

美国最富的 曼哈顿人不养私家车

“真正”的纽约人大多不养车

美国是车轮上的国家,据统计几乎每人都有车。不过有一个地方的人又几乎不开车,而且这个地方的平均收入是全美最高的,那就是纽约曼哈顿。在北美,这个城市最像上海和北京。

最早留意到这个现象,是我刚工作不久。我的顶头上司彼特住在华尔街对面的布鲁克林高地,一次我和他出差去波士顿,他告诉我租一辆车。我感到很奇怪,便问:“为什么不自己的车?”他说:“我没有车。”我想,他每年至少赚30万美元,怎么不养车呢?他看出我诧异的眼神,便反问我:“为什么一定要养车呢?”从注意到顶头上司不养车,我渐渐地发现“真正”的纽约人绝大多数都不养车。

近来这种现象连国内的亲友也注意到了。一次一个老同学和我聊天,她说最爱看有关纽约生活的电视剧,比如《老友记》和《欲望城市》。她说,“电视剧里的纽约人好像

都不开车,出门不是坐地铁,就是打的。”我说:“是啊,生活在曼哈顿,公共交通发达,计程车随叫随到,非常方便。相反,要是自己开车的话,由于堵车,根本无法控制时间。”另外,从经济角度上说,一个固定车位每个月租金至少600美金,有的停车场甚至每15分钟收10美金。养一辆私家车,停车费加上保险、油费、汽车折旧,每个月要二三千美金,而一张公共交通的月票只有几十块钱。

纽约市长也乘地铁上班

在西方发达国家,汽车无疑是主要交通工具,但那种将骑自行车或乘坐公交车看成是降低自己身份的观念早已过时。在某种意义上,良好的自行车或公车基础设施是民主政治的反映:它表明一个骑自行车或坐公交车上班的公民与另一个坐在豪华轿车的公民是同等重要的,这就是交通所体现的公平性。

纽约市长彭博,要地位有地位,要说富有,他上东城的一栋屋就是几千万,但他每天

照样坐地铁上班,人称“地铁市长”。起先觉得那是他拉选票的“噱头”,有两年我每天也坐地铁上班,隔三差五见到他,这才相信他不是做秀的。再后来,我住进了曼哈顿的罗斯福岛,我所居住的“曼哈顿花园”小区,是联合国各级官员的居所,前秘书长安南就曾在岛上住了好些年。他们也是入乡随俗,每天搭乘岛上的红色大巴进进出出,这红色大巴和美国接送孩子上学的校车很像。一大群衣冠楚楚的大使参赞们乘坐其间,也算是纽约的一大景观吧!

公共交通逐步取代私家车

有的时候人会分不清手段和目的。开车原是一种手段,特别是在公共交通不发达的地方,可是在很多人的心目中,开车却变成了目的。我有个表弟从美国加州搬到纽约,那时我住在曼哈顿的罗斯福岛,他先在我这儿住了几天,他想不通我为什么不养车。一周后,他找到一套很满意的公寓,在曼哈顿第一大道上,但

他发现那栋楼里没有停车位,最近的一个停车场在15分钟路程以外的地方。他问我:“住在这儿我怎么开车呢?”我说:“住在这儿,你不需要开车。”他问:“在北美怎么能不开车呢?”我反问:“在北美为什么一定要开车呢?”为了能开车,我表弟移住到了新泽西州,宁愿每天在路上花两三个小时到市中心上班。

关于汽车,有些人可能还有一个观念,就是觉得一个地方的汽车越多,那个地方的生产效率就越高。真是这样吗?最近哈佛有一份研究报告显示,在郊区,在中小城市,情况的确如上所述,但在大城市就绝非如此。在人口超过100万的大城市,当汽车的数量从无到有的初期阶段,生产效率的确成正比提高,但达到一定数目后,交通成本将会越来越高,渐渐地将会抵消生产力的提高。随着汽车的进一步增加,就会和效率成反比,那时,整个城市就渐渐成了一个巨大的停车场,大家都将动弹不得……

陈思进 来源:食品与生活

德国三大 汽车博物馆

宝马汽车博物馆:
慕尼黑地标

位于德国慕尼黑的宝马总部办公楼和宝马汽车博物馆建于1971到1973年,由维也纳著名的建筑设计师Karl Schwanzler设计。22层高的BMW总部办公楼的每一层都是在地面建成,再像搭积木似的一层一层拼装起来。因为它优美的四个圆柱形楼体,办公楼一直被人们称为“四气缸大厦”。旁边那座19米高的碗形建筑物就是宝马汽车博物馆,碗底直径20米,碗口直径41米,巨大的顶子完全由碗壁支撑,博物馆内部展厅是由柱子支撑螺旋上升的,整个屋顶上描着宝马醒目的蓝白标志,从屋顶俯视蔚为壮观。

宝马博物馆展厅共3层,第一层最醒目是007电影中邦德的座驾Z5,还有一辆周游世界的宝马1500CC摩托;其余均是各式做工精致、价格不菲的宝马车模。盘旋而上,是按照历史顺序陈列着的从古到今的各类宝马汽车和摩托车,每一件展品都可以插上耳机听英语解说。展厅里除了老爷车就是一些概念车,路上跑的最新款的车型是很少的,毕竟这里是博物馆不是展销厅。当然,你还可以在小电影院里观看宝马的辉煌历史。

宝马的历史最初和航空有关,前身是1916年成立的巴伐利亚飞机制造厂,专门生产双翼小飞机。后来转造摩托车,并推出汽车大获成功。BMW,实际就是巴伐利亚汽车制造厂Bayerische Motoren Werke的德语缩写。现在的人们给了新解释:B—Business 事业,M—Money 金钱,W—Women 女人,就这样,宝马摇身一变成成为身份和成功的代名词。

纵览不同年代不同车型的风貌,宝马车一般设计精巧,车身造型具有鲜明的特色,且极富艺术性;通过观看现场配置的音像片,会发现宝马汽车制造的自动化程度很高,驱动总成和车身均为机器人进行组接;宝马的产品以其动力性好、安全性高,具有跑车特色而著名,宝马跑车型轿车被称为“驾驶者之车”。

保时捷汽车博物馆:
膨胀的荣耀

2009年1月31日,保时捷花费1亿欧元修建的其位于斯图加特的新博物馆正式开馆,虽然新保时捷博物馆的施工进度由于各种因素的影响一再延迟,但人们对于它的期盼始终未曾削减,因为保时捷博物馆实在已经无法容纳这个品牌不断膨胀的荣耀。

新保时捷博物馆因一个雕刻般的造型和内部构架而显得更为壮丽,并且具有现代都市的感觉。展厅的自动扶梯被凹进地面,其圆

形的设计使得它具有灵活的应用性,设计充满创新,具有现代感和挑战性,也同样充满了煽动性,这是整个博物馆的建造目的之一。

这个博物馆占地面积超过了1000平方米,展馆十分美观大气,而里面所珍藏的保时捷车辆更是会让车迷流连忘返。展厅内展出80多辆保时捷历史上重要的车型,从第一辆356到最新的Panamera。此外,保时捷热衷的汽车运动在展馆内也有展示,其中包括一个展示911 Turbo 演化发展的区域,还有一系列的赛车包括保时捷获得胜利的拉力赛车,例如达喀尔和勒芒挑战赛赛车以及Niki Lauda的拥有保时捷动力的迈凯轮赛车。当然,保时捷不会忘了最具未来气息的概念车,从Ferdinand Porsche最初的拖拉机到现今最时髦的概念车,一应俱全。

奔驰汽车博物馆:
汽车历史活字典

世界上第一辆汽车就是从奔驰开始算起的,从某种意义上来看,奔驰就代表了世界汽车工业的历史。那么奔驰汽车博物馆,能否被称为汽车历史的“活”字典呢?全新的梅赛德斯—奔驰汽车博物馆于2006年5月20日正式向世界各地游人开放,这是世界上唯一能够展现120年汽车历史的博物馆,其展览概念也非常独特:在展览面积为16500平方米的9层建筑物中,两条参观路线可以引领参观者领略包括160辆展车在内的1500多件展品的风采。博物馆与梅赛德斯—奔驰总厂近在咫尺,连接起“传统”与“现代”之间的纽带。该博物馆已经成为斯图加特标志性建筑,为斯图加特城市增添了一抹亮色,并成为当地最著名的旅游景点。

博物馆入口处出租德语、英语和中文的导游机,可以边听边参观。电梯将你送到博物馆的最高层,从这里延伸出的两条参观路线在9层建筑物中呈螺旋状下降到起点,如同双螺旋结构,从而隐喻梅赛德斯—奔驰品牌的基因构成。沿着第一条参观路线,有7个“传奇区域”按年代顺序讲述品牌故事。在第二条参观路线中,大量的展车在5个“收藏区域”中展示了梅赛德斯—奔驰品牌的产品多样性。参观者在博物馆中可以领略到梅赛德斯—奔驰品牌的持续创新实力,通过汽车历史的发展历程预见未来的辉煌。这个博物馆属于世界上最古老的汽车公司,收藏了很多过去使用的豪华车辆,以及很多赛车和破纪录的车辆引擎。世界最早期的汽车、日本天皇的座驾、第一部命名为Mercedes的汽车及新款跑车,均可在此博物馆中看到。

来源 腾讯 http://luxury.qq.com

法航空难: 遇难者揭秘发生了什么

对遇难乘客的法医鉴定将有助于推断飞机失事原因

在法航447航班客机上到底发生了什么?在过去的一周多时间里,对于搭乘那班飞机的228名乘客的家人来说,这会是一个在脑海中一遍又一遍萦绕的问题。

打捞残骸和遇难者尸体的最新结果,将为探究飞机失事原因提供丰富的调查线索。当地时间6月7日傍晚,巴西军方发言人向外界表示,已经打捞起17具尸体和数十件飞机残片和物品。

“对于空难事故的尸检工作,主要有两个部分:一是通过DNA来进行身份的识别;二是通过尸体解剖来确定死亡原因。”中国刑警学院法医系教授李树介绍,“对遇难者遗体的法医鉴定,将会给飞机失事原因调查提供丰富的科学依据。”

不同的事故,会给遇难者留下不同的伤痕

据巴西军方介绍,这些被

打捞起的尸体和物品将送到巴西费尔南多·迪诺罗尼亚群岛。如果被确定为遇难乘客,刑事鉴定专家们将会根据遗体上可能的伤痕等信息,来确定死亡原因。这些信息对于调查失事原因非常重要。

“如果失事飞机上曾发生过爆炸,遇难者会有一些明显的爆炸伤、冲击波损伤,例如眼底出血、耳膜穿孔等。”李树表示,不论是爆炸、燃烧、飞机空中解体等,都会给遇难者带来不同的损伤。对遇难者尸检时,法医可以通过伤痕、器官的改变等确定死亡原因。

李树介绍说,判断是否发生燃烧,法医除了检查遇难者是否有烧伤痕迹外,还可以考虑燃烧所产生有毒气体造成的中毒现象。如果是由燃烧引起的一氧化碳中毒,法医将会发现死者血液里的碳氧血红蛋白含量增高。

此前,也有人猜测失事飞机到底是空中爆炸解体还是整体入水?李树表示,遇难者肺内是否有水,是很重要的指标。如果遇难者是在存活时就落入水中,由于活体具有呼吸

运动,肺内一定会有水。如果遇难者肺内没有水,这说明在入水前已经死亡。

在接受美国有线电视新闻网采访时,美国运输部前总监夏沃也表示,无论对于心急如焚的乘客家属,或是对调查人员而言,已有的发现“极其重要”。即便调查人员今后没有找到更多客机残骸或乘客遗体,他们仍能从已有遗物和遗体上找出一些“非常重要的线索”。

DNA:最科学的身份识别方式

据介绍,巴西警方将首先通过DNA识别确认遇难者的身份。这个工作不仅对于遇难者家属非常重要,而且也有助于调查事故发生原因。李树表示,如果能够确定遗体的身份,借助于航空公司关于乘客在航班座位的信息,可以进行空中复位。假如发生燃烧、爆炸,借助不同位置乘客的伤痕,可以判断燃烧、爆炸的中心点,这对于事故调查意义重大。

在大型灾难事故中,DNA

已经成为对遇难者进行身份识别最有力的一个技术手段。因为在很多情况下,遇难者的遗体破坏比较严重,已经无法凭外貌和体征来辨认。“通过DNA对遇难者身份的确认,实际上采用的是亲子鉴定方式。”李树说。

据悉,专家们将首先采集遇难者家属的DNA样本,获取其父母或子女的DNA信息。将遇难者遗体的DNA信息在这个亲属库中进行逐一比对,可以获得准确的身份信息。DNA曾用于9·11恐怖袭击后罹难者的身份辨认。

“对遇难者遗体提取DNA,根据遗体的损坏程度,大致有三种方式。一般会提取心脏血液,如果尸体已经开始变腐,则会考虑提取深部的肌肉;如果高度变腐,可以通过肋骨获得DNA信息。”李树表示,一般不会出现无法获取DNA的情况,尽管有其他的身份识别方法,比如牙齿、体表特征等,但“DNA是最科学、最准确的”。

来源:科技日报

