

5

同车行

5

TONGJI AUTO



擎动真“芯”，你有 **WIX** FILTERS

宽泛的产品线覆盖了卡车、巴士、工程机械、农业机械以及工业领域。
维克斯®滤清器的容污率高，使用寿命长，是名副其实保护您引擎的超级英雄。

点击www.wixfilters.com.cn或联系我们021-61850000

你我同车并进



这本《同车行》杂志集时事动态、专业知识和深度访谈的杂志是同学们开辟的一片交流与展示平台。浓浓的油墨香味，记载着丰富多彩的校园生活，朴素分明的色调，描绘着绚丽多姿的青春世界。她将成为同学们忠实的知己，她聆听着同学们的欢歌和笑语，倾听着同学们的忧愁和烦恼，她昭示着汽车人青春的活力与热情，也以博大的胸怀容纳迷茫的感叹、激昂的表白……

每一件作品，如一坛坛精心酿造的美酒，都值得好好品味。每一坛美酒背后也定有常人鲜见的复杂工序。我们记者团的所有工作人员们，这坛佳酿的出品人，在这一件无声作品背后同样也是有很大的付出，很多的投入。几多调整与修饰，反复讨论与审核，那些不为人知的动人故事，沉淀在其中，编成这一本精美的杂志。我们看到的这般成绩，应归功于每个为之努力的人。记者团在这段时期内蓬勃发展，刊物从电子到纸质版的问世，所有成员在这个团体中携手并进。厚积而薄发，翘首许久，看到这样一本成果，我深感欣喜和骄傲。

当然，良好的开始需要更多的坚持来维护，来推动进步。“同车行”的含义在此也变得丰富——工作者能在此环境中锻炼，作者与读者能在此平台中信息交互使之完善，我更想借此表达同济所有的汽车人一起前行的美好期待。梁启超先生说过，少年强则中国强。在这个竞争激烈的社会，提高同济汽车人的竞争力是我最喜闻乐见的。做好自己，强大团体，甚至行业。借此刊发行，我衷心祝愿《同车行》越办越好，汽车学院的记者团越做越强，每个学子的明天也更加光辉灿烂。

《同车行》，你我同车并进。



被时光铭刻的那五年

2017届本科：优秀毕业生采访

同济大学汽车学院

1988年秋，同济大学“机械设计及制造”专业（服务方向为汽车设计及制造）正式向全国招生。同济大学在机械工程系下设立汽车教研室，成立汽车研究室。

1991年4月，汽车工程系正式成立。下设工程机专业、汽车专业、热能动力与装置专业，1996年重组成新的汽车工程系，包括汽车专业和车用发动机专业。1999年7月29日，同济大学汽车营销管理学院成立。2002年，同济大学新能源汽车工程中心成立。

2002年4月28日，在汽车工程系、新能源汽车工程中心、汽车营销管理学院的基础上，同济大学汽车学院正式成立。2004年9月，汽车学院全体迁入位于上海国际汽车城的同济大学嘉定校区。

学院设有机械工程一级学科博士后流动站、管理工程一级学科博士后流动站、车辆工程博士点、动力机械及工程博士点、车辆工程硕士点、动力机械及工程硕士点和车辆工程学士点。

截至2015年底，学院共有在编教职工136人，其中正高级专业技术职务35人，副高级专业技术职务40人，中级专业技术职务28人，其他28人，校聘派遣人员5人。此外，学院还聘请了一批中外汽车技术领域的知名专家和客座教授，并与多个国家及地区的政府、高校、科研机构、企业有着广泛的科研协作关系、学术交流和人员交流。

学院具有优异的教学和科研环境，拥有世界先进水平的汽车及发动机研发试验设备，目前已建成教育部新能源汽车工程中心、上海市电动汽车工程技术研究中心、上海地面交通工具风洞中心等科研基地。

目前在读全日制本科生1100余人，硕士生750余人，博士生100余人。汽车学院是同济大学率先开展“卓越工程师教育培养计划”试点院系之一，使校企结成人才培养共同体，先后与上海大众、联合汽车电子等企业建立联合培养卓越工程师教育培养模式，该教育培养模式已成为同济大学、乃至全国卓越工程师教育培养的典型案例。

目录 contents

随笔

我在同济汽车的日子

周炜
王佳一
陈闻昊
马东一



48



30

翼驰十年

传承 | one week in TJU racing
我这一路啊 | 王金秋
苦中作乐，乐在其中 | 于洋



36

主办方 同济大学汽车学院
编辑出版 汽车学院记者团
编委会主任 张立军
主编 曹静
指导老师 曹 卢 郑晶晶 葛 畅

执行主编 唐 逸
编辑总监 黄菊垚
市场总监 李博闻 黄馨逸
广告热线 +86 186 166 51677

广告邮箱 qichejizhetuan@gmail.com
地址 上海市嘉定区曹安公路4800号汽车学院大楼A205
邮编 201804

内容编辑 谭 欣 李博闻 黄馨逸
区域编辑 黄菊垚 贾心怡
郭梓恒 华朔 雍雅
新闻记者 李博闻 孙颖 屈同舟
黄馨逸 杨悦 郭梓恒

封面故事

我与记者团
漫步樱花季
唯有怀念，庆幸遇见
铁打的汽院，流水的我们

03



焦点

他们想对汽院说



人物志

同心同德同车行，济人济事济天下 | 张立军
脚踏实地，仰望星空 | 魏学哲
脚踏实地，砥砺前行 | 钟再敏
你的大学应该怎么过！ | 郑晶晶 曹卢



汽院和你，
变与不变？



封面人物回访
孙晨乐
梁译予
郭石磊

特约撰稿 王笑悦 殷 珺 李昌轩
王灵光 李思睿 赵晨旭
孙晨乐 李博闻 杨 森

鸣谢 雷克萨斯 曼胡默尔

其他平台 新浪微博 @ 同济汽院记者团
微信：TJ 同车行



《同车行》 创刊五周年





他们与记者团

我与记者团

写下这个题目之后，我也不知道从何写起了。大概我愿意用一个很热门的话题来总结和记者团的这段时光：

记者团现任团长：唐逸

春风十里，不如你；
夏阳满山，不如你；
秋雨淅淅，不如你；
冬雪皑皑，不如你。

所有的酒， 都不如你。 记者团哟，

记者团伴随着我从大二到大四，这三年我从小朋友变成了一个油腔滑调和老师扯皮的“成年人”，没怎么变过的可能也就是体重了。说起和记者团的缘分，其实应该从大一刚进校门开始算起吧。现在想想大一的时候，感觉也是很幸运。因为那时候我的班导是现在大名鼎鼎的曹卢老师。

那时候曹老师还没有现在这么忙，搞这么多事情。我当初看见他的时候，第一感觉就是原来搞工科的男同胞也可以出落得这么有文艺气质，可以说，当时曹老师那独特的工科气质吸引了我吧。后来，我发现我错了，曹先生根本和搞工科无缘，或许是他乱入到车辆工程这个专业。直到现在，我还是非常感谢当初的曹老师。他在那个时候活出了在我看来非常理想的模样，也成为了我上大学以来一直的目标和榜样。如今，我发现我与我的榜样之间的差距越来越大，这可能就是理想与现实的差距。

后来，大一上完了，搬到嘉定这边来。嘉定有一个特点就是特别的荒僻，有时候晚上一个人走在嘉定的大马路上，四下张望，一个人都没有，不仅如此草丛里还时不时传来一些怪叫声。在这种情况下，整个人是会感觉很孤单很寂寞，很想投靠一个组织做些事情来消遣一些时光。有一天，和曹老师偶然聊天知道了记者团这么个组织。当时是这个名字吸引了我，我觉得这可能是汽车学院和汽车最没有关系的一个社团，大概是出于这一点我那时候就决定加入这个社团。

我记得当初我加记者团的时候，应该没有赶上集体面试，后来单独面试的。在图书馆的一楼售货机旁边，那天面试我的是三个学姐，崔馨予团长、肖喆学姐以及马雪寒学姐。团长那时候早早就到了，给每个人都买了饮料，大概还有吃的。在那个时候，我觉得这是很令人感动的一件事情。大一的时候也参与了不少面试，大抵就是非常严肃，你去了，然后坐在那里，一问一答，完事就走人。可是这个组织会给去面试的你准备一份饮料，会给去开会的你准备一份零食，直到现在甚至会准备一次试吃，哇，当时会觉得你真的被很温暖地对待了。包括后来开会的时候，大家谈完正事一边吃着一边有说有笑，很开心。尤其是喆姐和萌姐啊，三年以来真的非常照顾当时还是个小孩子的我，听我生活上的烦恼以及帮助我解决学习的一些问题。如今想想，我也是非常幸运的人。

然后，我在记者团的第一年就过去了。我迎来了我的第二任团长邵思怡学姐，也算是迎来了我手底下第一批的小朋友，14级的各位同志们。邵团是一个看上去很 nice，实际比看上去更好的人。邵团做事情很细致，同时又很考虑别人的感受。我在往回看的时候，也觉得我第二年做事有些任性，有些事情确实处理得也不是蛮妥当，但是邵团也一直都在包容我鼓励我帮助我，非常感谢。

现在看过去，第二年我做过很多尝试，我尝试在微信公众号上连载过漫画，试过搞过一个叫碎碎念的栏目，无一例外都失败了。到最后存活下来一个栏目，叫做我在同济汽车的日子。当初搞这个的初衷，就是为了纪念一下自己的大学时代。不管它美不美好，不管顺利还是不顺利，大学这五年都是人最值得珍藏的记忆。很多人现在不觉得它好，到过后怀念起来发现都快忘了。所以，我想鼓励我的学长学姐学弟学妹们拿笔写下自己的故事，不止是给别人看，更是有一天给自己看。文字是有温度有情感的，日后若你再回看这篇我在同济汽车的日子，希望日后的自己别让当初的自己失望，若是失望也不怕，从过去能够汲取力量也是好的。接着，在第二年的尾巴，我成为了记者团的新一任团长。其实成为团长那一天，心情很奇怪的。我很庆幸的，我能够和我的14级的还有接下来的15级的同志们一起玩一年；我很惶恐的，要是记者团的在我手上没有发扬光大怎么办；我很怅惘的，我当初的学长学姐们本科都已经要毕业，或者已经毕业了，而我和记者团的缘分怕也是只有这么一年了。

第三年，我任团长。但是当我写下这段文字的时候，我的第三年记者团生涯还没结束，这部分就不写了吧。做个总结，我与记者团因曹老师而结缘，因诸位学长学姐学弟学妹而温暖，人生有几次大学阶段，大学又有几个五年制的，而这五年中也就只有一个三年，我这三年来与记者团相伴，很充实很幸福。



唯有怀念， 庆幸遇见

记者团第三任团长：张家元

转眼间，离开同济汽车已经有两年时间，现在回忆大学五年的生活就像是一个失恋两年的人再去回忆与前任的生活点滴一样，唯有怀念，庆幸遇见。现在回忆自己的本科生活，总有一丝失落感。人生最美好的五年就这样过去了，虽点滴历历在目，却难于细细回味，虽声声犹在耳畔，却不愿静心细听。不忍怀念，只因再难相见。

我和同济汽车结缘比较偶然，大学报志愿前根本不知道同济汽车这个专业，除了会开车外，对汽车毫无兴趣也一无所知。分数够了，也就来了，可能这就是命中注定的相遇吧。收到录取通知书后，对大学的生活也好好的畅想了一番。还特意上网查了一下本部和嘉定校区，图片上的嘉定校区是真美，那个时候也不知道嘉定校区的具体位置，对嘉定还是充满向往的。

刚上大学的时候，我可以算是“双商俱低”，发现身边的同学都很优秀，有的同学成绩非常棒，有的同学学生工作做的非常好，自己除了脸皮比较厚就没有其他突出的地方了。大一时参加了两个社团，大二就全都退出了，大二加了车队干了两年也退出了，大二刚加入记者团时还想着说不定什么时候也退出了，没想到在记者团做到了最后，和一群人一起从零开始，见证一本本《同车行》的诞生。

做好小事，不怕犯错

说实话，最初根本就没想过加入记者团，只是因为当时记者团和车队一起宣讲，填报志愿的时候没仔细看，就把记者团也一起填了。当时手机收到飞信面试通知的时候也根本没打算去面试，后来一个声音特别好听的学姐打了一个电话来确认，一听是学姐打来的电话，也就不好意思推脱了，没想到阴差阳错就在这个组织干了三年。

刚进记者团时，我被分到了在校友组，至今我印象最深的就是第一次采访了。一个周六的早上，从嘉定坐车到浦东采访了一位在通用雪佛兰市场部做品牌线上的学长。平时在学校很少有机会接触校友，尤其是在市场部工作的校友，正是在这次采访中，我第一次了解了市场部的工作。这对我日后面试雪佛兰市场部的品牌线上起到了至关重要的作用。经过这件事，我深刻地体会到，每一次经历都有可能对我们日后的学习与工作产生重要影响。

不过，这次经历之所以让我印象深刻是因为改错别字。记者团的主要工作是做《同车行》杂志，这需要各个部门的同学相互协作。第一次写采访稿，我就写了很多错别字，当时自以为反正写完采访稿了，别的部门的同学改就行了。结果我刚把稿子交上去就被学姐一顿批评，不得不利用第二天中午的时间去改错别字。当我改完稿子重新上交的时候就听到了一个消息，中午企业日活动抽 iPad，抽到我了，结果我在寝室改稿子就没去现场，当时让我不爽了好久。



不过，从此以后，我开始严格对待稿件中的错别字，这种习惯对我后来从事汽车媒体工作非常有帮助。大学期间做学生工作，出去实习最大的优势是犯错少。在学校里，学院老师会包容我们的错误，但是到了工作中就不会有人来包容我们了，可能一个小小的错误就会让自己的职业生涯蒙上阴影。在同济汽车的日子里，我们不会担心犯错，因为学院和老师给了我们很多锻炼的机会，让我们暴露错误、改正错误、吸取经验，使之变成我们未来的财富。

没想到在记者团一呆就是三年，也没想到自己能够亲历每一期《同车行》的进步。从新人变成了年龄最大的人，从《同车行》第一期一直做到了第十期。当我毕业回家，把沉甸甸的十本杂志放在家里的书架上时，瞬间成就感爆棚，这才是我大学五年做的最有意义的事。一次偶遇加入了一个新的社团，一次偶然的机会让我获得了很多接触外面世界的机会，转眼已经三年了，但往昔仍历历在目。

保持活力，执着奉献

相比于其他学院的学生，汽车学院的学生的课余生活要丰富许多，各式各样的社团，几大车队，大学本科的生活被各种活动排的满满当当。汽车学院的学习竞争又无比残酷，所以汽院的学生往往具备同时做好几件事的能力。和大部分同学一样，大学五年做过社团，干过车队，参加了大大小小各种体育比赛，在汽车学院这个大平台上，我们可以做很多自己喜欢做的事情，把自己的能力全方位提升。

让我感到无比光荣的是，在大学期间我成功加入了中国共产党，成为了一名光荣的共产党员。在同济汽车的五年不

仅是我知识不断丰富的五年，也是我思想上走向成熟的五年，成为共产党员后，我对自己的要求也更加严格了。这让我始终保持昂扬的斗志面对每天的学习与生活。大学第五年，我成为了14级新生的班级辅导员，对我个人来说，在大学毕业前又进行了一次洗礼，对汽车学院的感情也更加深厚。

和14级新生相处有一种回到四年前的感觉，看到一个个稚气未脱的面孔，总会想起四年前的自己，正是在汽车学院的四年让自己从青涩走向了成熟，也希望自己能在他们大学生涯伊始给予他们足够的帮助与支持。虽然开始相处的过程中会有“代沟”，后来慢慢和他们成为了朋友，跟95后相处就得先把自己当成95后，融入才是最重要的。这也让我对“从群众中来，到群众中去”有了更加深刻的理解，当班级辅导员其实也是共产党员“全心全意为人民服务”的过程，在服务新生同时我也让自己的心态变得更加年轻，“用95后的心态，做90后该做的事。”

现在回想在同济汽车的五年有满足也有遗憾，满足于学到了知识，提升了思想，强健了体魄，结交了朋友，遗憾时间真的太过短暂，没有好好珍惜。不过，现在想来自己真的很幸运，遇到了那么多的良师益友，拥有了一个非常好的平台。在学校里不知道同济汽车的意义，进入了行业才发现在一代代校友的不懈努力下，同济汽车早已成为了金字招牌。在同济汽车圆了我一个工程师的记者梦，正是在同济汽车让我对行业充满了热爱，也让我萌生了去德国留学的想法。如今在德国这个属于汽车的国度，写下了这篇文章，想起大学时的点点滴滴如在眼前，唯有怀念，庆幸遇见。

又是一年樱花季，当我惊觉到校园里面四处盛开的白色樱花时，却已经到了落英缤纷的时节。本以为樱花的花期很短，它的绽放远比人的停留短暂。但在不经意间，自己已经在同济见证了六季花开花落，在距离毕业还有一年之际，不由得觉得这座校园的一草一木才是永恒，而自己只不过是漫长的时光中，一枚即将飘向远方的花瓣。也许连空有余香都谈不上，但至少也希望在这座诗与青春的城堡，留下自己曾经来过的一缕痕迹。

漫步樱花季

记者团第四任团长：崔馨予

回顾自己六年来在同济汽院的经历，好像大事小情经历了不少，却又仿佛一直过得平平淡淡。虽然过程总是有苦有甜，但是想到两件事，我是不后悔的：第一个是加入记者团，成为一名四处扛着相机采访的业余记者，第二个是升入研究生之后选择了现在的导师和团队，成为 AMMI 大家庭的一员。没有什么高大上的原因，这也不是两段多么平坦好走的道路，只是因为，在这两个时期一起奋斗过、一起哭过笑过的人最独特。

很多事一半缘分，一半幸运。第一次遇见记者团，是在一个平淡无奇的军训讲座课后，突然有两位学姐走进我们的大教室，将报名表和第二期《同车行》杂志发到我们手中。我一下子就被这本封面上印着白色樱花的精美杂志吸引了，甚至都没仔细听台上的学姐在说什么，只是沉浸在杂志里面，认真阅读起了教授和学长采访。我意识到，无论是从表现形式还是内容，这本杂志都与想象中的“校刊”“院刊”不太一样，是更贴近学生生活和需求的；更重要的是，我也对这本杂志产生了浓厚的兴趣，开始去思考这样一本杂志是如何被制作出来的。就这样，带着一丝懵懂和一些热情，我开始了与记者团的三年不解之缘。

刚进入记者团的前两年，日子在学长学姐的带领下过得顺风顺水，例会采访团建一场不落。尤其是采访了几位教授和学长之后，自以为好像已经打开了新世界的大门，对于社团的事务貌似到了“轻车熟路”的地步。直到换届那天，当我从学长手中真正接过记者团团长的这个担子时，才发现自己把一切想的太简单了，心惶惶然。直到找个地方和朋友大哭了一场，才把自己内心的压力释放出来——我不是怕自己失败，只是知道与我并肩作战的同学有多爱这个社团，我害怕让这些人失望罢了。

担任团长的这一年，恰逢我最忙碌的一年：因为提前毕业的缘故，要把大五的课程和毕业提前到大四一起修完，兼顾上创项目的实验，同时还要到导师的课题组提前参与项目。因此在管理记者团的事务上，一直有个缺憾就是很多事没有做到尽善尽美。好在记者团里的每个人依然把这里当作家，为了心中的小梦想而认真努力着。一年的时间里，我们出版了四期精美的杂志，其中经历的各种波折早已散去，留下的是曾一同见证彼此成长的回忆。

又见樱花落，不知不觉离开记者团已经快两年了，自己虽然有了新的生活轨迹，但是依然在关注着记者团的成长和新变化。希望记者团在五周年到来之际，能够有更多新鲜有趣的内容加入到我们这个有爱的平台，也希望记者团的小伙伴们都能在这里找到自己的乐趣。记者团，五岁生日快乐！

铁打的汽院，流水的我们

——写在记者团五周年

记者团第五任团长：邵思怡

汽车学院这五年有什么变化呢，我在这一瞬间有点晃神。汽院常新，阳光常在，才发现成长的是我们，离开的也是我们。

想知道汽院这五年经历了什么，倒可以推荐你去看看《同车行》。这本杂志是汽车学院的侧写者，描摹了这汽院的点点滴滴，樱花季、毕业季、女生节、辩论赛……小到哪怕是一个细节。汽院里的人和事，有那么多不为人知却真实有趣的侧面，你可以在《同车行》里窥见。

我在汽院的五年里，有五分之二与记者团有关。作为记者团退休的老干部，我也经历过在一次次的例会中，思考过稿子的界限，考量过杂志的革新。在一个个截稿日前，顶着卢哥的催稿压力和编辑们的哭天抢地，在枪林弹雨中前进前进前进。

在熬成退休老干部之前，我大概有过一百次想撒手不管的冲动。在欢乐谷悠游结果被微信轰炸改稿的时候，在被卢哥对文字和图片品质近乎完美的要求的时候，在寻求赞助却四处无门的时候。此刻的我，可以回想起很多很多定格的场景，充满血泪的。

然而在其中我似乎参悟了一些人生的道理，要说我这五年的变化，可能也可以和这些道理扯上干系。坚守稿件的质量，图片的品质，从审稿到排版，我们不吝于任何过多的精确和仔细。一个小小的错别字，可能对于一个一目十行的读者没有一丁点影响。但自律才能获得自由，我们绝不能因为别人的宽容而降低自己的要求，而应在反躬自省中不断地调整。杂志如此，每一份不为人知的努力，是所有精彩的溯源。

从纸质杂志到电子杂志，再到微信平台，我们始终坚守文字的质感，但我们也追随脚步的改变。人亦如此，没有什么是不能变易的，接受每一个挑战，不畏创新和调整。

铁打的汽院，流水的我们。

再往前，五年前，埋伏在汽院角角落落给同车行排版的师兄师姐们，如今应该都成家立业，有了汽院的另外一个世界。不知道他们的孩子，会不会有一天成为《同车行》的小读者呢，又会不会在长大后的某一天和汽车学院开始一场美丽的际遇。

再往后，多年后，樱花季、毕业季、女生节、辩论赛，此间种种，大概只能在老同学多年聚首举杯对酌时搬出来，缅怀一下当年只道是寻常的汽院生活。因此，再次欢迎你保留一本《同车行》，其中的一个句子和一张张照片，保留住了这些进不了校史馆的历史，也正是进不了校史馆的我们，曾经存在过的证据。

最后，打江山容易，守江山难。希望铁打的汽院下一波流来的记者，可以继承记者团先辈们的梦想，开拓创新，踏踏实实做下去，守好记者团的江山（和美人）。



/ 他们想对汽院说

说来惭愧，几天前驱车一小时跑到松江玩耍，又踏着油门、刹车踏板滚回了学校。二十多公里，在那个渐被遗忘的被叫做故乡的“小城”足以像德古拉的木桩一样贯穿整个主城区。

所谓汽车，大概是那种让遥不可及变成有可能，再将有可能的梦想变为日常的东西吧。那所谓汽院呢？

抱歉，只读了这所学院，上了这座大学的我难有确论。

但值得一提的是，学院凌晨的灯火总提醒着我：此行此业，饶有希望；此情此景，正为当时。

——现任汽车爱好者协会会长 肖锟

这五年来，你像一棵大树，枝叶不断繁茂，在国内外的知名度越来越高，成为汽车院校的翘楚。

这五年来，你像一个发明家，创新越来越多，给中国汽车带来了更多的新技术、车联网、新能源等等，越来越多的新技术从你这里发出，给大家更多惊喜。

这五年来，你像一座灯塔，给众多的学子指引着前行的方向，越来越亮的灯塔吸引着莘莘学子。

这五年来，你像一位企业家，不断丰富自己的产品线。国内唯一汽车风洞，车联网试验基地……，不断壮大的试验室和设备给公司和高校带来更多的机会。

——2016 届研究生班长 刘浩

首先感谢汽车学院的培养，感谢导师以及同学和朋友的关心帮助！三年的研究生生活丰富多彩，在专业知识和为人处世方面收获很多。

汽车学院和课题组提供了很好的科研平台，在专业知识方面接触了前沿技术，开阔了视野，课题研究中提升了分析问题解决问题的能力 and 团队合作能力；

加入研究生会让我结识了更多优秀的朋友，从这些优秀的人身上学到如何处理突发事件，如何更好的协调处理学习和生活之间的关系，如何更合理的组织活动等等，通过这些提升了自身的综合素质。

这三年的经历让我能够得心应手的处理目前的工作和生活，更快的转换角色适应社会。

——曾任院研究生会副主席 见才涛

作为研究生，我最关注的还是汽车学院在科研技术方面的进步。

这五年来，汽车学院积极响应国家新能源与智能汽车战略，将大量的精力投入到关键技术的研发中，并且都取得了很多突破，就我所在的课题组而言，我在其中深深地到受到了新能源汽车关键技术电池管理系统技术不断更新与发展的过程，并且作为一名科研人员参与其中，我觉得我很荣幸能够见证学院在这方面的投入与突破。

除此之外，汽车学院也积极开展了智能网联汽车的研发工作，同济大学汽车学院在上海国际汽车城中扮演着技术先锋的作用，在不断地引领着汽车技术的进步与发展。

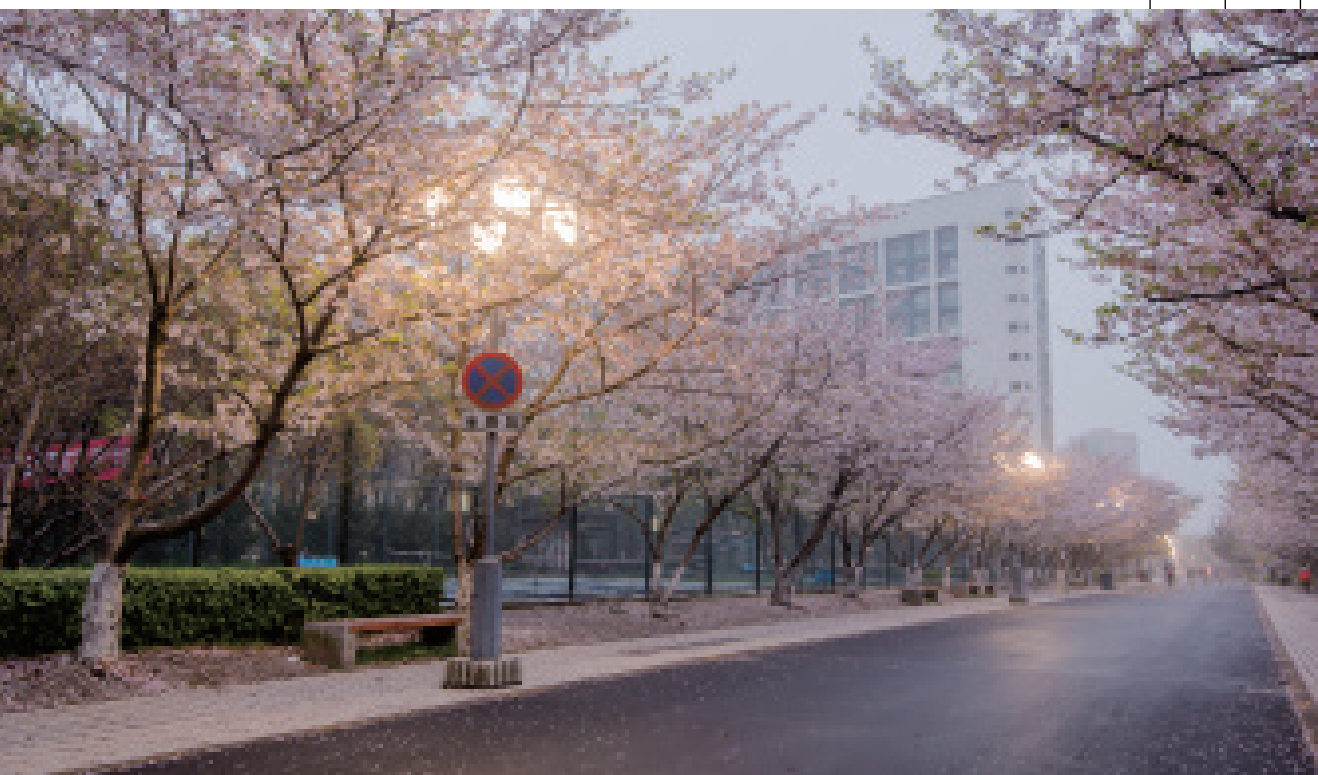
总的来收，同济大学汽车学院已经走在了行业技术的前沿，为整个行业的进步与发展输送了大量的人才，我为我是汽车学院的一份子而感到骄傲！

——曾任院研究生会主席 蒋晶

这五年里学院快速发展，学术成果涌现，科研氛围日益浓厚，培养学生的方式更加立体多元。

作为学生综合能力的展示窗口，车队在国内国际比赛中取得的成绩愈加耀眼；各个学生组织与社团都有了长足的进步，同学们的校园生活更加精彩丰富经过五年的发展，无论是作为学院这一整体，还是我们每一个学子，都站在了更高的起点上。

——曾任院研究生会主席 苏昊



摄影：2013 级本科付英頔

篮球场装了灯，门前建了新体育场。9号楼下依旧热闹非常，汽院的女生感觉还那么少。有了汽车日和12.29，手机里全是汽院的微信公众号。翼驰如愿拿到了第一，汽院男神三十岁了。旺比旁边卖酱饼的关了门，还记得原来楼上有家重庆鸡公煲。原来在锦辉的姐姐去了小样，老学长回来开了甘包包嘉定夏夜的空气还是臭的新奇，图书馆门前的风还那么妖。20号楼下的河水碧绿依旧，台风一来一片汪洋。

总有些事在变好，有些又不那么好。学生证上密密麻麻集满了注册章，我收集着班里的毕业去向表。

——曾任院团学联主席 康宇宸

五年前，汽车学院楼还没有名字；五年后，它叫宁远馆。五年前，我的学历是本科；五年后，我的学历还是本科。其实它没变，但改变了我。

——2013级博士班党支部书记 孙晨乐

转眼几年过去，汽车学院帮助了我成长，我也见证了学院的发展，每一次目送学长学姐们的离去总是怀着不舍和感恩，每一次迎接学弟学妹的到来又满怀激动和期盼。当轮到自己踏出校园投身汽车产业的时候，内心的感激和对学院的依恋也成为了我前进的动力，我知道唯有做出成绩才能回报学院的栽培。几年时间飞快，学院的发展又谱写了新的篇章，导师带领的课题组也做出了更大的成绩，当初参与的PACE中心也换了新的血液，正在向更高目标奋进。毕业后回想自己学习生活的汽车学院满满的都是感恩。

相信学院在所有汽车人的努力下会更加辉煌。

——2016届上海市优秀毕业生 袁恒

如果说这五年汽车学院和我的变化，我想应该这么说：学院越来越活力年轻，我越来越成熟。在汽车学院这五年，有幸见证它的成长，遇见很多很多“良人”。给予我社会活动帮助和启示的辅导老师，给我答疑解惑的良师益友，一群一起拼搏玩耍的小伙伴。回顾这五年生活，图书馆刷题，参加了第一届的校友日，采访了以前只在网页上见过的大佬们；组织学院的科技节，压力和成就感并存……汽车学院年轻，所以给了我们很多机会去开创；我们的开创，让汽车学院更加有活力，更加丰满，更加有影响力。越来越多的学院特色社团“车队”，让我们自己动手造成；越来越多的交流游学机会；越来越多的学院特色活动，让我们生活充实，全面发展。在汽车学院，幸也。

——曾任院创新基地主席 王笑悦

不知不觉在汽院变成了老腊肉，曾经觉得2018年毕业遥遥无期，现在看来也就在眼前了。四年光景，说长不长，最美好的大学时光，都留在这里了。四年自己的变化有很多。心态上，对于成绩没有那么执着了，更希望自己能够在专业上能够进一步深入，也更想去接触更多有趣的人和事。在工作上，我会考虑更多，也算是从一个跟随者逐渐成长起来，在这个过程中学会了很多。最大的收获应该是周围这一群人吧，他们时刻让我感受到温暖，希望是一辈子的朋友。

学院在不断变化，每一个年级都有自己的风格，不过感觉女生好像越来越多了哈~能够感受到学院与自己之间的距离越来越近，能够从各种公众号、学院网站等各种媒体随时掌握学院的大事小情，而且与老师的距离也在逐渐缩短，之前没有深入接触，总是以为教授高高在上的样子，深入了解了才发现老师们的幽默风趣、平易近人。

——现任记者团副团长 高倩



● ●
同心同德同车行，
济人济世济天下。



张立军院长采访记录

记者：黄依然 陈若水
摄影：李博闻

“沉淀与发展是年终岁末一个令人感慨的话题，
也是新春伊始一股蓬勃的力量。
2017年的同济正站在110周年的门槛上，
向过去挥挥手，
远眺将来。”

汽车学院现任院长，
以自己充实而高效的生活经历，
向我们演绎了一名优秀汽车人。
严谨、认真、负责的他生活中的点点滴滴，
感染着身边的每一个人。
在校庆来临之际，
我们有幸采访了张立军院长。

在您这么多年的教学生涯中，有哪些您印象深刻的学生？

有两位学生给我留下比较深的印象。第一位你们可能也听说过，他叫张正。他与同学两人共同设计了一款完全以重力驱动的赛车，所以和我在技术上有比较多的交流。他完全自发地报名并参加了这个在美国举办的比赛。除此之外，在设计这辆赛车的过程中，他顺应赛车应有的流线型形状，将赛车设计成一枚毛笔笔尖的形状，并赋以象征着太极阴阳的黑白两色，将中国文化和汽车有机结合。最后凭借自己的努力获得了一等奖和创新奖。

另一名同学叫吴军，他作为一名本科非 985 大学毕业的同济研究生，凭借自己异常踏实刻苦的学习态度，充分发挥自己数学建模的特长，习惯于用数学方法解决普遍问题，最后进入南安普顿研究所进一步深造。他感动我的地方是他不受学校的桎梏，将同济作为自己新的起点，全心投入，一步步实现自我。

汽车学院的学生需要具备哪些能力来适应将来进入社会？

第一是需要眼光思路开阔，对国家、国际、本行业发展的大视野，把握大趋势，明确自己基本的发展方向和发展逻辑。

第二是掌握基本的业务能力，尽可能加强外语，计算机等基本能力，注意培养个人独特专长。

第三是在当下年轻人普遍自主意识加强的同时，要更加注重团队合作，与他人的交互协同。

作为一名土生土长的汽车人，在您从学生到教授，再到院长的过程中，发生了哪些变化？

在这个过程中，我本身变化主要是关于教育的。一开始作为学生，主要的任务就是学习和培养自己基本的人生观。之后作为老师，就要去教育学生，将自己掌握的知识传授出去，并且春风化雨地默默感化学生，有时候还要加以教育心理学和讲授学的内容，做了很多努力。这个感受是从我自己带研究生，给他们上课之后才开始产生的。

还有在这个时代背景下，我对汽车行业的认识也发生了一些变化。从一开始对底盘动力学的研究到新能源测试仿真，再到之后的技术管理，在这个过程中，我对系统、要素之间互相影响后发生的变化感受很深刻。在系统管理的问题上理解更深了。最后一个是随着身份的改变，自己承担的责任更大了，很多情况下势必要站在学校层面考虑问题，考虑个人更少了。

在过去五年中，汽院发生了哪些变化？

从十五到一二五的这段时间中，汽院一直在大力发展新能源汽车这一块。现在这一块在国内国外应该是有一定影响力的。这五年，我们在新能源研发的基础上，加入了智能要素，不仅对学生培养产生了积极影响，还顺应了汽车行业的大趋势，有助于汽车学科的发展，提升学科影响力。

除此以外，在社会服务上也有拓展。这个学院承担了更多支

撑行业的国家项目，地面交通工具风洞中心承担了大量国内汽车造型实验评价开发工作，可以说中国大部分新出来的造型都是风洞吹出来的。第三个就是学生就业范围的变化，以前基本在汽车行业多，在上海多，现在围绕汽车有一定衍生，围绕零部件下沉，地域覆盖面也扩大了。

还有令我很欣慰的一点就是学生的创新活动始终保持在高水平，各个车队在国际影响力越来越大。

在嘉定校区这样一个比较新的环境下，汽院学生该如何安排自己的学习？

这个问题很有意思。我个人觉得学习跟区域关系不大，我有个同事住得离市区很远，每天要坐公交车来市区工作，他就在车上看书，一年能看上百本书。其实学习的关键是在于对学习的管理，而学习的管理可以划分成以下几个方面。

1、很多学生对自己为什么要学习，为谁学习，不了解，没动力了解思考将来的目标与现在的学习的关系。在掌握课本知识的基础上，由表及里，运用不同的思考方法去解决问题。

2、充分利用自己的时间。过去我们天天晨读。现在的很多学生没有安排好自己的时间。

3、学习的媒介。现在能利用的资源很多，比如图书馆、网络的大学课程。过去我上大学的时候图书馆的书常常被翻得纸都掉下来了。

现在学生可以先研读经典，了解别人在干嘛。除了书本学习还应该尽早实践，比如去教授的课题组，车队，或者在假期进行一些社会实践，提高自己的基本素养。

汽车行业未来的发展方向如何？

汽车，从根本上来说就是解决衣食住行中“行”的方面，它的本质就是处理好路跟人的关系，不额外带来拥堵，要保证安全，节能环保。现在我们面临的问题是能源动力转型，需要使能源来源更加多元化，比如风能、氢能、生物燃料。还有一个是跟交通体系的智能融合，在将来汽车的使用方式会发生很大改变，出行方式也会改变。顺应现在蓬勃发展的共享体系，私家车所占比重可能下降，这会导致车的设计的改变。如果可以控制不发生碰撞，汽车可以不用做的那么结实，可以换个车身，像换衣服一样。

寄语：

最后我给这期杂志提上一条寄语吧。“同心同德同车行”，大家要发动同行业，共同努力来发展这个产业；“济人济世济天下”，我们汽车人要怀揣一颗热心，要为社会做出贡献，去帮助他人。



要脚踏实地 也要仰望星空

魏学哲副院长采访记录

记者：郭梓桓 屈同舟
摄影：郭梓桓 屈同舟

在魏院长的办公室门口，便看到魏院长带着温和而不失热情的微笑向我们问候。

不大的办公室一边是会客的桌子，一边是办公桌。桌上摆置着各类文件，半开着的卷帘一面照进来下午的阳光，纸页都呈现着不甚均匀的橘色。

今年是同济大学汽车学院建院 15 周年，而您也一直在汽车学院工作，见证了汽车学院一路的发展。您能简单谈谈您对汽车学院办学特色和优势的看法吗？

汽车学院成立之初，也引发了很多争议。国内外学界往往不把汽车当作一个独立的专业，汽车专业研究和人才培养往往是放在工程学院或是机械学院进行。尽管争议是一直存在的，我们学院还是在争议声中办出了一些特色，做出了一些贡献。就特色而言，最主要就是与行业高度紧密结合，还有足够深远的行业前瞻性。我们专业培养的人才，最大的特点就是行业特征明确，就业方向清晰；相比之下，其他专业学生毕业后流向其他领域工作的比例偏高，这对前期专业的知识储备来说还是一件令人遗憾的事。

另一方面，我们学院这个视野和平台，使我们的学生更好地把握未来行业趋势。十几年前，我们谈及新能源汽车，尤其是中国自主研发新能源汽车，很多人往往持有怀疑甚至反对的态度——鉴于我们（中国）汽车工业起步晚，很多人一来质疑性新能源汽车可靠性，二来更认为中国自主研发新能源汽车是“弯道超车”，不现实。但今天，在国内外的研发中，新能源变成了一种确定的趋势。这说明了一个问题：我们看问题的时间尺度不同。对行业发展，有人的尺度是五年、十年，有人是十年、二十年，有人却是一百年。所以，一个行业有一个自己集中的学术圈总是好的，学术界研究问题的时间尺度往往是比工业界长的。

那您能就我们今天汽车行业发展的趋势和大环境向我们简单分析一下吗？

今天的汽车行业处在变革的大时代。今天汽车技术的两大趋势就是发展新能源技术和智能化技术。

智能化技术的终极目标是实现无人驾驶或者人机共驾。我们学院传统的研究优势在新能源技术，但是在这个变化之后，很快也跟上节奏。我也常常同学生说，我们开发的技术、研究的领域，决不能是别人成果已经分明的课题，要在壮年时期在新领域、用新思路开创事业。

除了两大技术趋势，之所以说汽车行业正处在深刻的变革期，还有市场的变化。我国汽车保有量从十五年前的 200 多万辆到现在的近 3000 万辆；除了市场容量上的变化，还有市场结构的变化，我们的自主品牌市场份额越来越大，自主研发能力越来越强。这靠的是什么呢？靠的是一代汽车行业的从业者，更依赖我们日趋完备的人才体系。过去我们盲目崇拜甚至神化的德国、日本的汽车产业，现在我们能更理性看待这个问题了，我们的评价标准就是性能差距、技术指标，汽车这个行业已经不再神秘了。从车身到底盘，到动力系统，每个车企都有一个成熟的体系以及与之相配的研发团队、研发人才。这也就是我们面临的行业变革。

另一方面，汽车的使用方式也会和现在有所不同。这源于我们对汽车的理解不同了。综合交通体系的建设、专车、共享等等，我们行业的变化和一些颠覆性技术的产生，使得汽车

在城市交通体系中扮演的角色会发生变化。所以我们的汽车学院，才更需要提供人才、提供技术支持和行业舆论助推。

那么您认为培养人才和创造、普及技术哪一个更重要呢？

二者事实上并不对立。作为高等院校，当然要把培养人才的责任放在首位，但是脱离实践和研究培养的出人才吗？仅仅靠教材、靠考试、靠阅读文献、靠死记硬背，不太可能培养出卓越的工程师。所以，我们的教学任务就是把二者结合起来。

您在学院主要承担了哪些教学工作呢？您觉得我们现在人才培养和教学模式在这十五年有哪些可喜的变化呢？

我主要负责本科生、研究生的课业教授，也有一些教学行政事务的处理，比如对外交流等等。

近年来，我看到我们同学最大的变化是，更加的自信了。我们在这个行业，从以前的跟随者、仰视者，变成了积极的参与者甚至将来会是引领者。校外交流、国际比赛，都有我们同学自信的身影，究其根本，我们能理性地分析自己的优势和差距了，以更平和的心态看待不足。

您说到自己同时承担了本科生研究生的教学工作，请问您如何看待对于本科生和研究生教学方法的差别？

传统上讲，本科生培养往往更注重基础知识学习、基本技能训练，而研究生强调创新性和工程背景、工程实际问题的分析能力、研究解决问题的能力。但是现在，这样的界限正在模糊。现在的本科生既要在书本中获得知识，更要在实践中学习，我们不应该低估本科生的创造力和学习能力。如果靠看书做题来学习、成长，五年未免长了。应试教育的方法对大学的学习已经是不适用的了。

您对大学生的生活和未来职业发展规划有什么建议吗？

建议倒谈不上，毕竟每个人都有自己的情况、自己的习惯。刚才说过，大学生已经和高中生不一样了，要仔细分析遇到的困难和问题，它是不是紧迫、必须解决的，要了解什么样的解决方法才是明智合理的。

再一个，就是多和行业接触，多和老师们接触，不要局限于狭小的社交圈子，尽量开阔自己的视野。我们有广阔的平台和资源，多元的选择接触的对象更收获意料不到的惊喜和机遇。不要自我设限。

另一个小小的建议是，多阅读、多思考，工科生的通病在于思维严谨但是维度较少，局限性大。读书确实可以弥补知识上和思维上的不足。

我们也说过，我们学院和汽车行业紧密关联，在整个汽车行业体系中，有很多同济毕业的工程师，好多还是精英、骨干。但是我们的就业多样性不够，尤其处于这个大变革的时代，我们想要引领行业的发展总之还需要更长远的眼光和更大的魄力。要脚踏实地也要仰望星空，缺乏相关的意识和必要的训练会把职业生涯锁定在工程师这个行业上。



记者：郭梓桓 屈同舟
摄影：郭梓桓 屈同舟

脚踏实地，砥砺前行 钟再敏副院长采访记录

在一个阳光明媚的午后，我们记者团采访小组，在汽车学院 A206 采访了汽车学院的党副院长钟再敏教授。与钟教授亲切的打过招呼之后，我们和钟教授简单交流了采访主题，然后，采访便正式开始了。

首先，同济汽车学院在同类院校中名列前茅，在您看来我们相比其他同类学院有哪些优势、特色，或者说在汽车行业的发展中有怎样的贡献？

同济汽车有今天的地位以及近些年做出的成绩并不是偶然的，就像我们经常说的，汽车产业的发展实际上是依靠天时、地利和人和。天时，指的是同济汽车经历这 20 年正好是中国汽车工业高速发展的 20 年，就比如我国汽车的产量一路攀升到两千万辆这样一个大的背景，这样的产业背景下，不管是前沿的研发，还是对行业人才的需求，还是整体的科研投入，其实都是一个非常难得的行业的机遇期。这一方面，我们如果跟美国或者是德国进行对比，甚至感觉他们都没有我们的发展条件好，他们行业的发展已经比较成熟了，有些固化。这是天时。

地利就是汽车学院所处的位置，从大的方面来讲，位于上海，然后从小的方面来讲，又有上海国际汽车城这样一个背景。其实我们的地理优势是非常显著的，几乎包括方方面面。这是我们学院的地利。人和就是我们获得了很多帮助，外在的和内在的都有，比如我们的老院长如今的科技部长万钢，还有后续的学校的一些教师教授的努力，以及我们的校友在行业里边的这种外向的对我们的促进。我们的发展可以说是天时地利人和具备。

就是在这个背景下，我们作为一个后起之秀，在很多领域我们都是奋起直追，比如像我们的新能源和燃料电池，风洞方

面和空气动力学，还有汽车造型设计方面。除了这些，我们也有我们的秘密武器，那就是我们汽车专业的内涵，比如说我们汽车学院就和德国的渊源就很深。

其实我们学院成立之后，我们在科研领域、人才培养领域，包括我们的学生培养方法，包括我们的教学体系，其实都很有特色。而且我们坚持的很好。从学生素质上讲，综合看来我们培养出的学生还是非常好的。并且我们的学生基本上都是在这个行业里面活动，有的学生尽管选择类似咨询的职业，但是他们还是会围绕着这个大的产业工作，这样它就有一定的集聚效应，反观有些专业，它们的学生会分散或者甚至转行，这样的话前期的投入就是比较可惜的。

如果从成就的角度来说，我想我们学院首要的成就，应该说还是我们为行业培养了大量合格，而且是高素质的人才，这些人才对推进这个行业的进步，不管是在开发管理还是营销等方面，我想都是起到了一定的作用的，应该说这是非常值得骄傲的一件事。当然我们在科研领域，比如说在空气动力学、燃料电池或者是我们的减排技术，我们顺势而为，也做了一些很有价值的事情，也可能会在未来，在历史上会为我们学院记下一笔。

在同济汽车学院工作的十五年，您认为学院有何令您印象深刻的变化，您在汽车学院的职业发展和学术研究中又有何体会？

是这样的，这个变化其实是非常大了，无论是从内在还是外在。从外在角度讲，过去15年中，我们学院应该说是一步一个脚印，一步一台阶不断在提升自己，其中有几个比较大的事件：首先是我们02年建院，之后08年的奥运会有一个大的关于新能源汽车的项目，在此期间我们的燃料电池汽车及动力系统国家工程中心获批成立，我们也就上了第一个台阶。在2010年前后上海世博会期间，有一批的科研项目，其中就包括电动车和燃料电池，同时在11年前后，我们的风洞中心也落成，这是第二个台阶；之后我们应该回溯到2015年，协同中心的创建。

这些是我们学院的外在变化。在此期间，我们也从内在提升自己，主要是从学术方面，体现在我们做项目的深度或者项目本身的内涵上，一开始我们的项目更多的是做工程开发，现在我们有很多题目都是概念性的，偏向理论研究而且是具有非常强的创新的特征，我们可以追溯到产业的前沿，有些则是跟行业的深度合作。从研究的过程来看，我觉得，在我们学院的发展过程中，我们为行业做的事情，不断深入；我们本土化的研究，也在不断深入。这15年来，我们学院的变化还是非常大的。

您主要研究的方向是新能源汽车，我们学院建立之初也是将新能源汽车作为主要研究领域，您认为学院这十五年在新能源方向有何发展。

这15年，我觉得我们学院的新能源汽车的方向发展也是整个行业发展的一个缩影，一个浓缩，我们做的新能源汽车是具有很鲜明的特征：我们不局限于或者拘泥于新能源汽车本身，我们很注重学科间的交叉联系，比如说我们跟材料学院有电池或者是电化学的这样的交叉学科，我们和电子学院有汽车电子这样的交叉学科，当然我们也有跟动力机械有深刻的联系，而且我们这种学科交叉是深入的交叉，并不是一个老师在材料学院一个老师在新能源汽车，简单机械的合作。

为了与之配合，我们在汽车学院内部就有相关的教学调整，我们学院的课目设置除了我们传统的机械工程和动力工程这两个机械类的，还有材料类的电化学，还有偏电子方面的汽车电子，有偏管理的汽车营销。08年奥运会上我们有30辆新能源轿车的示范运行，为期三个月，世博会上则是有100辆使用同济的技术的观光车进行为期半年的市场运行，其实这些都是学院新能源汽车发展的一个缩影。当然我们一直相对于专注于燃料电池汽车，而行业里面的新能源汽车可能是混合动力或者纯电动有更多发展方向，但实际上技术是共通的。整体来说，学院在新能源汽车这块实际上是非常有特色，

也一直是引领了中国整个相关行业的发展趋势。

那您能不能就未来新能源汽车发展的一个趋势，做一下您的看法和判断呢？

应该说汽车的发展有两个趋势是不可避免的，一个是电动化，一个是智能化。而针对汽车电动化这个基本的趋势，我们可以先看看国内的情况。国内差不多从2000年开始起步，到目前发展了十六七年，到去年我们整个新能源汽车产量达到50万辆，这是第一个阶段。但是整体上来讲，我觉得新能源汽车还有很多提升的空间。一个是普及率，现在50万辆新能源汽车在我们的2000万辆汽车的总产量里面所占的比例还是非常小的，还有很大的提升空间。普及率不高有市场原因政策原因，也有技术原因。如果我们真正的要能够做到新能源汽车的普及，还是有很多可以做的事情要做的。

从电动化这一方面，从97年Prius推出来到现在，实际发展了有接近20年的历史，未来的十年或者二十年可能是电动化的一个突飞猛进的重要时期。通过实现电动化，我们的最终的目标——交通的可持续，就有可能实现。

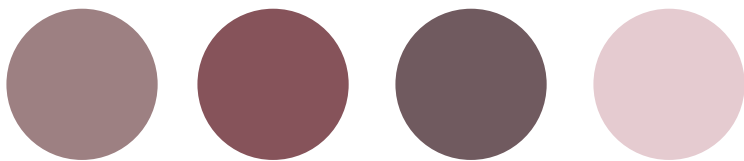
可持续意味着多方面内容，一个是汽车本身使用的能源要可持续，不能使用化石能源，化石能源总会枯竭，无论是枯竭或者是资源地区分布不均都不利于汽车行业的发展。另外化石能源可以有更好的用途，而不是烧掉。

还有一个就是排放可持续，我们现在认为车的颗粒物氮氧化物的排放，给交通和环境的持续发展造成了很大的困扰。从这个角度来说，电动化应该是一个合适的方案，我们国家应该是坚定不移推行这件事情，但是仍然需要很多努力。

另外一个趋势当然就是近些年兴起的智能化。以无人驾驶为最终目标的智能化其实是刚刚开始，我认为这一方面对汽车的直接贡献主要集中在汽车安全方面，实际上就是降低事故率。我们现在认为大概80%以上的事故，是由人为导致的，换句话说是可以避免的，那么你可以想象一下，如果我们能够消除我们80%的事故，那将会产生多么大的社会效益，而这件事情实际上是包括汽车工程师在内的所有人的目标。汽车尽管已经有一百多年的发展，但还是有很大的发展空间。对于你们这批年轻人来说，你们应该还是赶上非常好的时候。同时，我们学院不管是在科研方面也好，人才培养方面也好，肯定还是会有很大的作为。

屈：那下面一个问题是您在学院的教学工作当中主要承担哪些工作呢？

钟：我们的职称证叫教学科研型正高，从这个意义上来说基本上是教学的各个环节我都有涉及，不管是本科的教学、研究生的教学，还有本科生的毕业设计指导，包括一些创新活



动的支持，我还做过本科生的班主任，还有研究生的指导和博士生的指导。所以说整个的学院的各种教学，我都有涉及。同时，我现在在学院里面负责的行政工作就是国际化相关的工作，主要就包括学生的出国留学，还有我们学生的派出：包括短期交流，也包括双学位培养，还包括本科、研究生和博士的联合培养，这些都是跟学生息息相关的。

所以我的工作对学生影响很大。无论是上一门课，或者是对一个学生的指导，我都对我的学生负责。

那您觉得在这 15 年的过程当中，您所涉及到的这些教学工作当中学院对于本科生的培养模式和教学方法有哪些可喜的变化呢？

从整体上来说的话，我们学院越来越重视对学生的培养。这体现这几方面，一方面是学院的硬件条件越来越好，包括实验条件，也包括我们教授课程的手段，包括我们的各方面的环境；同时我们的软件条件也逐渐完善，比如说师资的配置，比如说课程的优化，也包括我们刚才谈到的，交流项目越来越多，比如我们短期交流的去台大、去格拉茨的，还有去法国巴黎高科的等等，我觉得这些机会对学生都是很宝贵的，很难得的，包括我们双学位的合作学校也越来越多，给学生提供了多种可能性。我们现在在跟美国的学校在谈，然后和都灵理工也在谈。类似这样的事情还有很多，我们的软硬件条件都在改善。

另外我们同济的学生培养有一个很重要的特色，我们的社团活动做得很好，其实这种好，当然首先是由于学生在这边投入大量的精力，同时有一些社团活动内容也很好。比如创新基地，在创新基地中学生参与的事情很有开放性，还有你们记者团的工作我觉得也很好。这些活动体现了一种开放性的态度，我们的教学不仅是在课堂上，我们使用的知识，也不仅仅是课堂上所学到的工程师的知识，更重要的是与实际结合。我也曾经横向对比过我们学院的研究生，他们来自各个大学，但整体上我感觉我们同济汽车培养出的学生不说拔尖，至少是在在第一梯队里边。另外，我们的社团活动越来越成体系，比如说像记者团、汽宣，还有汽车爱好者协会，创新基地，几个车队就更不用说了，后面的学生就在前面学生基础之上不断的进步。

现在我们在很多方面其实都是全国都是数一数二的，但这并不说明我们学生培养这一方面就已经是完美了，我感觉我们还是提升的空间的。特别是我们对学生的培养，还是以工程师培养为基本模式的，当然这也可能跟社会整体大环境有关。从工程师培养角度来讲，我们的学生出去做工程设计做得很好，而且我们这种好不是说极个别的好，而是说我们整体上素质都非常高。但是，这也带来了一些局限，我发现我们的学生在学术创新或者说对学术的兴趣上就有所欠缺。比如说最明显的我们的学生对读博士这件事情，都至少不是放在第一位的，而是把找到一个好工作放在首位，或者有的时候去读研究生，还是以找到好工作为目标。实际上这样对我们这个学科的长期发展并不好，尽管我们的汽车工程是应用学科，但是我们也需要学术后备人才，他们能够看得更远，能够看到十年甚至二十年以后，为我们后面的发展做技术储备。当然这点我们也在提升，我们觉得这个任务可能不一定要我们自己来完成，比如我们可以通过跟国外的高校去合作。

另外一点，我觉得我们的课程还是有些体系化，还是有些细碎，分了好多方向，这一点培养工程师很好，但是同时就往往将学生过早的分类了，你是汽车电子的，你是营销的，你是发动机的，你是整车的，其实这就是人为的设置和约束，没准你回头发现你对电子更有兴趣，或者你在发动机方面更加有想法，所以从这方面来说我们的体系可能还是要在分大类的同时做得更多，分专业和职业的话，这个可以在后期再做，因为人的职业培养其实是一个终身的事情。

您认为一个合理的大学生活规划应该是怎样的呢？那您能不能给同学们的成长发展和未来的职业规划提一些建议呢？

这个问题呢，实如果要是早 34 年，我可能容易地下去这个结论，但是自从我带了一个本科班，当过本科生的班主任以后，说实话我对这个事情已经觉得没有标准答案了。因为我发现现在的学生特点鲜明，这体现在他对知识获得的方法，或者对这个外部世界的认知和与人的交往的方式上，他们都非常不一样。

在这个背景下这个问题就没有标准答案。因为在我的班里，有的同学就是非常活跃，什么事情都尝试，那可能他的缺点就是很多事情做不深，但是他的优点就是他做了很多种尝试，



他的经历非常丰富，我也不能说他难以找到自己适合的职业对不对？因为这个社会现在，说是碎片化也好，或者是信息爆炸也好，可能我们就需要有这样的人能够很好地驾驭并行的事情。

就我本身，我可能比较喜欢钻研，我做一件事情，我希望能够不要被打扰，我可以很长时间做一件事，社会也确实需要这样人才，那么有的学生就比较喜欢钻研不爱社交也没有错。我也见过有的学生，他选课很主动，不仅是学我们自己的课，电信相关的也学，然后计算机的课他也选，我曾经指导过一个这样的学生，如果他有一个问题，他会到处去看书，他的学习主动性非常的强，对这样的学生如果我建议说，你要注意课堂学习，这对这类学生并不好，因为他们的学习完全不局限于课堂。还有的同学在车队非常活跃，他也不一定就是在学习相关的专业知识，他们可能在营销领域有所收获。从这个意义上来说，我觉得特别是我们的国家，现在需要这种多样性的人才，而不是千篇一律的，都去成为专业的工程师，或者都往研究生方向努力。其实要有多样性，要勇于去尝试，找到自己适合的事情就好。

如果要是回到具体的建议的话，我觉得分两点。第一个就是眼光要放长远，我经常说的就是人生是一个长跑，不要为一时的得失：一次考试或者跟同学之间的一件事儿，或者是某一个决断也好，或者是某一个挫折，你一定要把眼光放的长远。有些事情不可能不一定马上看到效果，该做还是要做，这是第一件事。

其实第二个事情呢就是要有内心的动力，去做正确的事情，或者至少是努力的去做积极向上的事情，一定不能做消极的事情。这就是要把握的两个基本原则，那具体操作上确实是我觉得这里面是没有标准的，这个跟每个人的关系非常大，因人而异，结合自身情况做出适合的选择就好了。

非常感谢钟教授给我们的一些建议，那么您对未来汽院的发展又有怎样的期望呢？

这个题目就很大了，这个学院的发展的话，其实学院的目前来说整体上感觉还是有一些年轻学院的不踏实，就像一个年轻人一样对吧，它的好处是比较有活力，它的不足就可能是不够沉稳。其实，如果说具体目标，我们也有现实的例子，

比如说同济大学的土木工程学院，百年土木，它就出了大量的大师级的人物，他们的学科体系也非常的沉稳，他们可以宠辱不惊，可以以不变应万变，这个就是他们的底蕴。我们跟他们学院里面的人接触，不管是院长教授或者是学生，都能感觉到一种百年的积淀。我们汽车，相对来说积淀还是差了一些，在有些诱惑面前，不管是作为学生还是作为教授，可能我们有的时候定力不够。对于学院来说，我们要有自己的理念，然后能够看到社会的方向，并根据这个预判去做不管是直接还是间接的准备，这一点非常重要。

所以我觉得整体上来说我们的积淀还是欠一点功夫，当然这里面也可以演化出很多方面，比如说我们课程的设置，我们的人才的培养，我们的学术研究。如果我们将来能够培养出我们自己的像院士一级的或者杰青长江一类的这样的优秀的学术带头人，在行业里面能够创立公司或者成为厂部级管理层的人才，那可以说就实现了一个小飞跃。这需要我们去努力，当然这个努力也不只是我们的工作，也需要同济汽车的学生去做。

还有一个就是从我的角度看，学院的这种外向型或者说开放心态是我们的突出优势，但是还是有工作要做，我跟学生接触下来，还是觉得我们学生的开放性还可以进一步的提高，我们还是觉得学生求稳的心态比较浓厚，这个求稳包括找工作求稳，包括留学也是这样。有时候还是可以冒一些风险的，就比如说像欧洲，欧洲当年造船技术其实也不够发达，但他们就敢开着船，勇往直前，可能派出十个团队有七个团队到达的目的地，其他的都沉到大海，但是他们确实走出去了，我想欧洲现在这个地位就是当时有一批人去走然后走出来的。我们如果要到处都是选择稳稳的，没太大风险，但同时也不会取得大的进步。我们学院学生的探索意识，我觉得还可以提升一下。当然了，有些事情都是知易行难。从学院角度来讲，我们有内生动力，我们踏实地去做，这是我们的传统，我不能说因为有问题或者说有很好的前景，把今天事情就都丢掉了，我们学院还是要做实事的，做实事这一直是我们的特色。

指导老师说： 你的大学应该怎么过！

在一个惠风和畅的下午，我们记者团采访小组，在咖啡馆中采访了两位汽车学院记者团的指导老师老师，郑晶晶老师和曹卢老师。

郑晶晶老师

记者 / 孙艺嘉 黄馨逸
摄影 / 杨悦 李博闻



所以作为文科专业的您来到汽车学院发展会不会发现思维方式有所不同呢？

完全不一样。工科的思维更在意最终结果的呈现。比如他去做一个或是去写一篇文章。他的这一页 PPT 会包含很多内容和逻辑，写一篇文章会条分缕析，逐条陈列。但是文科的东西就不是，他会去追求一种内在的联系，是相互纠葛的关系。工作了一段时间之后，渐渐习惯这种差异，逐渐将二者融合为一。

如果再来一次大学的话，老师会抓紧什么？

如果再来一次大学的话，我想我会选择工科。因为这是我觉得很理想的一个状态。当时其实我也报了理科专业，但是由于家庭因素改成了文科。

那老师理想中的大学生活会是什么样子呢？

郑：我理想中的大学生活和你们现在的生活比较类似，有志趣相投的人一起参加社团，比如记者团，或是像车队的人一样，大家团结在一起很执着的去做一件事情。

那像老师所说的社团，一定是要有很强的凝聚力的。

是的。这样的思想我也在带学生会和记者团的时候有去实践。12 年的暑假，找了 08 级里（当时在大四）最有社团经验最活跃分子，开始组建了一个记者团。

当时的效果特别棒，团队内部非常团结，每个人都发挥了特长。我非常赞同 EP 车队的罗老师说过的一句话，“做团队一定要，人人有事做，事事有人做”。每个人对于团队

都有贡献，找到了自我价值的实现，也能够得到大家的认可。当时的一批人非常给力。杂志一期比一期棒。

值得一提的是当时谭轩霖学长（《汽车财经》创始人）的帮助，帮忙培训了我们学生的杂志编辑技术。你可以看一下我们的第一期杂志，最有纪念意义的一版，这本的排版和布局都很生涩。

后来经过了培训，才产生了你们看到的樱花版。出杂志都变得专业起来。这么多年下来，我们的内容和效率也都大大提高，内容变得很充实，出版节奏把握得很精准，保证了一年四刊的速度。值得一提的是，这么多年来我们的报刊从来没有用过学院的钱，一直是拉到赞助，这也反映了我们杂志的质量之高。

《同车行》的五周年，请谈一下您对记者团的定义吧。

生活的记录者，历史的记录者。因为我发现我们汽车的学生，有些是很有才艺的，爱好写作摄影。正好也应当了学校的要求，做一本院内新闻杂志。我就组织了这样一些学生成立了记者团。

我们的第一刊赞助是哪一个公司赞助的呢？

SKF（斯凯孚），一个汽车零部件。正好他们来和我们做合作。他们就决定要赞助我们的杂志。后来有几期记者团也面临了压力，会是我们的同学自己主动去拉赞助。我们的记者团也越来越明晰自己的方向。

老师当时毕业的时候对自己未来的规划有什么安排么？

我一直都很随遇而安，只要把当前的工作认真做到最好。本科毕业后拿到了保研名额去了华师大，后来到了汽车学院当辅导员。其实在很多人看来是一路走过来很顺利，也没有遇到就业难的问题。但是很多时候机会就是留给，有准备并且肯与付出的人的。

我有一段大四实习经历就是非常辛苦的，整个大四的上个学期都在实习。很多你背后付出的东西，别人是看不到的。包括在同济做辅导员，这件事情在外人看来是，很幸运，但是其实

包括我和曹老师，房老师，都是超级

实习生。我们实习时间都超过了一年。看似很容易就留下了，其实已经在办公室里工作了很长一段时间了。

老师在日常生活中有什么爱好么？

我也比较喜欢旅游。每年都会去旅游一次。我比较喜欢完全放松的旅游状态，约上几个朋友一起。

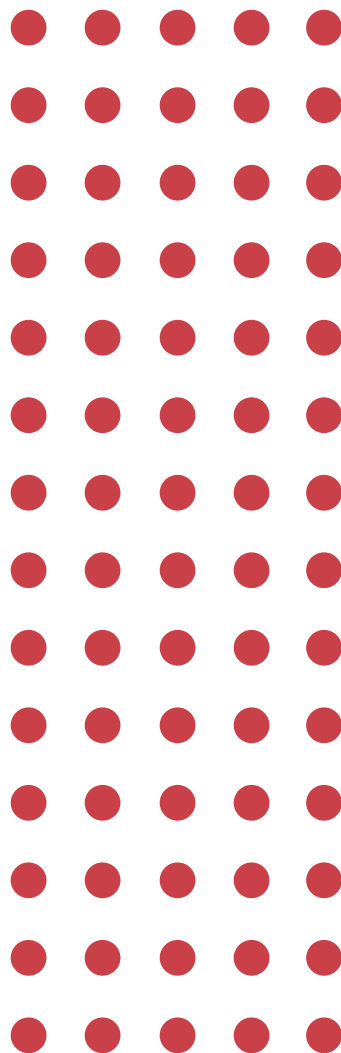
老师对现在的大学生有怎样的期待么？

我觉得现在的大学生要更有自己的想法。当然也存在两级的状态，一部分人很知道自己要什么，积极努力地去实现。另一部分就比较迷茫，心理也会相对脆弱。希望大家都不要将过去的成就紧抓不放。

不要看你过去有多优秀，要比你现在有多努力。你获得认可的范围是很广的，社团，车队，唱歌，不单单是成绩一方面。我期待大家能够从多个角度去认可自己，不要把单一的方面当作唯一的衡量维度。你只要在一方面体验到了成功的感觉，你在其他方面也会去追求这种感觉。

老师大学生活有什么有趣的事情么？

我和室友的关系是很好的，有很多非常愉快的经历。我们会一起做很多事情，留下了很多好的回忆。当然也会有小矛盾。但是彼此宽容让步之后，都会和解。所以我们的友谊到现在也一直延续下来。





曹卢老师

首先，我们了解一下曹老师缤纷多彩的大学生活或是大学生活中最引以为豪的事情。

最引以为豪的事情大概是从2007年同济大学百年校庆开始。当时我是大二。作为同济大学外事办的助管，参与到了百年校庆的举办之中，有幸成为了当时万钢校长为数不多的学生助理中的一个。也正是此次的经历，培养我的待人接物的能力，语言表达能力也锻炼了英语口语。这种经历让我更加了解同济大学，也对同济有了更多的归属感。在校长身边工作的几天使我受益匪浅，感觉非常棒。

在百年校庆之前，我属于一个自闭的人。自闭的一部分原因是当时我是一个胖子，并且不善于交流，不合群。由于走读的原因，很长一段时间里都没有融入到汽车学院的氛围中去。通过百年校庆之后，我发现出国读书也是一个不错的选择。几经考虑，最终我选择了日本。

在日本的经历使我找到了一种全新的状态。日本的老师会将你分到课题组中去。在完全没有知识储备和足够英语基础的前提下，全部靠自己去完成燃料电池测试台的搭建。

我很感谢当时的那种氛围让我真的意识到人的潜力是无限的。再不可能的事情，逼自己一下，其实也都是可能实现的。当那个燃料电池测试台真的完成的一刻，整个人的成就感，自信心，能力，都得到了满足和提升。在学习了日语之后，我一直想出去转一下，但是当时又没有足够的钱。所以在日语好一点了，课程也进入正轨了，我就开始去24小时的便利店全家打工。这个期间要做的工作有收银，理货。你会遇到形形色色的人。

也正是这些体验带给我与人相处的经验。这份经验对于我现在的做的这份工作也有很大的帮助，使我更加理解学生们的心理和需求。这份日本留学经历带给我的是独立自主的意识，与人相处的能力。回来之后，也渐渐变得面对能够做决断，不再会对事情说“随便”。我个人认为，我们做人就是要做与众不同的，如何让人记住，做到有自己的特色。

您是如何得到这样的机会的呢？

因为外事办的网站会有通知。你们现在比我当时的情况要好太多了。因为没有更多的媒体途径，我当时只有跑到学院去看张贴出来的海报通知。当时也没有学分互认的制度，所以我只能是相当于休学一年去交换。

在我看来，出国交流的经验对于大学生来讲非常有意义。我们现在很多孩子，选择这个专业，只是因为高考的分数刚

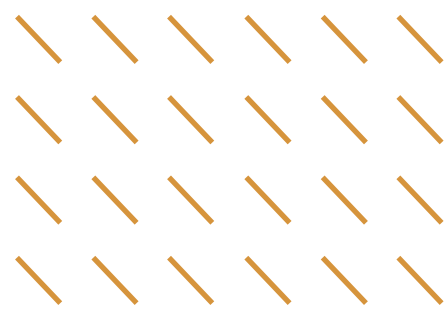
刚够，根本就不了解自己是不是喜欢，是不是适合。听说学哥学姐都出国学习了，那么他也去跟风去出国。

其实学习一段时间之后是会有有一点迷茫的。那么我建议，你先出国去试一下，体验一下，另一个国家也好，或者另一个你喜欢感兴趣的专业也好。你可以去看看自己是不是适合这个国家或是这个专业。想清楚这两件事情之后，对你前途来说要事半功倍。提前去做这个规划，效果要好得多。

有很多同学，他没有要出国学习的诉求，只是常规地去学习。那么您对这样的同学建议是？

你可以选择实习。就我个人而言，我最引以为傲的事是我从事了很多工种。比如说，我在日本期间打过工，在国内的广告公司，在汽车的整车厂，在媒体行业，在一些零售业，快销产品行业，我都有去做过。

我为什么如此强调实习这件事情呢？因为在校期间的生活，实在是一种象牙塔中的生活。但是在实习期间，你可能只是做一些琐事小事，但是你可以了解到一个公司中员工的状态。那么如果你毕业之后要从事这个行业，你喜不喜欢这个状态？实习可以帮你过滤掉很多你不喜欢的东西。那么不管你以后要读研或是其他什么行业。你都是有底气的，而非盲目选择。



我是临危受命，接手了记者团。因为郑晶晶老师当时出去挂职。我是一个实打实的工科出身，所以当让我接手这样一本纯散文的杂志，接受这样一个文艺的社团，压力很大。

但是随着新媒体这股浪潮过来之后，我们的文风从最开始的纯工科的报刊，渐渐变得有趣，有一点时尚报刊的感觉了。在逐渐地转向一些时尚新潮，大学生感兴趣的方向上去转型。我是非常自豪的。

现在很多人都不仅仅把他当作是一本院刊来看，而是把它当作有趣的杂志去翻看。这是一种本质的变化。在微博，微信轰炸的年代，还有人愿意去翻看我们的杂志，是一种莫大的认可。

这本杂志是完全的学生的努力和结晶。院领导和校领导包括赞助企业都非常认可。我一直希望培养出有文艺气息的理工科学生，我想也许可以通过记者团去实现。

除了工作，您的生活有什么爱好么？

录电台，大森电台。旅游，拍照。旅游是最喜欢的。当你觉得很累，喘不过气的时候，旅游可以帮你获得新生。

异域国度带给你的文化冲击，完全陌生的环境会让你忘却原来环境中的所有烦恼。当你走到死胡同的时候，何不走向其他方向去放松和感受，再回来一定会有所突破。

我建议大学生在大学时期，可以去穷游。在最好的年代，用最有限的条件，去体验最真实的生活。心之所向，无所限制，饱揽山河。

《同车行》的五周年，请谈一下您对记者团的定义吧。

希望能够从一本工科专刊转型成为读者广泛的人文大刊

所以您是很支持去把这些事情提前去尝试。

我非常支持这样的做法。你当然可以每天去打游戏，刷刷，选择这样闲暇时光。但是我更建议你去做一些有意义的事情。我希望你们毕业之后不要走错路，而是充满自信和底气地去选择。因为这件事情是你确定喜欢的，是你可以驾驭好的。不要因为错误的选择而“随遇而安”。这实在不是一个明智的做法。

如果你可以再过一次大学，你会抓紧去做什么呢？

谈恋爱。

所以大学生谈恋爱你有什么建议么？

因为大学生恋爱是不需要过多地考虑物质基础的一个时间段，所有的恋爱就是最纯真的感情。那么能走多远，就看你们两个人的造化。我能够预料到，在你们毕业的时候，很多人都面临着毕业分手。

尽管这样，大学生谈恋爱并不是一个坏事。它至少可以让你知道自己可以对待感情可以很认真而不是儿戏。你的情商也会通过一次一次的吵架而高起来。感情这样事情是你在现在这个阶段，这么闲，完全可以去掌控的事情。

我觉得把绩点看得很重的同学，应该不会觉得比较闲吧。您对他们有什么建议呢？

把绩点看得很重的同学，我想告诉你们，绩点不是唯一的事情，他也不能代表你在大学里有多么得成功。所以还是要把自己的情商和个人经历锻炼到一定程度。你有足够的能力去说，除了绩点之外，我还可以去拼其他所有的东西。那样的你才算是成功。

那么既然讲到了绩点。曹老师您认为您心里绩点的底线是多少呢。

在你拿到学位的情况下，绩点高是一件锦上添花的东西。在你的个人能力范围内，去拿到你能拿到的成绩，不必刻意追求。很多人面临出国的问题，需要成绩去拼。不过你们不要忘记，个人经历这方面也是非常重要的考核。

很多次我在自己的面试中会被问到，你有没有参加班级学校的什么活动。很多人是讲不出来的。这真的是很可悲的事情。如果在学校中这么多的机会中，你都没有做过负责人的经历，那么在企业中，怎么会有人放心把一个项目交给你去管理。

那么既然讲到社团活动，曹老师就讲讲记者团吧。

汽院和你， 变与不变？

作者：孙晨乐 梁译予 郭石磊

孙晨乐，汽车学院 2013 级博士孙晨乐，
同时担任汽车学院学生团委副书记、汽车
学院 2013 级博士党支部副书记、汽车
学院 2014 级本科 5 班班主任。



从您的角度来看，这几年汽车学院都有着哪些变化呢？

在我看来，汽车学院在这几年有两个很好的变化趋势。一个是学科建设品牌化，各部门师生协作，围绕科研、创新、创业，共同打造了“同济汽车”的品牌，尤其在新能源汽车、智能汽车等汽车前沿领域里的科研成果斐然，学生创新也成为了汽车学院的一面旗帜。另一个是学生工作生动化，无论是在全校走在前列地利用新媒体等新型手段延展学生工作渠道，还是通过精品活动扩大学生工作影响力，都是在传统学生工作的基础上，以更生动和行之有效的进一步强化学生工作“立德树人”的本质。

您既是一名在读博士，同时又担任 14 级五班的辅导员，请问您是如何平衡学生工作与学术任务这两者之间的关系呢？

就攻读博士学位而言，其过程是无比艰辛的，但这并不意味着完全没有时间去完成其它的事情。事实上，无论是科研任务还是学生工作，对我来说都是一份信任和责任。当身上同时承担着科研任务与学生工作时，现实情况就会自然而然地让自己要以一颗责任心去高效高质量完成每一件事情。这是一种不可多得的锻炼，其实也恰恰是作为一名想要努力取得高学历的人所必备的素质。

对于您来说，本科阶段的学习生活和博士阶段的学习生活有哪些不一样的地方，能简单的向我们分享一下吗？

有一个比较形象的比喻是，本科学习“捡兔子”，硕士学习“打兔子”，博士学习“找兔子”，这事实上是层层递进的关系。而这样的不同决定了本科生仍然更多处于素质教育的阶段，在打牢基础的前提下进行兴趣、素质、能力的培养，以此去考虑未来更适合做什么；博士生更多处于专业教育的阶段，要求在所处领域有全面的认知和独特的见解，因此更要讲求“发现”和“探索”。

当然，这只是一个适合大多数人的情况。对于一些能力、思维特别强的本科生而言，他们可以做的一定会更多。

您对于我们记者团这五年来的成长有着什么样的建议与小心愿吗？

能完全由学生自己完成一本内容高质、印刷精美的完整杂志已属不易，而将这一杂志变成期刊，坚持 20 期，并且仍将持续下去，简直可以称为“壮举”。《同车行》已成为汽车学院学生工作的一项优质品牌，这其中无疑凝聚着所有相关人员的心血。也希望能够目前的成果上，再次扩大脑洞，让更多的的新想法、新思路加入，除了坚持，更要创新。

并不是很学霸，但可以算是工作狂。
希望所做的事情可以没那么十全十美，但要尽可能不留遗憾。
愿意努力去做最好的自己。

梁译予，汽车学院学生会主席，也是14级3班的团支书。是第二十一届同济大学百优工程的一员，也是第四十届同济大学学生代表大会的委员。
获得过两次同济大学优秀学生干部、三等奖、社会活动奖学金、优秀学生干部称号。
喜欢游泳、瑜伽；想学摄影，想去旅行，想有更多的时间读书。



对于您来说，学生会主席这个职位意味着什么，能和我们分享一下您做学生会主席的心路历程吗？

学生会主席意味着一份沉甸甸的责任：为全院师生创造更丰富的校园生活，为学生会干事提供更自由的发展平台。

汽院学生会可以说我唯一的学生组织，从大一到现在已经接近三年。在投票选举成为汽院学生会首位女主席时，感受到的压力不亚于欣喜。虽然那时已经担任了一年的主席助理，所负责的报销工作涵盖了几乎所有的活动，也听到过、看到过前任两位主席工作的辛苦，但不是完全了解到学生会工作的方方面面。所以就下定决心：多请教老师、前辈，和副主席、部长们并肩作战，哪怕可以说是从“零”开始，也要努力做到不留遗憾。最初会因为一些未知的特殊情况而紧张焦虑，举办的活动越来越多，前期的考虑准备也就越来越全面。可能自然而然地习惯了熬夜，习惯了随时收发消息，习惯了去准备随时而来的任务，习惯了把学生会放在生活中很重要的位置上，也才有从“零”开始，到一二·九歌会工作人员眼里的“零”失误晚会。也就有了这学期活动很顺利的举办，以及在首届全校院学生会评选中汽车学院学生会获得了第四名的荣誉。成为主席之前一直感受到学生会就是一个家，现在更希望可以每一个成员感受到这里给他们温暖，让他们骄傲。

作为学生会的主席，您的社交能力毋庸置疑，能为某些有点社交恐惧症的学弟学妹们提供一些社交方面的建议与小技巧吗？

真诚，是我认为很重要的一点。这份真诚不仅仅是对对方的，也是对自己的。和其他人的社交应当是顺应本心的，自己真正愿意去交朋友，可以自然而然的互相鼓励帮助，也就可以让对方感受到这份交往是值得的。

注重细节，如果想在很多人面前展现更好的自己，就不可以忽视这一点。要把握好沟通时言语上的分寸，熟悉轻松的场合可以在交流中随意一些；一些陌生正式的场合，要保持一个较好的整体形象，开玩笑也要稍加小心。

相信自己，敢于开始去社交。要利用好大学的这个平台，敢于尝试才知道什么是适合自己的。成功了，你就多了一个朋友；失败了，也不会少一个朋友。而且不是朋友越多越好，真正能在你需要的时候给你关怀和帮助的朋友才是你最需要去珍惜的。

您对于我们记者团这五年来的成长有着什么样的建议与小心愿吗？

同车行的封面以及栏目创意越来越丰富，排版也越来越精美。记者团内部福利越来越贴心，越来越时尚。就感觉这是一个很暖、很文艺的组织，为汽车人提供了一个执笔写诗写文写内心的平台。

小心愿：可以有专门提供同学们自发投稿的部分，可以有可以记录校园生活点滴的部分，这样可以和同学们的互动更多一些。

郭石磊，黑龙江人。于2009年考入同济大学汽车学院，后进入发动机方向；2013年开始继续在汽车学院进行研究生阶段的学习，师从楼狄明教授，主要研究方向为发动机排放控制及后处理技术。2016年毕业后，进入联合汽车电子有限公司，从事OBD相关工作。



从您的角度来看，这几年汽车学院都有着哪些变化呢？

(1) 学院活动增多，越来越重视学生的感受

本科入学的时候就吐槽我们学院没有院服，新生大会的时候别的学院都服装整齐，我们学院五颜六色。再就是由于大一在本部，那是学院和学生沟通也不是很多，就感觉院生之间联系不是很紧密。研一做了班导，发现学院开始组织各式各样的活动，像新生周有班级间的比赛活动、班服设计大赛、新生包饺子大赛等，这些都有利于新生彼此了解，也利于新生们融入班级、融入学院。日常生活的话，各种 Day 越来越多，方便了学生对各个汽车品牌的理解；女生节的活动形式也是有了新花样。

车队的话，学院新成立了 Dian Racing，让无论是对传统能源还是新能源感兴趣的同学都能大展拳脚，发挥所长。

(2) 学院与学生之间的沟通渠道增多，交流更容易

本科入学时，大家最普遍使用的还是非智能机，那时学院的通知，基本都是先通知给各班班长，班长再到各个寝室去口头通知。后面有了飞信，比较快的，学院的消息可以通过短信及时（还可以定时）的发送给各位同学，不过限于短信篇幅和延时的影响，还只能言简意赅的发送一些简单的信息。再后来有了人人（现在应该没人用了吧），学院和各个社团也在人人网上开了一些“官方”账号，学院的通知、活动和新闻报道可以详细的在网上进行更新，方便大家全面了解，不过也只能通过电脑。

再后来就是随着智能手机的普及，得益于微信，信息的传输变得更加快捷，学院开始有了各种公众号，官方的、社团的、个人的等等。发布的内容也开始多种多样，图文并茂，即使是我们这些已经毕业的“老生”，也能随时掌握学院信息，给学院的新发展和新成果点个赞。

您和记者团都有哪些共同的经历呢？

这个还真可以说两句，在学校的7年确实一直在记者团的“边缘”活动。记者团成立之初，我的两位同学都是记者团的首任副团长（是不是应该这么称呼？）；研究生的时候还有幸接受了记者团的采访。

从《同车行》的角度来说吧。记不大清了，早期的记者团是不是院学生会下属的一个机构，还是学生会下的几位同学在负责？但印象最深是，09年的时候，《同车行》的前身还是一份A3大小的黑白油印小报，因为那年的一天晚上，我的同学（也就是上文副团长之一）就拿着那份小报到我宿舍，兴致冲冲的给我介绍了他排版设计“院报”，那也是我头一次见到我们学院的宣传刊物。

后来就是记者团成立，黑白“院报”化身成为彩色精装版《同车行》，我的照片也有幸两次出现在了《同车行》杂志上。但我觉得，每一名汽车学院的学生，和记者团都应该是共同成长着的。

您对我们以后的杂志都有着哪些期待？

《同车行》应该成为 1. 学生了解学院的窗口 2. 学院了解学生的窗口 3. 外界了解学院的窗口 4. 成为学生了解外界的窗口。第一、三点已经做到了；

第二点不知做的怎么样，是否可以增加一些版面，反映一些学生对于学院的期待和意见？

对于第四点，是否可以增加一些对于德、法风土人情以及当地学校的介绍？是否可以对我们学院（学校）的各种交流（双学位）计划分期进行系统的介绍？以增进学生对于国外高校以及学校政策的理解，这也有助于学生做出一些相关的判断。

以上是我对记者团和《同车行》杂志的一些小建议，也祝记者团队伍越来越壮大，《同车行》杂志越办越好！

被时光铭刻的那五年

——2012级本科优秀毕业生采访

此次我们邀请了单忠伟、傅博、严森炜、张孟超、王璐、胡英杰、石不凡、肖喆、童冠春十位优秀毕业生进行采访。

记者 / 唐逸 李昌轩

摄影 / 上官子轩





请问各位当初为什么选择汽车学院？或者为什么转来了汽车学院？现在五年过去了，如果可以能不能给自己的五年大学打个分。

胡：因为感觉汽车学院实力雄厚一些，给自己打 3.5 分（5 分制）

傅：小学、初中、高中阶段，我一直喜欢理科，确切的说是物理和数学，并且一直想要做一名工程师。高考之后在工科专业进行选择，还真是比较贪心，不想光写代码（软）、也不想纯做机械（硬），最好可以二者结合，“软硬兼施”。汽车正是机电一体化紧密结合产品，又充满艺术感，是工业的结晶，我也想为这么美妙的作品献一份力。

单：因为我原来是机械学院的，和汽车学院的专业对口度较高；并且汽车学院一直是我很向往的圣地。所以就申请转专业来到汽车学院。

如果 10 分为满分的话，我给自己的大学生涯打 8.8 分。大二能转专业来汽车学院可谓给了我很大的惊喜，我也一直很珍惜这个来之不易机遇。汽车学院的同学都非常优秀，各方面的竞争也很激烈，能和这样一群人在一起，我感到非常荣幸！榜样多了自然也使得自己的奋斗目标变得愈发明确，从而能够保持着一颗积极向上的心态去面对各方面的挑战。所以，在学业上我一直保持着较好水平，并且在科创方面也取得了一定成绩。此外，我还曾是汽车学院最文艺的社团——记者团的一员，作为汽车学院唯一纸媒《同车行》的缔造者，记者团集采访、征稿、编辑、排版、出版等于一炉，作为工科生偶尔搞搞文字工作也是一种享受。还记得每次例会上的美食，那次难忘的苏州行……记者团在我的大学生涯里留下了点睛之笔，让我欣喜的是我基本集齐了记者团每一期纸质版杂志，哈哈！

童：我是大二上学期才申请转专业到汽院的。因为当时还不太清楚自己喜欢什么专业，而汽院作为一个神奇的行业学院其实并没有限制学生的专业。每个人都可以结合时代浪潮和个人兴趣选择适合自己的方向。打个分：6

王：选择汽车学院比较偶然，在报志愿的时候觉得同济的几个好专业里，只对汽车有兴趣，并且汽车很有发展前景，于是就选择了汽车学院。打分的话，80 分吧，有很多地方做的不够好，应该参加更多活动认识更多有趣的人。

张：我大学之所以选择汽车学院，一方面是出于自己对汽车的兴趣以及汽院的实力，另一方面也有一些机缘巧合，虽然是巧合但也是很好的缘分。

大一开学第一次班会，班主任让我们每个人写了一张心愿卡，在上面写上自己大学期间的目标和愿望，统一存在一个盒子里五年之后再打开来看。现在盒子还没打开，但我能记得的自己当时写下的目标应该都实现了，那就给自己打个 90 分吧。

刘：我的答案比较简单，主要是两个原因，一是仰慕咱们汽车学院的实力，二是觉得多学一门外语是件特别高兴的事儿。我给自己打 80 分吧，觉得自己的五年大学期间阅读量还是远远不够的。

石：9 分，十分制。我当初就是对汽车很感兴趣吧，然后就从电信转到了汽车，更主要的是看上了汽车电子这个方向。以前看过很多无人驾驶车的新闻和宣传片，感觉真的很有意思，很想更深入地了解这项技术，加上从小就喜欢玩电子电路，我认为汽车电子一定很适合我。之后大二加入了智能小车，感觉这是我本科五年做得最正确的选择，在小车的两年真的让我改变了很多。一开始加入小车想到的就是能够多学点东西，但后来才发现，在这里，真正激发了我对汽车电子以及对控制技术的热爱，让我认识了很多有趣的人，也给我留下了一段毕生难忘的回忆。



肖：因为自己想学物理，所以选择了工科，转来汽车学院是因为自己对机械类比较感兴趣。外加一汽就在家门口，就业压力小，嘻嘻。如果满分十分，我给自己打八分吧。总体还是满意的，遗憾也是有的。

严：高中有同济大学的校长直荐名额。正巧当时面试我的老师中有一位是汽车学院的楼老师，我记得他问了我一个问题，一升油最远可以多少公里？然后介绍了EP车队，我非常向往加入这样一支车队。进入大学后很遗憾选择没有加入EP，但是我也发现了自己感兴趣的领域。我很感激楼老师作为引路人带领我来到汽车学院。打80分吧。

如果重来一次还会选择汽车学院吗？或者汽车这个行业？

傅：如果重新来一次一定会选择汽车学院，我非常爱现在所处的汽车电子方向，而更重要的是如果没有周围的人与事，我不可能成为现在的我。遇到那么好的室友、同学、老师，并在五年时光中相互帮助而成长，这是我不奢求再次发生的好运，也是我不希望重新来过的青春。大学阶段，虽有遗憾，但不后悔。

单：会！主要有以下几方面的原因。首先，同济汽车作为王牌专业，科研条件优越，师资雄厚，是工科生的好选择。其次，汽车行业充满着朝气，新能源化和智能化为汽车行业带来了新活力，其有着很多行业不具备的吸引力。再次，汽车专业作为一个面向产品的专业，可谓是融合了很多学科和专业方向。在刚进大学的时候，我其实对自己的兴趣点、擅长的方向了解的并不是很清楚。而汽车学院本科阶段分7个小方向，选择的余地较大，大家基本都能找到适合自己的方向。并且，分方向是在大二或大三，可以有一段时间去了解各个方向的研究内容、了解自己的喜好，再做决定。还有就是，汽车学院为我们同学提供了广阔的科技创新平台，大家只要想参与，机会总是有的。这对于我们工科生而言是绝佳的接受工程训练的机会，我想这点也是很少有学院所具备的特色。

童、肖：会！当然会啊，warum nicht?

张：如果再给我一次机会，我想我一定会比五年前更加坚定地选择汽车学院。因为在这里我遇到了最和蔼的老师，最可爱的同学。这五年的生活可能会是我一生中最宝贵的记忆。

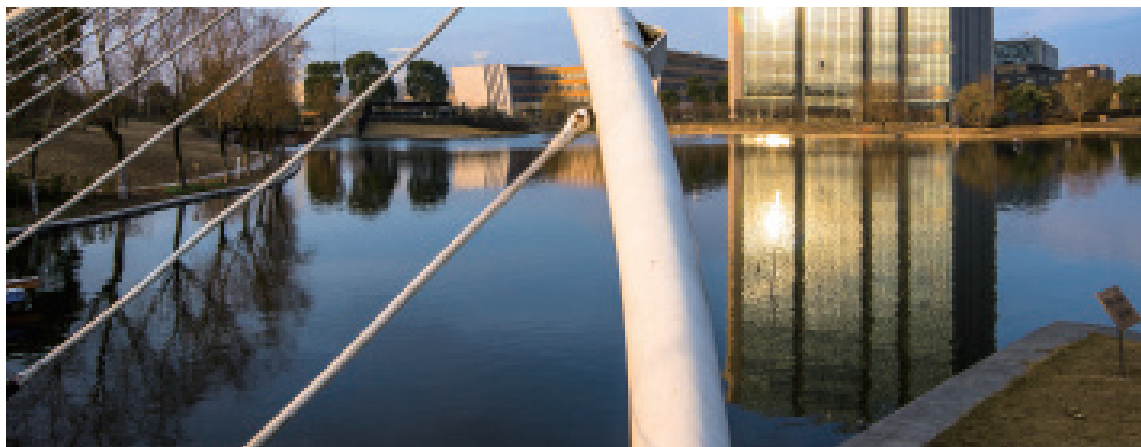
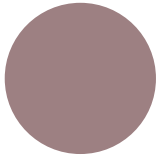
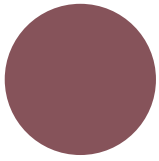
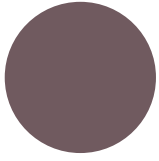
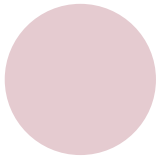
刘：我觉得当初转专业选择汽车学院是非常正确的决定；同时汽车学院也选择了我，是我的荣幸和幸运。在汽院的时光快乐而宝贵，如果“重来”不会抹去这些美好的知识和记忆，我会选择尝试不一样的人生经历，多元即幸福，我可能会去进修法学或者医学。

这五年里，还最想再听哪个老师讲课？

傅：最想听戴海峰老师的课，大四上，我一次性上了戴博的“自动控制原理”、“信号与系统”、“现代电动汽车技术”，这三门课的知识如今我还在大量使用。戴博不仅能够将这几门较为困难的课深入浅出地解释清楚。更重要的是，对于我这个一言不合就提问的学生，戴博思路敏捷、对答如流，可见他对这门课知识的思考，让我不得不钦佩，以至于后来一学期结束，作为小粉丝的我赶紧加了老师微信。

单：左曙光老师。我曾上过左老师的《汽车理论》课程，左老师深入浅出地为我们讲解知识，还配合板书推导，效果非常好！

作为新能源方向的学生，我也想为我们方向的各位老师点个赞！因为本方向人数较少，小班化的教学模式也让我们方向的老师能够照顾到每一位学生。令我印象深刻的是，由于我们方向成立时间较短，当时相关配套实验设备还不完善，老师们千方百计地帮我们找资源，为我们提供接触科研的条件，例如：联系学院为我们单独分配创新项目名额、成立燃料电池车队等等，这些点点滴滴都倾注了我们方向老师们很多的心血。



张：我觉得自己上过最有趣的课应该是汽车构造，给我留下最深印象的老师是周德宽老师。他讲课非常生动，很复杂的零部件总能被他画得清晰易懂，有机会还想再听听他讲课。

刘：专业课还是最想听周德宽老师的课，清晰而生动，上课成了一件特别快乐的事。

肖：左曙光老师的汽车理论。我是左老师小迷妹~

这五年里，最难忘的一次集体活动是什么时候？

胡：熬夜搞过机械设计课程设计

傅：最难忘的是入学那天的自我介绍，老师让我们做自我介绍，并在黑板上写下自己的名字，我把名字写得足有半个黑板这么大，惹笑了不少同学，当时是希望大家都能记住我的名字，希望我做到了吧！

单：我最难忘的一次集体活动是汽车学院第三届德国游学活动。大三刚学完德语，就能去德国看看真可谓是一大幸事！十多天里，我们走访了多个高校与企业，在领略德国先进的汽车工业与汽车专业教育的同时，也感受着那里的风土人情。值得一提的是，在游学过程中，我们每到一处都会有学长学姐前来接待，顿时感觉很温馨。真可谓德国汽车专业的名校就有咱们同济汽车人的身影，从中也折射出我们专业在德国的影响力和认可度之高。希望学院的这一优良传统能一直延续下去。

童：在车队一起开车的时候

王：和汽协的人一起去纪龙山露营，一起爬山、探洞，很特别的一次经历。

张：最难忘的集体活动应该是班级篮球赛和足球赛，因为每到这个时候全班同学都会空前团结，大家一起奋斗的日子总是最让人怀念，回想起来这些比赛应该也算是大学里最热血的片段了。

石：每一次！

肖：刚转来汽车学院的暑假补金工实习期间班级组织的一次临安游。和新班级的同学就这样熟悉起来。

这五年里，各位有没有熬夜做过什么事情？印象最深刻的一次熬夜是为了做什么呢？

傅：这五年里，熬过的夜太多，而我相信在未来，要熬的夜还有更多。但要说印象最深刻的，自然是与队友们一起攻克张立军老师“机械振动学”大作业的那最后一个夜晚。大家都说张老师严，我们可是卯足了劲，答辩的前一天，我在准备 PPT 演讲、翔在做最后的分析、肖在加紧 word、石学霸在努力做动画，夜深 1 点半，大家却早已疲倦到精神抖擞，仿佛充满了动力——熬夜的时间很多，但全队齐心协力一起熬夜的快乐时光，却是难忘的——听说我们是唯一没被批评的一组呢！

单：让我印象最深刻的一次熬夜是在智能小车车队度过的。出征华东赛的前一天晚上我与同组的小伙伴们熬夜调车，做最后冲刺。“小车承载着梦想”，大家为了同一个目标，奋力拼搏，再苦再累也觉得值！这种催人奋进的感觉十分让人留恋！

童：准备飞思卡尔比赛期间，熬夜吃烧烤。

王：熬夜做过很多东西，数学建模、课程设计、挑战杯等等。印象最深刻的应该是熬夜做机械原理课程设计，当时需要做运动仿真，时间很紧张，完全需要现学，我作为组长几乎通宵才完成，很有成就感。

张：平时很少熬夜，能记得的就是大一和班里同学们去 KTV 熬夜唱歌了，现在想想当初真的是有劲儿，现在再让我熬肯定是熬不动了。

刘：有两次印象特别深刻的熬夜，一次是机械设计课程设计，和室友一起通宵画图；另一次是在校学生会文艺部办毕晚的时候，从初期熬夜写策划，到后期彩排到很晚还要开会做最后的流程核对工作，特别忙又特别充实。

石：哈哈，熬夜确实是家常便饭，记得大一的时候做编程作业就经常熬夜……不过在此我更想说，熬夜真的太伤身体，大多数时候得不偿失。要说印象最深的一次熬夜就是大三下学期刚结束的时候吧。那个时候刚过完考试周，然后就要到智能小车那边准备华东赛，毕竟准备了一年的比赛，总想拿个好成绩。于是就和队友在实验室里通宵调车，有的时候就为了让车更好地过一个弯道，然后不停地改算法、整定参数，不知不觉就天亮了……然后回寝室睡两个小时就去拆装实习，下课了再回实验室调车，实在太困了就躺在赛道上睡一会，夜里饿了就去全家买点东西吃…当时差不多连续两个多星期都是这个状态，记得当时白天在拆装发动机的时候，整个人精神都是恍惚的，但是还是一点都不觉得累，确实很神奇，现在想想主要还是靠父母、老师、队友当时的鼓励吧。还好最后运气不错，华东赛如愿以偿。

肖：哈哈，这个问题好想笑。大四下学期系统动力学大作业答辩前的那个通宵的夜晚，打破了我本科没有通宵为期末的记录。

如果再给你一年时间，各位还想在做些什么？

胡：想考德福！

傅：学习！

童：学习理发技术、烹饪技术和推拿正骨技术。

王：去打工，顺便到处走走，把生活节奏慢下来，另外很想学习做咖啡。

张：如果再有一年时间我可能会想去参加车队吧，大学期间没有参加车队也算是我的一个小小的遗憾，因为和同学们少了很多共同语言，希望可以借这个机会弥补一下遗憾。

刘：再像目前做毕设这样潜心多做一些专业课题，再和东篱剧社的朋友们多演两部话剧，为学院再导演一次年度盛典。

石：哈哈，虽然五年本科已经很长了，但确实还有些事情一直没去做，如果这一年没有课没有毕设没有课题组的任务的话，我觉得我会出去走一走，到一些自己一直想去的地方旅行。前段时间一直在看《智能时代》这本书，越看越觉得自己学的东西真的太少，不知道自己是否能跟上这个时代，所以这一年应该再多看几本好书。（要是有机会能够脱单就更好啦，哈哈~）

肖：出国交换

这五年最大的变化是什么（个人学院角度）？

傅：我个人的最大变化就是变成熟了，更明白自己想要什么，学习、工作、恋爱，这些都是必要的课，大学阶段可别落下了。

学院则是越来越有活力，新的车队诞生了、新的活动策划了、新的老师、新的学弟学妹等等新事物。

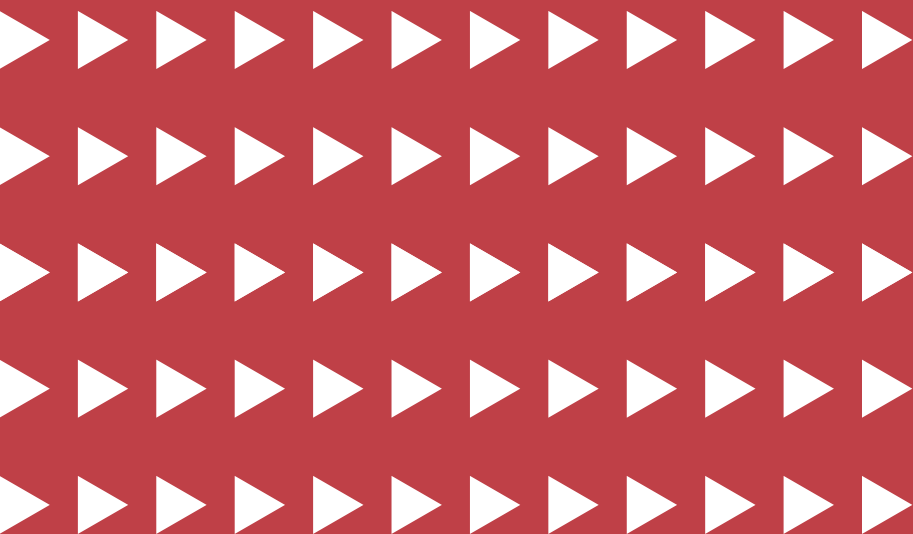
王：从个人角度，应该是心态变了很多，能够沉得下心做事情，不再毛躁，了解了自已究竟想要什么样的生活。

张：我五年最大的变化应该是发型吧，五年前是短头发，现在留长了，头发长了，见识也涨了一些

石：最大的变化啊，应该就是变帅了吧…哈哈，开玩笑的。这五年来我觉得最大的变化就是让我的思维“工科化”了，同时，我也发现工科其实真的很有趣，尤其是电子类的，而且这五年来随着学的东西越来越多，感觉自己不知道的东西越来越多了，感觉汽车电子这条路还有很长…前两天又回车队看了看，看到现在的新队员，感觉自己真的是老了，不知道现在的自己是否还有当年的热情呢？

肖：个人最大的变化我想就是面对各种突发事件可以尽量处变不惊吧。事情多就一件一件做掉，着急也没有用。

严：对于社会的认知更多方面了，心态上更坦然了，不会因为未知的前路而太过迷茫

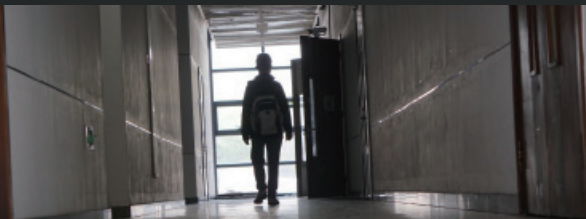


作者 / 孙颖 杨图旺
摄影 / 杨图旺 孙颖 张佳瑞

翼驰十年

传承

— One Week in TJU racing



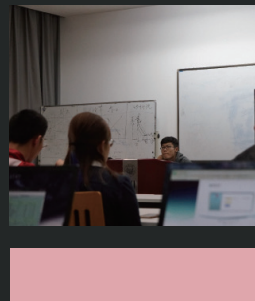
十年，十座春秋，于少年而言，可从青葱岁月跨向成熟时光。
十年，3650个日夜，于翼驰而言，可从“无冕之王”蜕变为“王者之师”。
2007~2017，漫漫十年，十代翼驰人心血沉淀，八辆赛车叱咤风云，换来一个又一个辉煌战绩：中国大学生方程式汽车大赛总成绩冠军（2016）；中国大学生方程式汽车大赛总成绩亚军（2012）；多次获得中国大学生方程式汽车大赛单项成绩第一名；取得中国队参加日本赛以来的最好成绩（2015）；2017年八月，翼驰车队将赴德国参与更高水平的竞技，去谱写新的辉煌。
在翼驰车队成立十周年之际，我们跟拍了翼驰一名普通成员在车队的一周，展现最真实的车队生活。

周一（2017.4.10）：

午后三点，结束了一天六节课的德语学习的吕梦杨急匆匆地来到了车队实验室，作为翼驰动力总成部供油润滑小组的一员，他打算趁着课后时间进行铝板采购及送加工——17赛季的油箱已设计完毕，他将和队友一起，将电脑里的三维模型转化为能应用于TR17赛车的实物。

从同济大学嘉定校区正门出发，沿着曹安公路西行约1公里，再沿嘉松北路南行约5.2公里，便抵达了方泰国际机电五金城，在这里，车队所需的材料与工具，应有尽有。

抵达时已近傍晚，留给他的时间不多了。在之前常去的几家铝材店寻找无果后，吕梦杨开始有点着急了——如果今天没能买到铝板并送加工，意味着进度将被拖延，而他和队友还将在课后多跑几次方泰——这并不轻松。阴沉的天气预示了此行的不顺利，由于很多店铺都已关门，此次任务以失败告终。在采购好其他需要的小零件后，吕梦杨匆匆返回了学校。



在采购及送加工前，他将图纸进行最后的检查，以免产生纰漏——每一次的加工失误，都将使车队付出时间与金钱的代价，因而在送加工前进行反复检查，是每一个队员必不可少的任务。

从实验室出来正赶上下雨，糟糕的天气使他不得不借助分时租赁汽车以抵达6.2公里外的方泰国际机电五金城，而在汽车共享并不盛行的过去，为了完成任务，无数前辈只能骑着自行车风里来雨里去，跑加工几乎成了车队的代名词。

是夜9:00，吕梦杨来到了学院B208教室，每周一车队都将在这里开技术部门全体会议，主要内容为进度汇报及队员培训，由队长王达及技术队长王金秋主持召开。由于城市整治，多个车队加工师傅面临搬迁问题，部分小组加工任务略有拖延，情况显得不那么乐观，负责人都感受到了肩头的压力，他们笑称，没完成任务会被“怼”得很惨。

会后，吕梦杨和同组队友杨图旺马不停蹄地回到实验室——他们要用新设计的油箱1:1模型做一个晃动实验，来验证新添加的某内置件的作用。在老队员的提议下，不同于以往，今年的油箱将在设计完成后使用模型乃至实物进行更多的实验——在车队内，类似的例子还有很多，部件设计完成后，为验证其有效性及可靠性，除了利用软件仿真外，设计者还将通过实验数据调整设计。



实验完成后，周一的任务就算结束了，吕梦杨和他的队友们，终于能休息了。而明天，他们还要去完成新的任务……



周二 (2017.4.11) :

不同于前一天,周二的天气尚可,些许的雾霾阻挡不住吕梦杨与队友缪新轲、叶灿波的再一次方泰之行。今天的课比较少,他们有更多时间去继续寻找他们所需要的材料——1.5mm厚的6061铝板。



遗憾的是,这个厚度的铝板销量并不大,他们所探访的每一家铝材店或是没有此厚度的铝板,或是不愿意小批量出售。搜寻了超过两个小时,一行人只得放弃。最终,他们在淘宝上买到了他们所需的铝板——尽管最初他们并不想网购,那样质量得不到保证。不可否认的是,由于客观或人为因素的影响,翼驰车队的队员们,经常需要花费大量时间去完成一件事,这其中,往往有许多是无用功,而这些为无用功牺牲的学习时间,他们只能用休息时间弥补。选择车队这条路,意味着辛苦与付出,也意味着梦想与收获。



周二的夜晚,一如往常的是动力总成的部内会议,这次会议的主要内容是发动机基本知识培训,由动力总成前部长李明龙主讲。被大家称作“龙哥”的他,在卸任后依旧义不容辞地将掌握的知识传授给新成员——换作任何一个为车队付出过心血的翼驰人,即使退居二线,也依旧会在被需要时毫不犹豫地贡献。

又是以会议结束的一天。比赛的日子一天天接近了,明天,他们将再次出发,去推动加工进程。

连日的阴冷终于褪去，太阳似久违的旧友从云彩中探出头来——这似乎预示着他们会有不错的进展。



周三 (2017.4.12) ..

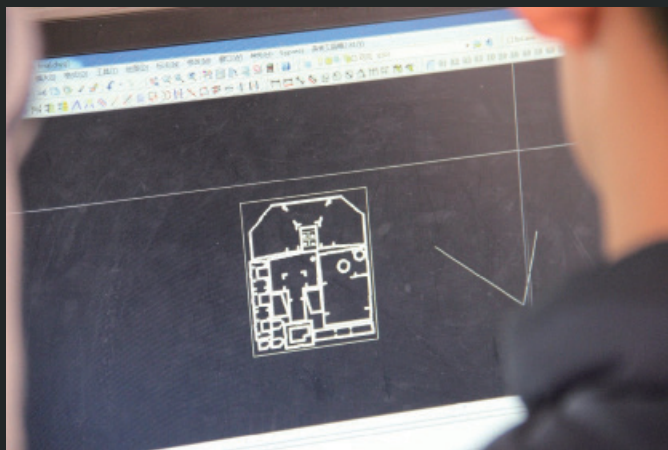
离开方泰，沿着尘土飞扬的嘉松北路向北行驶至曹安公路，继续沿着曹安公路西行至某条不知名的巷子里，便抵达车工师傅缪师傅处——他们将取回两天前送加工的零件。

“这次怎么拿着相机来了？拍宣传片？要把我拍得好看点啊！”缪师傅笑眯眯地说，手却一刻也没闲着。缪师傅技艺精湛，常能完成复杂零件的加工，是车队的可靠伙伴之一。除了缪师傅外，线切割吴师傅、焊接罗师傅及小王师傅、数字铣床唐师傅等，每一位师傅都是车队的“宝贝”，一块块原料在他们的巧手下变成精密的零件并应用于车上，可以说，加工师傅是赛车的“制造者”之一，他们是车队的坚实后盾，加之他们对车队收费公道，态度和善，队员们对他们极为尊敬。

从缪师傅处取件完成后，周三的任务便圆满完成了。这一天，吕梦杨和五哥的心情如同阳光般，和煦明媚。

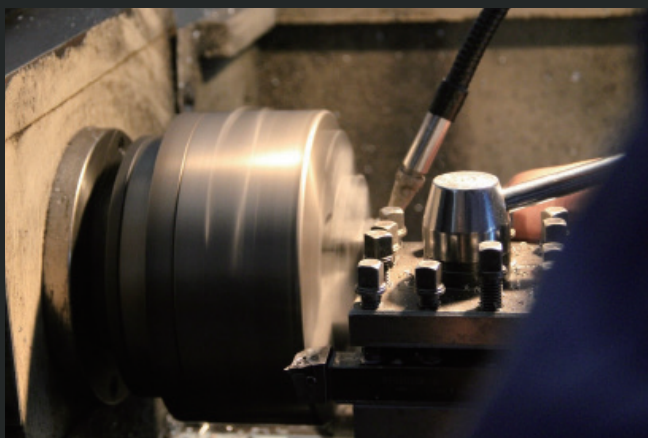
果不其然，仅一天，铝板便到货了。午后的空闲时间，他们便又一次踏上了前往方泰的路——这一次，他们的目的是送加工。此次的同行者是被称作“五哥”的倪润宇——五哥是供油润滑组成员们的“大哥”，是他们进入车队后的引路人，他们入队后所学到的知识，多源于五哥丰富的经验及渊博的学识。

方泰五金城的边缘满是拆迁的痕迹，废墟对面的一家加工处便是他们此行的目的地——在这里，他们的铝板将被激光切割成油箱的雏形。



现代先进的加工方式不仅将人们从繁重的劳动中解放出来，并且将打造出更精美的成品——要知道，在两年以前，尚未接触金属激光切割的车队前辈们都是使用角磨机来进行铝板切割的，而如今的供油润滑组成员仅需使用 CAD 出好图便能制作出油箱雏形。

铝板切割需要不少时间，他们决定第二天再取件并在同一处进行铝板折弯。



周四 (2017.4.13) :

周四，是吕梦杨一周内第四次前往方泰的日子——此次同行者依旧为五哥。

由于租车费用不低，交通费用的报销也较困难，这最后一方的方泰之行，他们选择了最原始的骑行跑加工方式——骑行时长约 20 分钟。

在激光切割加工处，他们看到了切口平整，尺寸精密的铝板——如同怀胎十月般，TR17 的油箱很快就要问世了。

这些被切好的铝板将被数控弯折机弯折成特定的形状以拼接成油箱——而在往常，队员们则需要花费数个小时用铁锤将铝板沿折弯线弯成特定形状。



“这是世界上最先进的弯板机床。”加工处老板自豪地说。

花费了不长的时间后，老板便将铝板弯折好。数控折弯角度精准，队员们十分轻松地将折弯好的板件拼接成了油箱形状。

结束弯折时已是傍晚，天蓝得不像话。



连绵四天的弦终于稍微松弛，一行人开心地下了馆子。

“这家店的杂酱面好吃得不像话。”五哥如是说。

在夜色中踏上归途，此时的嘉松北路依旧车来车往。

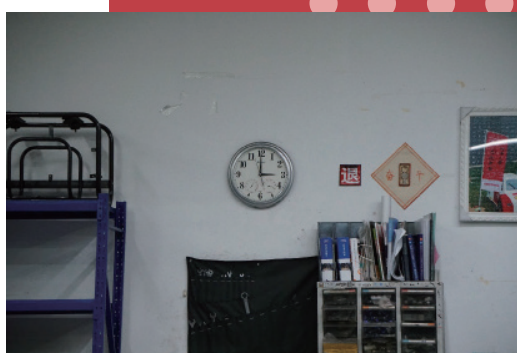


铝板焊接前需要仔细清洗，归来后的吕梦杨和五哥顾不得休息，便叫来了新队员李慧贤一起进行铝板清洗，以便明晚进行焊接。

三代翼驰油路润滑人，就这么围在办公桌边专注于同一件事至深夜。传承，已悄然发生。



周五（2017.4.14）：



周五的晚上往往会队员们最忙碌的时候，这个周五并无例外。由于焊接师傅罗师傅较忙，今晚他们没能焊接油箱。他们得为第二天的试车做准备——车检及制作固定模型于车上的夹具以完成一项实验。由于是实车测试，夹具的稳定性不容有丝毫马虎。如今这个方案是他们反复讨论后得出来的最优方案。



凌晨三点，夹具完成并固定于车的防撞块之上。负责制作的杨图旺和李慧贤松了口气。“花了一晚上把车弄丑了。”他们笑称。

制作这个夹具，他们需要用到角磨机切割、磨削、弯板等加工方式。这也几乎是供油润滑小组能自己动手完成的所有加工了。



身后，架子上满满的奖杯不语，目送着他们缓缓关上实验室的大门离开。



周六 (2017.4.15) :



清晨，吕梦杨踏着微熹的阳光前往实验室——今天的实验将由他和杨图旺完成。



前一天已经车检完毕的车早早地被推向了圆形试车场。在试车以前，相关负责人还要进行最后的调试。

不幸的是，由于某根线束突然断裂，试车不得不暂时终止。既是车手又是电控部长、被人称作小司机的赵欣宇在太阳的炙烤下紧张仔细地检查并解决问题，他成功与否，决定了今天的试车能否正常进行。接近正午，小司机终于不负众望地排除了问题，此时他早已大汗淋漓，却并没顾得上休息，跳上车手座位，在接近 30℃ 的空气里开始了试车。四组八字赛道测试，四个油箱对照实验，很快便完成了。白天的任务告一段落。



夜晚，睽违已久的油箱焊接终于可以顺利进行，队员们来到离校学校不远的焊接罗师傅处。

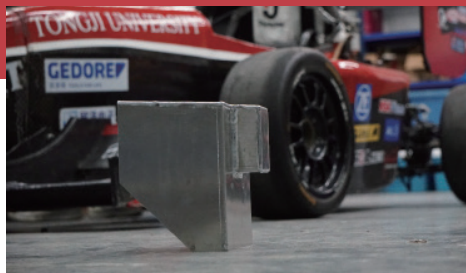
罗师傅是位高级焊工，一把焊枪在他手里运用自如。他给人留下霸气外露的印象，常说：“不要怕，有我在，多大的缝都能给你焊好。”——事实上，他的实力远高于他的自信。



由于事前清洗及拼接到位，加上师傅手艺高超，不足半个小时，油箱的第一阶段焊接工作便完成了——在之后的日子里，他们还有很长的路要走。

油箱焊缝规整平滑，凹角处更是出现了鱼鳞状的规整焊缝——在这群工科生面前，今年的油箱宛如一件艺术品，每一处都能反射出动人的光辉。

“这是我们的儿子，辛苦数月孕育而来。”他们如是说。从设计到试验到采购原料到进行加工，每一个零件的诞生之路都充满了挫折与不易。每一个零件都是翼驰人的心血，于他们而言，这便是莫大的珍宝。他们过得很辛苦，他们也过得很快乐。



“对你来说，翼驰是什么？”

大概会是实验室外凌晨 3 点的街灯，是试车场上码成圈的路桩；是铝材，是脚踏车，是 6.2 公里和 9 个红绿灯，是嘉松北路上蓝底白框的路牌；是深夜完工后喝的酒撻的串，是苦过累过只为站上领奖台肆意哭着笑着。

十年传承，沿袭下来的不仅仅是翼驰代代相传的技艺，更是印刻在翼驰人心中不容磨灭的记忆。梦想大过天，一群怀抱着同样梦想的人聚集在一起，他们的书桌上篆刻了勤劳和坚持，他们的血液里流淌着无私与奉献，他们有同一个名字，叫做翼驰。翼驰的火把从前人手中传递下来，现在，它在我们手中，我们准备好了。将来，它会一直传递下去。时光易逝，容颜易改，唯一不变的，是在无数头衔的后面，我们的名字是翼驰人。



我这一路啊

作者：王金秋



“在车队坚持下来，靠的不仅是对赛车的热爱，而是受到责任感的驱使和对锻炼自己的渴望。”



写在前面

今天是截稿的最后期限，拖了俩月的稿，终于拖不下去了……想想高考作文应该是我写的最后一篇作文了吧，文笔不好还望大家见谅。想必前面写稿的几位大哥已经教给了大家不少人生的经验，在这里我就没什么营养地回顾一下自己的车队生涯吧。

谁还没当过小弟了

刚进车队的一年，跟着二师兄帮忙跑跑加工抬抬车什么的，有时还要拆拆传动，一拆就是一整天。半轴上的大便油弄一手洗不干净，以至于回到家我妈以为我去挖煤了……

虽然活很累，但是过得很开心，因为天塌下来怪二师兄嘛。然而当我开始负责某些小的东西时，烦恼也就随之而来。记得有一次差速器吊耳的 CAD 图纸被我放大了两倍，从吴师傅那拿回来我就震惊了……从那天起我知道了背锅的酸楚，责任越大背锅的时候也就越难受。就这样懵懵懂懂的，车队的第一年结束了，我又跟斌哥去干了一年制动。制动平时维护稍微少一些，但是一旦做起来大保健……记得 13 年那辆车为了做制动压力传感器标定，我跟斌哥从考试前就开始了放油—静置的无尽循环，最后静置了整个考试周以后才算成功。这一年，我又把油门踏板的 CAD 模型缩小了两倍，在吴师傅那看着这么迷你的踏板哭笑不得……耽误了试车，感觉很自责。造车确实经不起半点马虎。

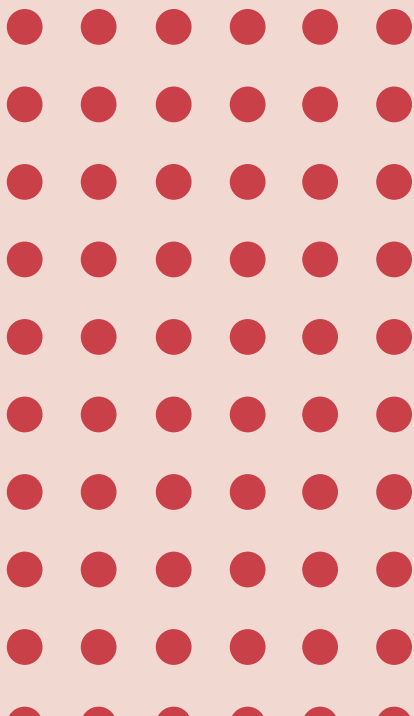
时间很快，紧接着，就到了 15 年中国赛。

总能翻身做大哥吧

这年中国赛，一路领先的我们因为 DR 被扣分与冠军失之交臂。当时作为 DR 主讲，也是窝了一肚子火，觉得收到了不公平对待。但事后想想，这对于我们不见得是坏事。如果没有这次打击，后面一年我们或许很难有那样的决心和毅力造一辆更快的车。

做总工的这一年，压力很大。一开始确实对整车上的其他系统知之甚少，也被 zitong 教了几次做人。一来二去下来，对整车比较熟悉后就开始了总体的布置。总布置的过程也可以说是妥协的过程，不同部门相互扯皮吵架也是常事，这就导致悬架和单体壳的同学很可怜，寒假天天改硬点，一天一版单体壳什么的。好在大家都很给力，虽然比进度晚了三个月出车，好歹没出什么不能解决的问题，中国赛虽然有点走狗屎运的成分但也说明这辆车不慢吧~新赛季是我在车队呆的第四年了。更重要的是，今年是翼驰成立的 10 周年，我们也即将第一次出征德国赛。上个月抢车号本来看到全是计算题有点懵，幸好各位强力 carry，运气也是很好，抢到了第 18 名，也如愿以偿地获得了 233 的车号，算是给新赛季开了一个好头。

接下来的寒假设计阶段大家戒骄戒躁，争取今年按进度出车。





2016 年中国赛队员合影



队友出游

结语

最后稍微说说这几年的感悟吧。相信很多人进大学选专业的时候跟我一样是很迷茫的，也有不少人是稀里糊涂进了汽车学院，稀里糊涂进了车队。有赛车梦的终究也不是大多数，大部分人在车队坚持下来，靠的不仅是对赛车的热爱，而是受到责任感的驱使和对锻炼自己渴望。当你把车队当作一项事业，回头看看自己在车队收获的点滴，想起和队友通宵修车、写 cr 的夜晚，是不是觉得手头的活也不那么枯燥了呢。最后希望大家都能在自己想要的东西~

队员寄语

虽然仅仅加入翼驰一年多，但在这一年多确实感受到了前任总工在技术和工作态度上的认真严谨以及在为人处世上的友善真诚。他经常监督和要求我们这些年轻队员对设计工作要认真负责，不能有半点的疏忽，在与王金秋的计算与学习中，我个人也在制动设计与制造方面受益良多。

@ 霍然



14 年冬天最后一波放油，结束后刚好下雪，然后在新天地放飞了一只不知道哪来的孔明灯，而鲜嫩的基秋现已成秋博。

秋做事还是很靠谱的，但事实证明再靠谱的同志也会有犯错的时候，所以重要零件送加工前一定要送审。抢车号开了个好头，接着 carry 下去。

@ 王斌

翼驰 · 十年




同济大学
 TONGJI UNIVERSITY


同济翼驰车队
 TJU Racing Team



苦中作乐，乐在其中

作者：于洋

好像没什么好写的，感觉无非就是谦虚一下罢了，但我也不是谦虚，就直接开始讲故事吧。



车队的日子

一开始进的是轮边组，算是 zitong 的小弟，想来小半年也没做出什么事迹来。噢对了有次设计了一个车轮锁止扳手，由于当时姿势水平不足设计余量过大导致做出来实体十分笨重，然而现在由于其皮实耐操，已成功转型成为学弟们敲轴承的工具。

14 年随队第一次参加了中国赛，当时懂得怪少，只能和其他车队多交流，拍拍谍照，基本是重在参与，感受下大（襄）赛（阳）氛（美）围（食），说到这里襄阳的热干面和烤玉米真的不错，不过现在烤玉米已经成为回忆，可能是和大赛租金没谈妥之类的吧。

好的切回正题，这场比赛也是我车队生涯一个重要的转折点，其一是负责后勤熟悉了襄阳交通住宿那一套，也算是真的融入车队了；其二则是从轮边跳槽到了空套部。

当时在赛场上，世鹏和强哥在谈论空套缺人，再没人的话第二年要没有空套云云，后来 zitong 也（骗我）说，空套大法好，于是组织上就决定了，派我去空套。

刚去空套就碰上国际规则大改，中国车的空套必须经过重新改造才能参加日本赛。一开始的仿真分析还算顺利，积累了不少经验，但后来到了实际改造上却是难度极大，最终由于人手和时间不足只能放弃改造，于是这辆车就“裸奔”去了日本。后来这辆车在日本赛上跑的很好，成绩创了新高，但每每想起这场比赛我也都会想，如果这辆车有空套的话。。。也算是车队生涯最遗憾的事之一了。

随后的中国赛，第一次作为正式队员参加了比赛，最后的遗憾不必再提，但 ANSYS 答辩中还是让我看到了自己知识水平的很多不足（裁判一方面肯定了我们，另一方面又说对同济的期望很高，最终只拿到了第三名），于是回去就研究了一波方针理论。

上赛季当部长，压力很大；还要造单体壳，更加爆炸。然后我暑假还找了个去通用的实习（也不知道当时怎么想的），每天往浦东来回跑，晚上回来继续铺碳布。于是那段时间很少有好好睡觉，当然也顺理成章地造就了几个不眠之夜。小刚说，至今还记得有天通宵被 wonderful you（单曲循环一整晚）支配的恐惧。

本来想着自己只要管把车造出来，比赛就另请高明好了，然而最后还是被 wbin 硬拉了过去，于是有幸与大家共同品尝了冠军的喜悦。一年努力没白费，值了。

回顾过去的车队生涯，虽时而凯瑞，但疏忽的地方也不少，总之很惭愧，只是做了一点微小的工作。

车队毕竟只是一个学生组织，没什么硬性奖惩来约束大家，靠的就是大家的责任心和热情，当然还有这个团体的凝聚力。大家能够为了一个共同的目标携手前行，很不易，很感动。

在车队混，能够苦中作乐是非常重要的，否则做着这么累的事情又不开心，那未免太辛苦。做赛车，听起来很牛逼，实际操作起来却很苦逼。一定会有很多很多种种困难在后面等着大家，只希望这时候不要忘了当时进队时候或者是接收这项工作时候的那份初心和热情。我这个人就比较开，看得开。好处呢当然是可以苦中作乐，然而有时看得太开就容易导致操作比较极限，就比如我现在就正在赶稿子呢。

自己当部长的时候，为了保证速度质量比较喜欢亲历亲为，但这样就导致新队员缺乏锻炼，自己曾经试着去找平衡点，但个人精力和能力所限，最后也没有平衡得很好。现在想想，当时教给新人的还是太少，蛮对不起的。希望现在的部长们能够处理好吧。

一点体会

结语

最后，一点想对正在辛勤工作的学弟学妹们说的话：上赛季牛逼了一把，然而人生就像计算器，之前就算有再多的 666，开启新篇章之前还是要归零。新赛季转眼间又到了关键时期，大家（红蓝气球）加油！

我在同济汽车的日子

92级校友 / 周炜

撰稿人：杨森 雍雅

92级本科 任职于上汽大众
从事发动机匹配工作

选择同济的原因与收获

当初高中毕业选择同济，是因为同济有一种实干的精神，不是很花里胡哨的。同济就是实实在在地去做一些事情，实实在在地去搞一些项目。也凭借这种实干的精神，同济在上海乃至全国的建设上都出了不少力。所以当时我觉得同济的这个精神跟我是非常契合的，时至今日这种精神也对我影响很大。

而在同济的诸多专业中，我选择的是汽车专业。当时汽车系还是机械学院的一个系，汽车系下面有三个方向，我最后选择的是机械设计及汽车制造的方向。那时候选择汽车专业是因为上世纪90年代初汽车工业刚刚兴起，是一个具有很好发展前景的朝阳产业，加上我高中的老师也向我们推荐，同济大学的汽车专业非常优秀，我们可以去尝试一下。因此，我与同济汽车结缘。

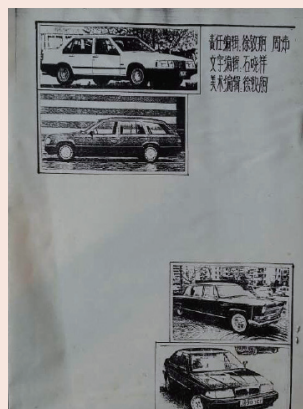
在求学的过程中，我获得了很好的专业教育和培训，以这样的专业背景去从事现在的工作，可以说事半功倍。从日后的种种看，我的大学生涯可以说没有什么遗憾。

和汽车爱好者协会的渊源

当时我们班里大概有6个爱好汽车的同学，志趣相投，于是我们自己成立了同济大学汽车爱好者协会。

成立伊始，我们也自己编写出版刊物的，我们创办的杂志的名字叫做“车友”。那时候条件比较艰苦还没有电脑印刷之类的，杂志只能靠我们手写的，而照片是我们当时拍照下来冲洗接着拿去复印再放在杂志上，然后自己想办法印刷这些杂志。可以说，这本杂志是有我们自主知识产权，同时杂志上的题词也都是学院的各个教授给我们提的。

随着社团的发展，现在的社团都是“专才”。出杂志有专门出杂志的社团，搞活动有专门搞活动的社团，我们那时候都是一块弄的，所以我们还算是“全才”。但是搞活动的套路和现在也是大同小异，比如当时上海大众也算是比较厉害的企业，我们就去找他们规划部的经理拉赞助，我们可以帮大众在校园里搞一些宣传活动，还能帮他们在杂志上做一些广告。



对同济精神的理解

上面也讲过，“同济精神”在我心里就是两个字：实干。从我个人角度来讲，同济不仅仅是通过书本上的知识来教授你，它会通过各种各样的方式来让你把知识与实践结合起来。众所周知，同济跟德国的联系比较紧密，尤其是我们汽车专业，跟德国的关系更是密切。德国的东西，不论是教科书，还是科研杂志，都有一个显著的特点——理论与实践的东西结合很紧密。它是教你怎么做的，同济给我的感受也是这样，他不仅教会你理论基础，更会告诉你一步一步应该怎么做。汽车实验也好设计也好，第一步怎么做，第二步怎么做，第三步怎么做，通过这几年大学的学习，在我的心里已经有了这样一套严谨而系统的流程。

实干精神除了干实事精神，还有很大一部分在于敬业精神。这也是同济最看重的精神之一。敬业精神很好理解，你从事了这个专业，你就要把这个工作当做你的事业，你就要时刻充满干好这个工作的力量，这是我在同济学会的并且将伴随我一生的精神。实干实干，怎样才能做到实干，首先你要做到敬业。我特别要感谢像黄老师，周老师，京老师等等，这些汽车界的前辈言传身教，不仅传授给我们专业的知识，他们的敬业精神，负责任的态度，也深深地影响着我们。

同济近年来的变化

同济，我一年总归是要回去五六次的。本部也有嘉定也有，最近一次要做智能试车场的项目。不论是在专业和业务，还是其他方面，我们经常在进行交流。

这些年校园的环境建设，相对于以前肯定是越来越好的。我们那时候，现在的内环线高架，还没有开始建设。出了同济校门以后，基本上都是农田。现在就算是在嘉定都看不到农田了。

那时出了同济就是一片农田，五角场那时候，就是一个农贸市场。那时候还没有发展起来，现在的话学校四周环境都很好，嘉定校区这边，也是更加漂亮了，环境也是好了很多。

我们那时候还没有嘉定什么事，我记得我们当时是住在西南二楼。西南二楼现在已经是女生宿舍啦。当时其实住宿环境真的很一般，那时候宿舍里面还有老鼠，也是因为我们吃的东西比较多，所以很容易招老鼠。

而且当年也还没有游泳馆。西南二旁边的那条路，就是现在的樱花大道，原来是没有的，是后来开辟的，而且原先是没有网球场的，就是一个大的足球场。西南二出去就是校医院，那时候校医院也没这么大，那时候就像是一个小诊所大概也就两层楼的房子。那时候的南校区还是城建学院，后来并入了同济大学，然后才成为了南校区。这么多年，学校在一点点变化，变得越来越好，给我们大家提供的学习生活环境也越来越好，我们一定要珍惜。

对同济未来发展的期待

同济现在已经变成了一个综合性大学，它已经不是一个纯粹理工科的大学，现在是有文科，有医科，还有艺术类的，是一个综合性大学。我觉得现在的发展思路跟我们那时候有很大的不同。但是无论是当年还是现在同济人都是脚踏实地勤勤恳恳，因为以理工科立校的同济的实干的精神是不论如何也不能丢的。但是现在有了这么多人文学科，就不能照搬原先理工科的培养思路，要有一些情怀，浪漫的，有意境的东西，这也可以称作仰望星空。其实，我觉得作为一个理工科学生，在脚踏实地的同时也要仰望星空，要看得见行业的动向，这在现今的汽车行业中也是尤为重要的。

对于汽车行业本身来说，如今汽车工业发展有“新四化”，同济汽车也要多一些新能源，网络化，智能化等方面的课程，紧跟时代的潮流。前些日子，余卓平老师还来给我们做了讲座，讲到过现在的新方向。10年20年以前说搞个电动汽车，那时候大家的思路还不一样。有人说电动汽车好，有人说它不好，现在说，你要搞电动汽车，没人会怀疑的。现在国家和社会也在推着往这个方向发展，现在在汽车专业人才培养的方面，也要加入一些新的课程。最后，我祝愿各位学弟学妹们，把握当下，脚踏实地，也要放眼未来，最终能够前程似锦；也祝愿同济和汽车学院都越来越好！



我在同济汽车的日子

王佳一

02级本科(整车)研究生(汽车营销管理)
任职于德国大众马牌轮胎 商务发展与战略

撰稿人: 杨悦

2002年汽车属于比较新兴的行业,我又对汽车、机械等方面感兴趣,就在同济汽车度过了充实的七年半大学生活。

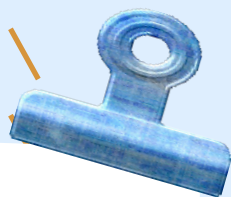
我不是一个“学霸型”的人。当时汽车学院刚刚成立,有许多项目刚刚开始创建,比如说汽车爱好者协会、创新基地还有汽车文化宣讲团。当时在课余生活,我主要和我们上下几届一起参与创办了创新基地和汽车爱好者协会。后来从创新基地又分出了ECO-CAR——参加本田宗一郎杯比赛,后来这支车队也发展地越来越好了。再后来又发展出了参加大学生方程式赛车的车队。我们很迫切想把汽车,从文化方面到技术方面通过汽车学院的各个平台来使其发扬光大,通过这些活动来充实大学生活课余时间。

我们本科五年搬过两次校区,从沪西校区搬到了本部,再从本部搬到了嘉定。我们作为第一批到嘉定的同学,还把嘉定校区戏称为“黄渡理工大学”(HIT)。刚到嘉定时,周边挺荒芜的,只有三幢楼——宿舍、食堂和门口的综合楼。条件比较艰苦,踢球只能在路上踢,甚至有一段时间浴室也是男女共用的,一三五女生、二四六男生。整个校园只有我们和软件学院,可以说基本上没有什么女生。离本部很远,离本部的各种活动也就随之远了一点,便会自娱自乐搞各种活动。我们举办过汽车学院自己的十大歌手活动,又通过一些活动与其他学校也有了交流,比如我们汽车爱好者协会在当时就会去到北京和清华的汽车爱好者协会进行交流。

在研究生学习营销管理期间参与了很多校企合作。我们有很多校友散布全国的各个整车厂里,所以我们在大学期间有比较多的机会把自己暴露在企业的环境中。我们有很多机会参与企业实习、企业项目还有体验一些比较大的企业活动。比如说宝马日等校企活动,使我们得以频繁接触整个行业,比较好地提前为将来的工作做好了准备。工作了几年后,我觉得汽车学院的各个活动项目、和企业的接触,在理论学习之余对我们的工作也更加有帮助。

最后,我想对汽车的学弟学妹们说,在课余之外可以多参加参加活动或者多和社会接触。“全民创业”正是当下热潮,我认为它的真正的意义在于用“创业”的心态来做事——勇敢地将精力投入到自己喜欢的事情,而不是一味地盲目创业。我们当时和你们最大的区别在于什么都没有,都是自己开始创办新的东西,过程从某一种角度来说有点类似于“创业”。现在你们拥有很多资源,看到更广阔的世界,要多想一些新的玩意儿,没事应该“瞎折腾”一下,体验一下从无到有的过程,是很有意思的。虽然在过程中会遇到挫折,但是尝试了就是好的,毕竟“生命在于折腾”。





我在同济汽车的日子

陈闻昊

任职于福特汽车
02 级本科（市场营销）
研究生（市场营销）

撰稿人：杨悦

因为从小喜欢汽车，便开始了在同济汽车的日子。

本科的时候更多的是打基础，更像一个学生；在研究生阶段，就为作为一个社会人在做准备。对于个人提升，更多是在研究生阶段。汽车营销方向能很早和企业进行合作、能够接触到企业的运作，能了解企业更关心的是哪方面的问题，在与企业交流、帮企业做项目的过程中也可以学到更多。能有 50~60% 的时间是在和这个社会打交道，我觉得这样的教育方法非常好。

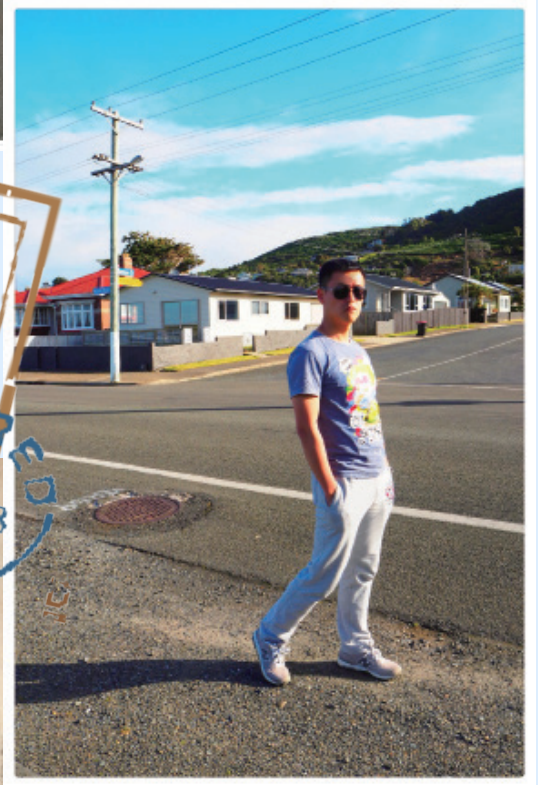
当时我们搬了两次校区。大一的时候在沪西校区只有大一新生，只有和同龄人接触，觉得和高中并没有什么区别；到了大二搬到了本部，就像“花花世界”，和学长们有了接触，从踢球到参与到 EP 车队这样，接触的东西、人也不一样了，一旦能够和高年级的学长有了接触，对自己的提升也帮助；大三作为“拓荒队”搬到嘉定，又像回到了高中一样，不过那时因为对自己的人生有了规划，又有点不一样了，像我决定要考研，就在大三的时候好好念书。还有当时在嘉定活动基本上我们自己开始创办的。

在我大学的时候，很多现在已经形成惯例的东西才刚刚开始。我是第一届 129 歌会的组织者。第一届是我们刚到嘉定的时候，我们每个班挑一首红歌唱，基本上就是大三、大四各个班和研究生，没想到现在规模会这么大。大二的时候还参与过 EP 车队，作为一个 SUPPORT 的角色，当时还任职学生会副主席，不过由于后来学院里面、导师那还有很多事，又要带棒球队，就把机会更多地让给了其他人，毕竟一个人也顾不过来那么多事情，不可能面面俱到。

还有几位老师给我的印象比较深刻。当时管学生工作的郑晓蕾老师把学生的事情放在自己的心上，到现在还和我们 00、01、02 这几届的学生关系比较好，在组织校友会活动的中，她的号召力是非常强的。还有一位是我以前的导师，马钧副院长，马老师等于是带我入行、入社会的，当时他的教学方法和别人不同，由于营销方向是从他开始的，学习方法和其他偏技术的方向是都不一样，也让我们这几届同学踏入社会后对公司的适应力更强一些，视野也比别人开阔。

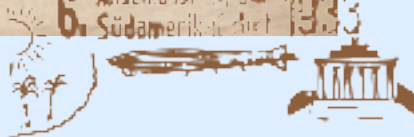
我从 04 年开始加入棒球队，一直到现在已经 13 年；06 年开始当教练，义务地当教练也已经有 11 年了。我觉得我们汽车学院的学生，可造之才挺多的，在 10 年我们棒球队拿到了全国亚军，其中也有五个主力也是汽车学院的。我们这些老队员出于对学校、学院的热爱，都会比较关心这个球队，我们从来没问学校要过经费，都是我们这些老队员自掏腰包。我们当初人最少的时候只有八个人，上场比赛的人数都不够，现在能有三十几个，也算是大家努力的回报吧。加入棒球队对我们而言是一个很好的平台。因为在学院里面你接触到的最多的只是寝室里的同学，但在这里你可以接触到各种各样的人，扩大了交友圈。

我回忆起我大学时代的经历，以及现在的所见所闻，想说千万不要急躁，这个社会确实发展得很快，你会发现很多不够公平的事，但是很多事情都是需要积淀的，我们学习的时候要明确自己的目标，打好基础，基础并不仅仅是指知识，还有待人方面、处事方法这些，这些其实是很重要的。千万不要急躁，一旦急躁就会心态失衡，做出很多错误的选择。还有大学其实是一个小的社会，但是很多人没有抓住这个机会，很多人不愿意关掉电脑、放下鼠标。总结一下千万不要急躁、要多交朋友，不要盲目创业。



DEUTSCHE LUFTPOST

6. Anschlussflug zur Südamerika-Post 1933



des Luftschiffs GRAP ZEPPELIN

BERLIN-FRIEDRICHSHAGEN

FIRST DAY OF ISSUE





我在同济汽车的日子

05级校友 \ 马东一

05级本科 任职于上汽大众
从事发动机匹配工作

撰稿人：杨森

我叫马东一，同济大学 05 级的一名校友。一别同济校园生活已有七年，念及当年岁月，仍觉万分宝贵和留恋。

由于在上海高考，兼顾兴趣与高考的稳定性，我选择了同济大学的汽车学院。初入同济，在本部的时光是朴素的，学校的设施还没有像现在这么完善。那时候也还没有建成嘉定校区。近年来，同济周边的发展十分迅速，本部的外围越发地热闹。同济的樱花也是分外美丽。我常会在樱花盛开的时候回去赏花。后来来到了新建成的嘉定校区，嘉定校区的软件硬件都很好。遗憾的是，在我们毕业前，游泳馆依然没有建成。

在同济大学的生活，我受益匪浅。首先从知识上来说，收获颇多。

另外车队的日子大概是我在同济最有意义的收获了。一是因为我是车手，另一方面是因为我的动手能力比较强，负责发动机这一块，包括改装发动机，那时候的发动机还不是电喷的，还是化油器的发动机，那时候包括化油器的一些调试，一些改装什么的都是我完成的。当时出国比赛的名额不是很多，不像现在，出一次国就是十几二十个人，我们那时候每次出国都只能有三个人，因为人数限制，所以队长必须要去，然后另一个就是最好是既能开车，又能维修，这样的话出去有什么问题就能及时处理。如果只是一个单纯的女驾驶员，不懂得如何处理问题的话，那时候对于我们来说可能就是牺牲了一个人。虽然我可能比女驾驶员重一点，但是那边车有了什么问题，修车的事情基本就交给我了。当时由于条件限制，车队不像现在发展的这么壮大。平时，基本上所有课余时间都是在车队这边。

在车队里也交了很多的朋友，这些同学今后在社会上都能够彼此有个照应。关系比较亲近的同学，基本上都是 EP 车队里面的，一个是我们的队长，那时候就是他跟我一起去国外比赛，比赛的过程中遇到了很多的问题，很多的麻烦，需要很多临时的决策，他当时那种沉着冷静的思维方式让我受益良多。而且还认识了许多良师，其中印象比较深的老师就是楼狄明老师，他也是我们 ep 车队的负责人。他对我的帮助是蛮大的，因为那时去日本去德国都是楼老师带队，我们在比赛过程中遇到的问题，老师及时给我们提出一些很好的解决方案，感觉收益匪浅。

其他的收获就是找了个女朋友吧。说起女朋友也就是如今的夫人，真的是一段非常美好的回忆。基本上是大四的时候吧，假期很多人都回家了，而我在做 EP 车队的事情。那时候就是为了各种比赛，暑假寒假在同学们都回家的时候，我们就只能留在这里，然后就是认识了她。正好她是我一个室友的女朋友的妹妹，刚好还有这样一层关系，阴差阳错，刚好她也是同济的。本来就是聊着聊着发现她也是同济的，然后

正好也是那段时间在学校，接着就出来认识了。学校的这个环境也不错，很适合交友。

我很感谢同济大学对我的培养，我也十分骄傲我是一个同济人。同济对学生的培养是兼具专业技能和社会情怀的全方位的人才培养。我来汽车学院学习的那段时间，正好是中国的汽车行业发展比较迅速的一个阶段，那时候需要很多汽车方面专业的人才，同济为国家培养了非常多有专业技能的有用的工程师。说起情怀会有一个比较有趣的现象，比如出门遇到很多人，大家都是同济的，有熟悉的人碰到了之后说，“你是同济的？我也是同济的呀”这样就会感觉很亲切。这大概就是一种同济情怀吧。

我是本科毕业之后就参加工作了，第一份工作是跟自己本专业相关的，因为我本科的专业就是发动机方向，然后毕业了以后就到了大众，从事的是发动机匹配工作。一直干到现在，也没跳槽也没换过方向。从10年毕业一直到现在，已经七年了，一直在从事这一份工作。毕业那时候，感觉发动机其实还是比较有前途的，因为发动机是汽车的核心。

而现今发动机的发展我持有如下的观点。现在的发动机说实话，现在在提倡新能源，肯定要在原来的发动机的基础上有一些新的突破，单纯的研究发动机肯定是没有前景了。纯汽油机，因为政策的原因，早晚有一天是会被淘汰的。对于新能源汽车来说，主要是看电池技术的发展，电池问题解决了，我觉得传统发动机的寿命也不长了，但是过渡阶段一定是会有一段时间以混合动力技术为主，因此混动技术对于学内燃机的人来说，是一个很好的转型的机会。纯内燃机正在步入末期，当然也不会那么的快。但是你也必须要与时俱进，社会，技术等方面都在不断的发展，你不能与时俱进的话，迟早是要被社会淘汰的。这一点我希望当今的大学生也要时刻注意。

同济大学的优势是显而易见的。从知识的角度来讲，我学的是发动机方向。我后来从事的工作就是和我专业有关的，所以学的知识，对我的工作的帮助还是很大的。标定这一块，大学里面学到的不是特别多。但是一些发动机的工作原理，包括燃烧学、空气动力学等理论对于以后的工作来说是有很大帮助的。其实就是那些基础知识对以后最重要。

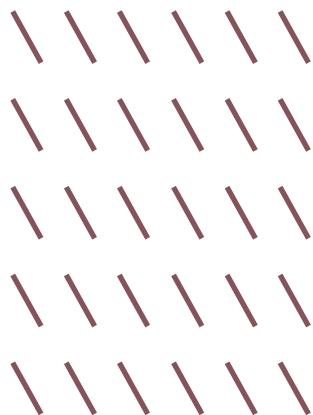
同济大学为社会做了很大的贡献。一个是向社会输出了很多高端人才。另外的一个就是科研方面，我们大众这种企业也跟学校有很多的合作，为科研做出很多很多的贡献。企业的话还是以盈利为目的，而学校还是以科研为主要目的。学校对于社会的贡献在科学研究的方面，是很大的。我们学校的风洞是全亚洲最大的风洞，很多实验都要在同济来做。

以一个走向社会工作的人的角度，我认为，汽车将来发展的各个方向跟互联网相关，所以除了学习理论的知识外，应该多学一些新能源方向，包括互联网，无人驾驶等等方面的其他知识，这些都是以后汽车发展的方向。新技术如果不了解，学到还是课本上的老知识的话，可能就不能跟得上社会和时代的发展。

我知道很多学弟学妹都会有对于未来发展的迷惑。我觉得，首先要看个人的爱好，工作以后我发现，其实当你对一件事情不感兴趣的时候，上班工作什么的都是蛮痛苦的，也是工作不好的。所以一个人的兴趣爱好是第一位的。接下来，如果对于这方面特别感兴趣，那就可以抓紧时间学习一下各方面的知识，再去考虑深造一下。我当时确实是对于发动机比较感兴趣，一直到现在。但是有时候踏上社会就会发现，其实感兴趣的事情，跟生活的压力有时候有一点矛盾，你会发现某一行业不太景气，在这个行业赚不到钱的时候。你也可能会选择去转到其他方向吧。而且还是得学习一下其他方面的知识，如果当初只是单纯的学习了发动机方面的知识，比如现在想转互联网汽车，新能源汽车，如果没有这方面的工作背景，如果没有足够的知识储备，想转这些方向其实还是有一定难度的。因为我那时候只读到本科，我现在就是想去读个在职的研究生，之前刚毕业的时候，考虑的大部分事情还是生活上的问题，结婚买房之类的。现在稳定了就在考虑去在深造一下，读个研究生。这样的学习方便以后转型和进一步的发展。

在此祝愿汽车学院的师弟师妹们，能够尽可能利用大学的时光，努力汲取知识，享受单纯的校园生活。





摄影：2013 级本科付英頔



同济风光



同濟大學 1907-2017
Tongji University

谨以此献给同济大学（1907-2017）110 周岁生日！