

# 中国网民致信美国总统,质疑其“对台军售”和承诺不符 奥巴马,你改变得也太快了

中美较量



奥巴马在林肯纪念堂发表演说

自美国宣布新一轮对台军售,中国网络中的反对之声便不绝于耳。2月2日,署名“LTML”的中国网友给美国总统奥巴马写信,批评其所作所为与自己在竞选和访华期间所作承诺不符。

网友的信

## 虽然被称为“林肯第二”,但你和林肯有本质不同

信件称,奥巴马在竞选期间多次呼吁“改变”,他在去年11月访问上海期间也表示,“不寻求遏制中国”。

但信件笔锋一转,称:“令我感到遗憾的是,离开上海才两个月,您‘不寻求遏制中国’、‘我的政府全面支持一个中国政策’的承诺里就增添了‘对台军售’的奇怪内容。我不知道是我错了?还是您‘change’(改变)得太快?”

信件还以美国历史上著名的林肯总统为例说,在奥巴马按着林肯用过的《圣经》宣誓成为美国第44任总统时,不少人都视他为“林肯第二”。

但是,信件称,“无论您和林肯总统有多少相似点,从我这个普通中国人的角度来看,你们有着本质上的不同:林肯总统有过国家分裂的锥心之痛,有过对外部势力干涉国家统一的刻骨之恨!而这些您都没有!”

## “现在你让我们难堪,到时候我们将和你算总账”

信件称,当年美国南北战争期间,面对大英帝国的蛮横霸道,林肯总统忍辱负重,满足了英国的无理要求,释放了南方军向英国派遣的求援特使。但当时林肯总统对自己的人民说:“这是一颗难以吞咽的苦药丸,但我感到宽慰的是,英国在这件事上的胜利是暂时的,等到我们胜利地结束这场战争之后,我们将会变得非常强大,现在它让我们难堪,到时候我们将和你算总账。”

信件接着称,奥巴马现在宣布对台军售,

干涉中国国家统一,也是在逼中国人民吞咽“一颗难以吞咽的苦药丸”。但中国人也可能像当年的林肯那样,对今日的美国说:现在你让我们难堪,到时候我们将和你算总账。

“LTML”将此文发表后,短时间内得到了很多网站论坛的转载。

另外,从网友回帖来看,这封信得到了很多人的“力顶”。据了解,有网友已将此信翻译成英文,并贴到了白宫官方网站的留言板上。

## 中国一天几次抗议,美国认为是“例行性动作”

北京时间1月30日,中国外交部副部长何亚非紧急召见美国驻华大使洪博培,对美国对台军售提出严正交涉。当天,中国国防部外事办公室主任钱利华少将也奉命召见美国驻华使馆国防武官,就美国对台军售提出严正抗议。随后,全国人大外事委员会、全国政协外事委员会、国务院台办有关负责人也纷纷发表讲话,抗议美国对台出售武器,重申反对任何国家对台售武的一贯立场。

但是,在外界一些观察者看来,中国的反应

仍属于“例行性动作”。

按照美方的经验,只要对中国加以安抚,再说说好听的话,中美关系很快就会恢复。以至于,美国防部长盖茨乐观地表示,他仍计划在今年晚些时候访华。

美国专家把这种情况描述为“8个月周期”。他们总结说,两国军事交流曾中断过多次,但每次都是中断约8个月后恢复。因此,他们估计,8个月,最多一年后,中美两军交流又会恢复。

## 这一次,中国要让美国受到惩罚

对美方的乐观估计,中国海军少将杨毅不以为然。他说:“中国每抗议一次,美方就过来安慰一下,然后两国关系就恢复了。这是以前的情况,这一次肯定不一样。如果只是口头说说,那中国还叫什么大国,还怎样向自己老百姓交代。这一次,中国要让美国受到惩罚。”

他还透露,外交部宣布的反制措施还只是个开始,如果美国越走越远,那么“中国肯定会有进一步、更新、更有效的反制动作,一定要让美国感到疼”。

国防大学战略研究所孟祥青教授也认为,中国目前的反制措施其实是有所保留的,至少现在看来,并不会对美国构成太多实质性影响,美国对此也是心知肚明。但是,美国很警惕中国的新动向,中国第一次公开明确表示要制裁,并且表示会影响两国在军控和防扩散,以及国际和地区问题上的合作。“这些都是美国的痛点,这起码说明中国已经把大棒挥舞起来了。”孟祥青认为,不要指望美国会发善心,主动停止售台武器,应该给美国订个停止售台武器时间表。

## 外媒猜测

### 冲突或让两国走得更近

2日和3日,美国和中国围绕达赖相互回敬了强硬的表态,分析认为不要指望其中的任何一方退却。路透社为中美2010年列出了14个冲突点,从顺序上看现在刚进入第二个。

路透社3日列出了今年可能影响中美关系的14个事件,主要包括:1月美国对台军售;2月达赖窜访美国;3月中国人大常委会召开前后将披露国防预算;4月,奥巴马邀请各国领导人在华盛顿举行国际核峰会,中国国家主席胡锦涛现在尚未宣布是否参加;可能于5~7月间

举行的中美战略对话;6月G20峰会在加拿大多伦多举行,提供了中美领导人会见的机会;11月美国举行国会中期选举,测试奥巴马人气,美国同中国的贸易、货币紧张可能成为重要话题;以及11~12月胡锦涛可能访美等。

德国媒体3日评论认为,最近几周中美上演更多的公开冲突,给人印象是中美关系正在短时间内进入“冲突多发期”。但这些年的印象是,两个国家的摇摆不定却让它们走得更近。综合《环球时报》《国际先驱导报》

# C-NCAP碰撞测试 46.8分 奇骏荣膺五星安全评价

## 奇骏、逍客双“五星”闪耀09 C-NCAP

2009年12月29日,中国汽车技术研究中心在天津公布了今年第四批C-NCAP测试车型碰撞测试结果,其中,奇骏以46.8分的优异成绩一举获得该测试评级中的最高级别——五星级安全评价,再次验证了东风日产城市SUV车型在安全方面的绝对优势。至此,在参与今年C-NCAP碰撞测试的4款SUV车型中,只有奇骏、逍客荣膺五星安全佳绩,可谓实力所致,众望所归。同时,东风日产也成为唯一拥有两款获得C-NCAP五星安全碰撞成绩SUV车型的厂商。

据悉,参加此次碰撞测试的车型为奇骏的销售主力级别:2.5L XV自动旗舰版,按规定分别进行了正面100%重叠刚性壁障碰撞、可变形移动壁障侧面碰撞试验以及正面40%重叠可变形壁障碰撞三项试验。在这三项测试中,奇骏的成绩分别为13.22分、16分、14.59分,加分项目获3分加分,总计46.8分。

### 总计46.8分 获五星佳绩

在正面100%重叠刚性壁障碰撞试验与正面40%重叠可变形壁障碰撞试验中,奇骏分别获得13.22分和14.59分。正面100%测试中,奇骏以50km/h时速撞向刚性壁障后,车身向后倒退了很短的距离后停下,车头头部溃缩变形,但并没有延续到车身乘员舱,车舱部驾驶位座椅姿态良好,未产生明显的移动或形变,车身的A、B、C柱均未见变形痕迹,整个车身的框架结构也保持完好无损。碰撞后四个车门顺利开启,轻松解除安全带,正副驾驶安全气囊全部正常打开,假人头部与安全气囊接触位置准确。

在正面40%重叠可变形壁障碰撞试验时,车速被增加到56km/h,撞击面积控制在车头部40%的部分,相比正面100%及侧面碰撞,此项测试碰撞力度大,但奇骏独有的“ZONE BODY”区域车身结构设计,将整体车身分为吸能溃缩区域及确保生存空间的安全区域,使驾驶室仍基本保持完好,使撞击的伤害减至最低,为驾乘者提供强大的安全保障,再次展示

了奇骏合理的车身结构和优异的安全性设计。在移动壁障侧面碰撞试验中,奇骏被撞的一侧的车门出现了变形,前后车门玻璃保持完好,尽管受到剧烈的撞击,但车身A、B、C柱并未出现变形情况,有力支撑了驾驶者的安全空间,侧面安全气囊和气帘正常爆开,为车内假人提供有效的保护。侧面碰撞成绩高达16分,并一举获得了驾驶员侧、前排乘员侧安全带提醒装置以及侧面安全气囊及气帘三分加分。

### 全方位安全防护 奇骏名至实归

此次碰撞测试中,车身结构造就了奇骏五星级安全评价。高刚性抗扭车身以及“ZONE BODY”区域车身结构设计,将整体车身分为吸能溃缩区域及确保生存空间的安全区域,大幅度提升在各种可能发生的碰撞事故中对碰撞能量的吸收,可将撞击的伤害减至最低,为驾乘者提供强大的安全保障。

事实上,高刚性车身、ZONE BODY、6安全气囊所组成的被动安全性,也仅仅是东风日产各车型整体安全性能一部分。奇骏的主动安全性和信息安全性,将奇骏的驾驶安全系数提至最高。奇骏配备的智能全模式四驱系统,升级了该车的性能。两驱模式可以在日常驾驶中有效保持低燃油消耗;在自动模式下,系统将根据路况将前后轮扭矩在100:0到50:50之间智能分配,在各种路面均表现出最佳行驶性能。如较急的弯道转弯时可自动分析油门踏板的深度、方向盘的旋转角度以控制发动机的转速和扭矩输出的分配;而锁定四驱模式,可将前后轮的扭矩分配在约50:50的比例,这种模式适合在一些冰雪、泥泞、沙地等恶劣路况上使用。

与同级车相比,奇骏的安全性能表现在其具备更科技的高级装备,如先进的上坡起步辅助系统、陡坡缓降控制系统、电子制动差速锁(B-LSD)以及偏航瞬时控制系统、车身动态平衡系统(VDC),在让驾驶者感受到出色越野能力的同时,获得更安全的驾驶体验。

奇骏采用了全新底盘及悬挂系统,后悬挂

采用先进的多连杆独立结构,比起第一代车型使用的连杆支柱结构,操控性有了明显的提升,驾乘舒适感得到了良好保证;奇骏离地间隙高达200毫米以上,不仅充分兼顾城市和郊外的路况,同时还具有出色的越野能力。

而信息安全,就来自于奇骏照亮前方的灯光组合,包括氙气大灯,以及光照范围更广的行李架灯。这些灯光能让奇骏的驾驶者在光线不足的情况下更早地发现潜在危险,第一时间避免危险的发生。

### 日产SUV双杰领衔2009 C-NCAP

安全不仅是衡量一款汽车产品优劣与否的重要因素,更是汽车企业对驾乘者及行人所必须兑现的一种承诺。一直以来,东风日产全系车型在安全性能上表现突出,在2009年第一批C-NCAP碰撞测试中逍客以47.2分的佳绩,荣膺五星评价,此次奇骏又喜获五星安全评价,两者在今年的C-NCAP碰撞测试“SUV车型”类别中名列前茅,再次展示出东风日产的安全品质以及多年来东风日产在汽车安全领域一如既往坚持的成果。

在2009年第一批C-NCAP测试车型碰撞测试中,东风日产逍客获得47.2分的佳绩,不仅荣膺五星评价,而且在“运动型乘用车”类别中名列前茅,成为2009年首批C-NCAP测试6款车型中成绩最高的车型。

参加测试的逍客2.0X两驱自动版,按规定分别进行了正面100%重叠刚性壁障碰撞、可变形移动壁障侧面碰撞试验以及正面40%重叠可变形壁障碰撞三项试验。在这三项测试中,逍客的成绩分别为12.38分、16分、15.85分,加分项目获3分加分,总计47.2分。凭借这一分数,这款在安全配置上与欧洲碰撞车型基本一致的车型不负众望,荣膺C-NCAP五星佳绩,加冕欧洲和中国碰撞测试“双五星”。众所周之,逍客的原型车QASHQAI曾以37分获得欧洲NCAP碰撞史上最高分,安全分值超越著名的BMW X5、奥迪Q7等车型。此次参加测试的逍客延续原型车欧洲NCAP碰撞测试的佳

绩,是逍客传承原型车卓越品质的有力佐证。与奇骏共用高性能平台,使得逍客车身结构的设计堪称“刚劲”;为了达成车体刚性的目标,逍客从材质和结构上彻底强化了尾部、尾舱和后悬,同时应用高刚性强抗扭车身、ZONE BODY区域车身撞击缓冲构造,配合安全舱设计的金刚护体车身能够高效吸收撞击力,大幅度提升在各种可能发生的碰撞事故中对碰撞能量的吸收,甚至可以屏蔽掉一丝一毫的颠簸顿挫,防止驾驶者的集中精力分散。

与此同时,在高刚性强抗扭车身护驾的基础上,逍客前后独立悬挂系统的设计也非常精良,配合同样先进的底盘设计、高离地间隙以及EPS速度感应式电子助力转向系统后,使逍客具备了高强度的道路适应能力、良好的行驶稳定性以及高通过性。即便是在坑洼起伏的恶劣路况中,逍客依然如履平地,有效的减轻人员的伤害,使得实际道路情况下的安全性能大大提高。

在高刚性强抗扭力的车体下,逍客的安全性同样兼备极为温柔、细致周到的一面:在车身构造、操控性能等层面倾心打造之余,逍客标配了SRS前排双辅助安全气囊、侧辅助安全气囊、帘式辅助安全气囊和驾驶席限力式双向预张紧安全带,全车系装配6安全气囊,其安全性能是毋庸置疑的。配合ABS+EBD+BA三合一制动系统,高视野、高刚性、高规格安全保障一览无余,可以全方位护航行车之旅,将贴心的安全驾乘体验带给每一位消费者。

既要传承SUV的高通过性,又要保持轿车的舒适性,还要坚守NISSAN上乘的安全品质,东风日产逍客以“高性能跨界车”为开发目标,在外形设计、内部空间、驾乘视野、驾驶乐趣、安全装备、环保节能、产品品质等方面均按全球最高标准打造。今年,逍客C-NCAP测试喜获五星安全评价,再一次印证了逍客在坚持时尚理念、高通过性、高舒适性的同时,兼备安全性能方面无与伦比的过硬品质,极富竞争力的性价比优势愈加凸显。