenn es um die Erfindung von Autonamen gibt, die es einfach wagen, anders zu sein. ■



Falls Sie an weiteren Informationen über JAMA Europa interessiert sind, wenden Sie sich bitte an Herrn Kanno unter +32 (0) 2 639-14-30 oder schicken Sie ein E-mail an: ga@jama-e.be

Japan Automobile Manufacturers Association, Inc

### JAMA Europe

European Office  
Avenue Louise/Louizalaan 327, 1050 Brüssel, Belgien  
Telefon: +32 (0) 2 639-14-30 - Fax: +32 (0) 2 647-57-54

### JAMA Tokio (Zentrale)

Ohtemachi Bldg., 6-1, Ohtemachi 1 - chome  
Chiyoda-ku, Tokyo 100, Japan  
Telefon: + 81 3 5219-6660 - Fax: + 81 3 3287-2073

### JAMA Washington

1050 17<sup>th</sup> Street N.W. Suite 410 Washington, D.C.  
20036 - U.S.A.  
Telefon: +202 296-8537 - Fax: +202 872-1212

### JAMA Singapur

GB Building, 9<sup>th</sup> Floor, #09-03/04 143 Cecil Street -  
Singapore 069542  
Telefon: +65 221-5057 - Fax: +65 221-5072

### Assoziierte JAMA-Vertretungen

Japan Automobile Manufacturers Association of Canada,  
Suite 460, 151 Bloor Street West, Toronto, Kanada M5S1S4,  
Telefon: +416 968 0150 - Fax: +416 968 7095  
E-mail: jamacan@interlog-com

### JAMA-Informationsbüro Deutschland.

Willy-Brandt-Allee 20 - 53113 Bonn, Deutschland  
Telefon: +49 228 766 82-74 - Fax: +49 228 766 82-75