



《经济学人》11月18日

美国退出的恶果

两年前，世界达成了一份关于应对气候变化的《巴黎协定》，然而两年后美国率先退出了。美国总统特朗普不仅拒绝提供支持应对气候变化的资金，在国内也废除了相关减排政策，这样的负面影响是显而易见的。美国退出《巴黎协定》最严重的后果，并非其自身的排放量将失控，而是让其他国家看到逃避责任的方法。



《旁观者》11月18日

科尔宾 2.0

虽然保守党在今年6月的英国大选中失去议会多数，且党内分裂、性丑闻等不断涌现，但舆论依然相信保守党最终能渡过难关，然而他们忽略了保守党最大的弱点：社交网络上的不作为。在社交网络这个战场上，由科尔宾领导的工党远远强于保守党。例如，特雷莎·梅的推特与脸书分别只有41.1万与54万名“粉丝”，而科尔宾拥有160万与140万名“粉丝”。《旁观者》认为，如今的政治更是一场电子信息的较量，而工党正在赢得这场较量。



《时代》11月27日

2017年最佳发明

时至岁末，又到了盘点各种排行榜的时候了，《时代》杂志本期发布了“2017最佳发明排行榜”，其中列出了25项年度最佳发明——从浮动灯泡到盲人眼镜均榜上有名。其中最有趣又让人心动的要数“无罪罪感冰激凌”了。这种冰激凌既美味又低糖——每品脱冰激凌只含不到360卡路里，非常健康，可以让爱吃冷饮的吃货们大饱口福了。

一周数字

100亿欧元

德国大众集团16日宣布，到2025年将在中国投资100亿欧元，用于生产新能源汽车。路透社报道，大众集团计划在中国生产全电动和插电式混合动力车型。大众集团(中国)总裁约赫姆·海茨曼说，计划在今后两至三年间推出15款新能源汽车型，在2025年后再推出25款。

2.4万辆

美国网约车服务商优步20日签下大单，从瑞典汽车制造商沃尔沃订购2.4万辆无人驾驶汽车。《华盛顿邮报》报道，优步与沃尔沃之间的协议将为全新事物埋下伏笔，即以将有数以千计自动驾驶汽车把消费者载往目的地。尽管优步对旗下自动驾驶业务讳莫如深，但公司管理人员曾说，预计最早一批无人驾驶出租车将于2019年现身。

“霍顿”停产意味着澳大利亚汽车工业终结，盘点那些曾经辉煌的品牌——

消失的经典汽车见证时代变迁

■本报记者 陆益峰

“最后一辆汽车。”在位于南澳大利亚州首府阿德莱德的通用汽车旗下的霍顿汽车工厂里，最后一辆汽车于10月20日下线时，车顶上竖立着这样一块标语牌。

当天，霍顿汽车宣布关闭这条生产线，这也意味着澳大利亚境内所有汽车制造厂已全部关门，澳大利亚汽车工业宣告终结。

其实，除了霍顿，百年汽车工业中曾经辉煌而又消失的品牌如过江之鲫，其中包括美国硬派越野悍马、冷战时期在社会主义国家阵营中非常流行的莫斯科人汽车等。如今，虽然这些汽车品牌都已消失，但他们将永远留在那一代人的记忆里。

霍顿：从巅峰到关闭仅12年

霍顿汽车，对于中国人来说是一个陌生的品牌，甚至许多人从来没听说过。但对于澳大利亚人来说，霍顿汽车是他们的“国车”，地位就像红旗汽车之于中国一样。“一个时代的终结，”澳大利亚总理特恩布尔在霍顿汽车生产线关闭后发出了这样的感叹。

“霍顿”这一品牌诞生于1856年，创始人詹姆斯·霍顿。它最初是一家生产马具的工厂，进入20世纪后，随着汽车工业的兴起，霍顿于1908年开始进入汽车维修业。1931年，通用汽车收购霍顿，合并成立“通用霍顿”，生产的汽车主要销往澳大利亚和新西兰。1948年，霍顿生产了澳大利亚第一辆自主品牌汽车“48-215”。1978年，推出了中级车品牌“海军准将”，该车曾连续8年蝉联“澳大利亚最畅销中高档轿车”，迄今已有四代。2003年至2005年，霍顿汽车迎来了自创立以来的巅峰，平均日产汽车约780辆，与之前相比，该厂关闭前的日产量仅有170辆。

从巅峰期沦落到倒闭关门，霍顿汽车仅仅经历了12年，其间到底发生了什么？分析起来，或许有两个原因。

首先，澳大利亚汽车市场相对狭小且过早饱和。汽车工业是规模工业，只有达到一定规模才能生存下来，这样产品也才有竞争力。据澳大利亚统计局公布的数据显示，2016年澳大利亚常住人口为2340万，汽车年销量约为120万辆。然而，这样一个狭小的市场，竞争却十分激烈。据统计，澳本土生产与进口的汽车品牌总计近200个，导致市场高度分散，达不到规模效应。根据澳大利亚生产委员会的报告，只有年产量达到20万-30万辆，这样的汽车企业才有规模效应，而霍顿的年产量只有6万辆。

其次，澳大利亚对进口汽车征收的关税非常低——与澳签署贸易协定的国家的非豪华车关税为0，未签署贸易协定的国家的非豪华车关税为5%，这就导致进口车具有很强的竞争力，严重冲击霍顿等本土品牌。统计显示，澳大利亚每年销售的约120万辆汽车中，有100万辆是进口车。另外，澳大利亚人工成本高昂，小时工资是越南、泰国等国家的4-5倍，这也导致在澳的汽车制造厂纷纷关门。除霍顿之外，已有54年历史的丰田汽车澳大利亚工厂于今年10月初关门，福特澳大利亚工厂也于去年关门。

霍顿汽车的车标是一只狮子滚球的浮雕，据说其设计灵感来自一则古老传说：埃及狮子滚球的情景启迪人类发明了车轮。如今，霍顿汽车工厂已关，这只狮子将成为绝唱。

悍马：“硬汉车”抵不过高油耗

彪悍、粗犷、硬朗，这是人们对美国悍马越野车的总体印象。该车在中国的名气度很高，有时甚至在大街上也能见到超长的悍马车队。不过，这款车其实早在7年前就停产了——

2010年5月24日，当最后一批悍马H3在通用汽车路易斯安那州的制造厂下线后，悍马走到了终点。

众所周知，悍马越野车分为军用版和民用版，民用悍马脱胎于军用悍马，而目前停产的也只是民用悍马。早在上世纪70年代末，美国陆军根据越战经验，开始研发新一代的轻型多用途军车。当时军方要求该车需要符合高机动性、多用途和轮式等要求（简称HMMWV），用于取代军队中的各型吉普车和皮卡，以便实现更简便的维修和保养，简化后勤保障。80年代初，悍马母公司AMG制造了12辆HMMWV给美国军方，经过5个月的评估，HMMWV出色的表现让AMG公司赢得了5.5万辆军车的合同。1991年的海湾战争中，HMMWV承担了人员和物资运输、通信中继、火炮牵引等多项任务。战后五角大楼发布报告称，HMMWV满足了美军的一切要求，显示了极好的越野机动能力，可靠性也超过了陆军标准。

由于在海湾战争中优异表现，HMMWV也赢得美国民众的喜爱。AMG公司于1992年推出民用版HMMWV，并定名为HUMMER，中文名悍马，型号H1。美国好莱坞影星、前加州州长施瓦辛格成为第一批悍马H1的拥有者，硬汉配“硬汉车”的形象，让这一品牌深入人心。1999年，通用汽车从AMG手中取得悍马的商标使用权和生产权，并于2003年推出悍马H2。与H1相比，H2针对一般民用道路设计，体型减小，舒适度增加，贴近一般民众的要求。到2005年，通用又推出悍马H3，体型更小也更省油，希望借此提高竞争力。

然而，进入新世纪后，世界石油价格暴涨，悍马7万美金的平均售价本来就不便宜，再加上百公里20至30升的油耗，即使美国人也养不起这“油老虎”。随着节能减排的环保理念深入人心，悍马也渐渐失去了民心，就连最忠实的拥护者、曾拥有8辆悍马的施瓦辛格，也于2006年捐掉了其中的6辆，剩下的两辆

中，一辆用来收藏，另一辆改装成新能源车使用。2008年美国金融危机爆发，通用汽车深陷泥潭，在这种情况下，通用汽车最终关闭了连年亏损的悍马生产线。

莫斯科人汽车：被时代所淘汰

与西方发达国家汽车品牌的沉沉浮浮相比，苏联/俄罗斯的汽车品牌似乎有些单调，拉达、伏尔加和莫斯科人。如今，“比火箭还快”的拉达还在俄罗斯生产销售，“国车”伏尔加被雷诺收购后依旧连年亏损，而“经济适用车”莫斯科人则永远消失在历史的长河中了。

“莫斯科人”虽然不如拉达那么有名，伏尔加那么高端，却是苏联民众梦想拥有的汽车。虽是一个“经济适用车”品牌，但“莫斯科人”却有着德系车的血统。1945年德国战败，苏联红军占领德国东部，东部工业基地就成战利品，其中包括著名的欧宝汽车的几条生产线。苏联专家认为，欧宝士官生K38汽车非常适合战后的需要，于是他们把生产线迁回苏

联国内，交给了列宁共青团汽车厂（莫斯科人汽车厂的前身）。1947年，莫斯科人汽车厂推出首款汽车，命名为莫斯科人400型。由于售价仅为9000卢布，是当时苏联最便宜的汽车，因此该车一经推出就广受民众欢迎。

在学习德国汽车制造技术的同时，莫斯科人汽车厂也在不断改进，相继推出了敞篷车、厢式旅行车、皮卡等多个种类的汽车。上世纪七八十年代，该车常年占据俄罗斯汽车生产和销量第一的位置，被认为是苏联汽车制造业的骄傲。

然而，随着苏联解体，俄罗斯经济进入最困难时期，同时外国汽车大量涌入，两相比较，莫斯科人汽车无论是外观还是性能均已落后于当时世界上的主流车型，因此亏损也就在所难免。2001年，莫斯科人汽车厂的年产量仅800辆，但总亏损却高达10亿美元。虽然此后俄罗斯政府试图挽救这一民族品牌，但最终还是难逃破产的命运。



阿德莱德汽车厂工人们10月20日与刚下线的“最后的霍顿”合影，这辆车也是澳大利亚本土制造的最后的一辆汽车。 东方IC

谁都想分电动汽车市场一杯羹

■本报记者 陆益峰

100多年后的1893年12月，一家法国报纸《小日报》发出感叹：“人类的创造力啊……至今未能找到一种替代马匹的车辆动力。”没想到接下来百年，内燃机引发了第二次工业革命，内燃机汽车也完全改变了人们的生活。

100多年后的今天，对汽车行业来说又面临类似转折点——“21世纪的无人驾驶电动汽车极有可能是深刻且意想不到的方式改变世界，恰如20世纪内燃机汽车所做的那样。”英国《经济学人》在题为《引擎的末日，汽车迈向电动时代》的文章中发出这样的论断。不过，令人惊奇的是，在这样一个大变时代，布局无人驾驶电动汽车的，除了传统汽车巨头外，也涌入了一些“奇怪”的企业——比如谷歌、苹果等互联网巨头，甚至还有以生产吸尘器闻名的家电企业戴森等。他们的加入，会给电动汽车以及我们未来的生活带来哪些惊喜呢？

做吸尘器的也要研制汽车

当中国家电企业格力雄心勃勃地杀入电动汽车市场时，英国的戴森也

有这样的雄心。提起戴森，中国人最熟悉的应该是各种无绳吸尘器——贵，但也好用。然而，这家家电企业最近也不安分了，据英国媒体透露，戴森正投入20亿英镑，雇佣400多名开发人员研制电动汽车，该车计划于2020年上市。

虽然官方还没有披露有关电动汽车的相关细节，但英国媒体提前绘制了蓝图——新车车身长宽高分别为4.1米、1.75米和1.5米，采用戴森自主研发的大功率发电机负责前轮驱动，后轮则由两个小功率发电机驱动，从而实现四驱模式；另外，作为一家制造吸尘器的企业，不在新车上体现点特色也说不过去，报道称新车前后挡风玻璃上将安装戴森airblade挡风玻璃清理系统，这可以让你的爱车变得更干净。

其实，戴森杀入电动汽车领域也并非心血来潮。早在2015年，戴森就斥资9000万美元收购了美国密歇根州的创业公司Sakti3。Sakti3是一家专门从事固态电池技术研究的公司。众所周知，电动汽车的核心是电池技术，现在主流电动汽车的电池都为锂电池。锂电池有许多优势，但由于其电解质为有机液体，在高温下容易发生氧化分解产生气体，从而导致燃烧乃至爆炸。相比而言固态电

的电解质是固体，安全性比锂电池高许多。然而，目前固态电池的成本较高，要进入电动汽车市场还需降低成本。戴森曾表示，公司将投资近10亿美元大量生产固态电池以降低成本。因此，抛开其他“噱头”，固态电池的成败将决定戴森电动汽车的成败。

谷歌苹果开发更聪明“大脑”

如果说电池是电动汽车的心脏，那么无人驾驶技术则是它的大脑。在“大脑”领域，美国科技巨头谷歌和苹果正加紧研发，希望在无人驾驶电动汽车时代来临之际抢占这一高地。

谷歌母公司Alphabet近日宣布，该公司旗下的Waymo无人驾驶汽车已经实现无人驾驶状态下的乘客运输。今年10月中旬，Waymo无人车开始向公众提供出行服务，地点位于美国亚利桑那州凤凰城一座名为钱德勒的小镇上。据美国科技媒体网站The Verge报道，Waymo车内并非完全无人，谷歌仍会安排一名员工跟进，不过他只是坐在汽车后排。乘客进入车内系好安全带后，可按下启动按钮发动汽车。在启动按钮旁边，还有停车按钮、上锁/解锁按钮和联系客服中心的帮助按钮。Waymo无人车产

品经理朱丽特·卢森博格表示，这是为了让更多乘客更好地控制车辆，即使他们手中没有方向盘。

早在2009年，谷歌就启动了无人驾驶项目，如今这一项目终于初见成效。当然，谷歌研发无人驾驶也并非一帆风顺，其中安全问题是最大挑战。去年9月，一辆无人驾驶汽车发生交通事故，导致司机受伤，引发了舆论对无人驾驶安全问题的忧虑。

对于无人驾驶电动汽车的心脏——电池，谷歌也正加紧布局。11月上旬，谷歌宣布与德国大众合作，利用量子计算机优化电池结构，提高电池性能。

此外，苹果公司也已早早布局无人驾驶汽车。近日，苹果公司无人驾驶汽车“泰坦”的视频在社交媒体上传播，引发外界极大兴趣。视频显示，“泰坦”汽车顶部安装了多个传感器、雷达和摄像头，而苹果强大的图形处理器将给无人驾驶系统带来质的飞跃。对于外界传言的iCar，据报道苹果已经放弃了生产全新汽车的计划，转而专注于为现有汽车制造商开发无人驾驶软件。苹果CEO库克证实，该公司目前正致力于“开发无人驾驶系统”。

行走世界

■敖军

瓦特堡：德国文化的寻根之旅

1521年5月，38岁的马丁·路德隐居在瓦特堡一个破败简陋的小房间里，窗外是郁郁葱葱的图林根森林和红瓦白墙的埃森纳赫小镇。10个月以后，当他走出城堡时，路德完全没有意识到，他即将给这个世界带来颠覆性的变化。

1517年10月31日，马丁·路德在维登堡大教堂门口贴出了反对赎罪券的《95条论纲》，从那以后，宗教改革就像洪流一般冲刷着罗马天主教的权威。教皇颁布通谕，将路德逐出教会，并将他定罪。1521年4月，马丁·路德只身前往沃尔姆斯，与当时的神圣罗马帝国皇帝查理五世展开辩论，拒绝改变自已立场。形势危急，路德成为“国家公敌”，从沃尔姆斯返回维登堡的路上，萨克森选侯腓特烈三世将马丁·路德“劫持绑架”到瓦特堡，实际上是他将他保护起来。

瓦特堡始建于1067年，是阿尔卑斯山以北保存最完整、历史最悠久的城堡。坐落在埃森纳赫郊外的小山上，拾阶而上，城堡内院有一口巨大的水井，水色浑浊。瓦特堡的建筑大部分为18世纪

风格的立式壁炉，格柵状的绿釉瓷贴面，每一格轴面上均有浮雕，多为骑士和贵族画像，成为小屋内唯一的奢侈品。

房间内厚重的历史感，很容易把人们的思绪带回16世纪。1521年5月开始，被“绑架”的马丁·路德在这间陋室生活了10个月，为了安全，他化名“容克·约克”。作为修士，多年的苦行和静思，让寂寞成为他最好的朋友。

中世纪的欧洲，人们看到的圣经都是从已删减过的拉丁文版或其他语言版本译过来的。路德精通希腊文，就是在这张书桌前，他把新约圣经翻译成德语，借助于当时已经逐渐流行的海德堡活字印刷技术，让欧陆中部广大德语区的普通老百姓可以不依赖罗马教会，自学圣经，为宗教改革在德国及北欧地区的迅速扩散打下了坚实的基础。

马丁·路德翻译的速度很快，整本新约的翻译只用了不到三个星期的时间。为了便于大众化传播，路德没有逐字逐句地翻译，而是采用意译，用生动形象、

通俗易懂的语言讲述圣经故事。当然，这其中路德也夹杂了不少“私货”，根据自己的理解对圣经进行了删改。比如，他把耶稣的话“放弃父母、兄弟、妻子、儿女”中的“妻子”删去了，从而为自己以后娶妻子埋下伏笔。

在书桌右方的墙面上，有一块水渍斑斑的印迹，右上角吊着一只带翅膀的尖嘴小怪物，长长的手臂勾在墙上，露出狰狞微笑，这里居然还藏着一段传奇。马丁·路德在他的著作里记述自己曾被恶魔和邪灵困扰。传说，有一次路德在桌前翻译圣经时，魔鬼又来打搅他，路德拿起墨水瓶奋力一击，直接扔在魔鬼的脸上，从而在墙面上留下一块蓝色的墨水污渍。

马丁·路德的圣经译本不仅深刻地影响了宗教界，同时也成为现代德国语言的范本，为德文的规范化起到了决定性作用。歌德后来评价马丁·路德说：“直到路德时期，德国才真正成为一个民族。”

瓦特堡对于德国文化的意义还不仅