

## **Jezdím v Porsche. Jsem ekologický aktivista.**

Radovan Blažek

Dovolte, abych se pokusil obhájit má zdánlivě protichůdná tvrzení v nadpisu tohoto článku. Mé každodenní postoje vůči prostředí, ve kterém žijeme, jsou dost možná nejumírněnější formou ekologického aktivismu. Důsledně třídím odpad, domácnost mám vybavenou výhradně úspornými žárovkami a elektrospotřebiči třídy A, v supermarketu upřednostním výrobky s kratší cestou k zákazníkovi, při procházce v přírodě sbírám plastový odpad... Jedná se o niterný a veskrze autentický postoj, který nikde a nikomu neprodávám. O to více si ho vážím. Ruku v ruce s tímto postojem jde mé rozhodnutí o koupi nového sportovního automobilu Porsche, který již více jak rok kráší mou garáž. Automobilka Porsche je výrobcem automobilů, který si zaslouží náš obdiv. V posledních 20ti letech u ní nejstrměji stoupá výkonová křivka a zároveň nejstrměji klesá křivka spotřeby a emisí. To vše bez sebemenšího omezení skutečné a ničím nezfalšované radosti z jízdy sportovním automobilem. Vzhledem k výkonovému potenciálu automobilů Porsche je poměr mezi výkonem a hodnotou emisí CO<sub>2</sub> to nejlepší, co dnes lze koupit.

V posledních třech letech jsem si při návštěvách autosalónů v Paříži, Frankfurtu a Ženevě všiml zvláštního a příznámého pro mne nepříjemného úkazu. Na stáncích většiny automobilových značek se stále méně skloňují slova objem, výkon, zátah, kroučící moment a zrychlení. Radost a potěšení z jízdy, vůně benzínu a z toho všeho pramenící emoce - samotná podstata automobilismu vůbec - byly nahrazeny démonem v podobě emisí CO<sub>2</sub>.

Jedno víme jasně. Fixace výrobců na emise CO<sub>2</sub>, okamžitá a křečovitá snaha o jejich snižování a následnou komunikaci v rámci marketingových a PR strategií není autentickým počinem, nýbrž reakcí na direktivu bruselských úředníků, kteří se stejně jako plánovači socialismu pokoušejí převzít odpovědnost za naše životy.

Emise CO<sub>2</sub> jsou dnes považovány za úhlavního nepřítele lidstva. Jelikož vedle továren, uhelných elektráren, lidí a většiny živočichů (organismy vydechují do ovzduší CO<sub>2</sub>) jsou producenty CO<sub>2</sub> mimo jiné také automobily, bylo pro bruselského úředníka velmi jednoduché ukázat na „skutečného“ viníka prstem. Pravděpodobnost, že dnes uvidím automobil, je pro Evropana mnohonásobně větší než možnost zahlédnout uhelnou elektrárnu. A to už byl jenom krůček k ukázání prstem na výkonné, luxusní a sportovní automobily, neboť pranýři s chutí přihlíží intelektuálně i příjmově průměrný a zmanipulovaný dav s omezenou schopností vytvořit si vlastní názor.

Novodobí plánovači trhu chystají automobilové emisní limity CO<sub>2</sub> 140 g/km. Běžící člověk vyprodukuje emise CO<sub>2</sub> v hodnotě 70g/km. Připravme se na to, že trojice rekreačních běžců v parku bude s největší pravděpodobností zakázaná a „přesunuta“ do automobilu, který papírově vykazuje nižší emise. Absurdita normy spočívá v jejím absolutním vytržení z reality (stejně jako její ideový tvůrce). Emisní limit je splněn pouze ve zkušebně. Aby tyto „ekologické“ automobily dosáhly vzhledem ke svému poddimenzování byť jen podprůměrné dynamiky, je nutné jim neustále stát na plynu a tudíž reálné emise se budou blížit ekology jednou provždy prokletému modelu Porsche Cayenne Turbo. Naopak vozy se silnými, moderními a účinnými benzínovými motory produkují v reálném provozu díky dostatečné rezervě výkonu emise výrazně nižší.

Bruselský úředník poučen mediálními experty nemohl označit hned několik viníků najednou. Tříštil by tím pozornost davu. Už se nám asi nepodaří vypátrat, kdo na onen pranýř vytáhl právě nejméně škodlivé CO<sub>2</sub>. Taktně se mlčí o mnohem více škodlivějším vlivu emisí NO<sub>x</sub>, které jsou produkovány výhradně dieselvými motory. Navíc bylo dokázáno, že mají přímý vliv na vznik mnoha závažných onemocnění včetně rakoviny. Evropa je tudíž vlivem rozmachu „TDíček“ podporovaných všeobecnou imaginární představou o jejich úspornosti a nižších provozních nákladech v bezprostředním ohrožení zvýšené koncentrace těchto jedovatých plynů. Přičteme-li k tomu nižší životnost turbodieselových motorů, jejich přirozenou schopnost „kouřit“ a emitovat stejně nebezpečné pevné částice, obudné množství kouřících dieselových motorů v nákladních autech a autobusech, dojdeme k elementárnímu poznatku o absolutní nekompetenci a nedůslednosti celé bruselské regulativy.

Falešný a nedůsledný přístup Bruselu tyto vlastnosti přenáší i na běžné spotřebitele. Vzpomínám si na můj oblíbený britský motoristický magazín Top Gear - BBC, ve kterém Jeremy Clarkson zpovídá jednu nejmenovanou britskou celebritu, která své image vylepšila koupí „zelené“ Toyoty Prius. Jeremy je dost chytrý na to, aby pochopil závadnost této pózy a neodbytně se ptá po skutečně vlastněném autě pro radost. Celebrita se velmi rychle poddá a odpovídá: „OK, samozřejmě mám doma ještě Bentley Continental GT a Lamborghini Gallardo. Ostatně jako každý, kdo má Prius....“

Jsem přesvědčen, že spontánní a kontinuální vývoj automobilového průmyslu bez jakýchkoliv zásahů plánovačů trhu by v oblasti ochrany životního prostředí v brzké době přinesl podobné a dost možná i lepší výsledky s výrazně nižšími náklady. Tyto náklady a negativní dopad na životní prostředí vlivem nutného a překotného vývoje nových, složitých a nevyzrálých technologií budou výrazně vyšší, než pozitivní dopad na naše okolí.

Hysterie kolem dopadu automobilismu na životní prostředí a její povrchní chápání je uměle vyvolaným pokusem o nevidění mnohem závažnějších problémů. Podotýkám problémů mimo automobilový svět a mimo intelektuální potenci bruselských „mocných“. Nepodléhejme tomu prosím, udělejme si na věc vlastní názor a vnímejme demonizované emise CO<sub>2</sub> v širších souvislostech. A tomu, kdo právě stojí před rozhodnutím o nákupu ekologicky šetrného automobilu přeji šťastnou a odpovědnou ruku při výběru. A pokud je vaším šálkem čaje super sportovní kupé s vysoce výkonným a účinným benzínovým motorem, určitě nešlápnete vedle...