

同车行



TONGJI AUTO

谨献给热爱 汽车的你们

上海真是一个神奇的地方。无论我离开多久，当走出机舱的一刹，总能闻到扑面而来的钢筋混凝土气息，像是一个盛大的欢迎仪式。

我的目光总会发亮，我期许着在曹安公路的一个角落，那片让我心安的巷子。

巷子里的少年，看不到偏安一隅的颓然气，看不到尔虞我诈的市井气，也看不到自命清高的书生气。或忙碌于工作室，或埋头于案台，带着一分走向世界的期许。

这是同济汽车学院的学子们。

《同济行》创刊六周年，恰逢同济汽车而立之年，这不是一本普通的时记，而是我们的青春。

我们满怀期待地邀请您翻开这本心血之作。

序

TONGJI AUTO

同济大学汽车学院简介

汽车学院位于同济大学嘉定校区，是上海国际汽车城科学研究与人才培养核心功能的承载体。汽车专业设立于1988年，汽车工程系成立于1991年，汽车学院成立于2002年。汽车学院以科研教学为发展基础，以立德树人为发展根本，快速成长为国内新能源汽车、智能汽车和空气动力学科学研究、技术开发与人才培养的高地，成为全国高校中特色鲜明、实力雄厚、影响力广泛的学院。

汽车学院面向汽车、动力和交通等行业，依托车辆工程、动力机械及工程、载运工具运用工程等3大学科，针对新能源汽车和智能驾驶汽车的专业人才需求，形成了汽车工程、汽车电子、车身与空气动力学、试验技术、新能源汽车动力系统、汽车安全智能驾驶、汽车产品管理营销等教学科研方向，构建了完备的本、硕、博贯通人才培养体系，以德语、英语的双外语教学为培养特色。拥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。

汽车学院拥有专职教师队伍100人，其中教授38人，副教授40人，博士学位比例超过96%，外籍教授5人。现有钟志华（现任同济大学校长）、李骏等中国工程院院士2人，

国家教育部节能环保汽车创新团队1个，国家千人计划专家5人，973计划和863计划首席科学家3人，长江学者和杰出青年2人，名师荟萃。汽车学院聘请中国工程院院士郭孔辉、美国国家发明院院士郑剑平、意大利汽车设计大师乔治亚罗等一批中外汽车技术领域的顶级专家和客座教授。

汽车学院聚焦新能源汽车和智能驾驶汽车，依托智能型新能源汽车协同创新中心、燃料电池汽车及动力系统工程技术中心、新能源汽车及动力系统国家工程实验室的3大国家级科创平台；中德电动汽车技术联合研究中心、中瑞道路交通安全研究中心、高等学校学科创新引智基地的3大国际化科创平台；新能源汽车教育部工程研究中心、上海市交通工具空气与热模拟风洞重点实验室、上海电动汽车工程技术研究中心的3大省部级科创平台，积极开展前沿科学研究、前瞻技术研发和重大产品开发，形成了世界一流的学术影响力和竞争力。目前正在筹建国内第一个依托高等学校的智能网联汽车测试与评价基地。

汽车学院与上汽大众、一汽大众、上汽乘用车、联合电子、大陆集团、吉利汽车等国内外多个知名汽车企业合作，建立了学生走进企业实践、工程师走进高校授课、汽车

预备工程师联合培养等多种类型的校企联合培养模式，成为教育部首批“卓越工程师教育培养计划”试点专业，并率先通过教育部全国工程教育专业认证，是国内领先的车辆工程专业复合型人才培养基地。

汽车学院积极鼓励学生在实践中培养创新能力，拥有翼驰车队、电车队、志远车队、TU_Smart智能车队、PACE车队这五大车队，学生参与多项国际国内科技学术竞赛等重大赛事，获得国际和国家级一等奖以上奖项20余项。

汽车学院高度重视与国外知名院校开展双学位硕士培养项目，立足学院自身特色，搭建全面的国际交流教育合作平台，与包括德国达姆施塔特工业大学、斯图加特大学、布伦瑞克工业大学、克劳斯塔尔工业大学、卡尔斯鲁厄工业大学、波鸿鲁尔大学、法国巴黎高科大学、奥地利格拉兹大学等国家的高水平大学实施双硕士学位培养，建立了全英文课程综合大平台。开展了全方位多层次的国际交流活动，包括基于科技创新竞赛的国际交流、基于国际校企联合实验室的国际交流、基于中德学院基金教席的研究生培养与国际交流等。通过多方面的国际交流，所培养的学生成为具有国际视野的创新性实践型工程技术人才。

起 · 溯学院之源

05/ 溯源 · 同济大学汽车学院

06/ 学院建筑简介

10/ 恩师回访

10/ 勤恳五十载，倾心育人才——访董尧清教授

12/ 历览同济汽车三十载——访靳晓雄教授

14/ 幽兰有佳气，心系同汽人——访高申兰副教授

16/ 修身立德，治学广深——访陈昌明副教授

转 · 感授业之恩

27/ 我在同济汽车的日子

29/ 翟家琛 不负春光 砥砺前行

32/ 孙晨乐 同济汽车 我一直觉得从未远离

34/ 丁大增 苔花如米小 也学牡丹开

38/ 夏士翔 遇见同济汽车 遇见更好的自己

40/ 林远飞 笃行致远 追求卓越

承 · 忆同济之辉

19/ 30年校友

悠悠三十载，孜孜汽车人

——访1988届本科毕业生梁桂森先生

21/ 20年校友

风物长宜放眼量

——访1998届本科毕业生欧成先生

23/ 10年校友

23/ 以微薄之力将“同济汽车”照亮

——访2008届本科毕业生高辰先生

25/ 十年轻似梦，一生汽车人

——访2008届硕士毕业生周冠高先生

合 · 响时代之应

49/ 济遇

51/ 社团篇

54/ 学习篇

55/ 活动篇

30

主办方 同济大学汽车学院
编辑出版 汽车学院记者团
主编 李红
副主编 邓俊
责任编辑 曹卢 王京晶
杨正宇
执行主编 李博闻
编辑总监 黄菊垚 宋明洋
市场总监 杨图旺
广告热线 +86 189 645 29769

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 杨图旺 李博闻
区域编辑 黄菊垚 宋明洋 沈星辰
新闻记者 陈奕霖 冯凯 吴宇恒 王愚
苏睿 陆成禹 马洪恩 徐欣茹
田天兵 向泓熹 郝一鸣 周星宇
徐嘉浩 黄宝庭 沈星辰 陈锦玺
王泽 蔺怡然 郭梓恒 孙颖
杜嘉彤
运营管理 杜嘉彤 周星宇 冯凯 苏睿



汽车学院公众号



汽车学院记者团公众号

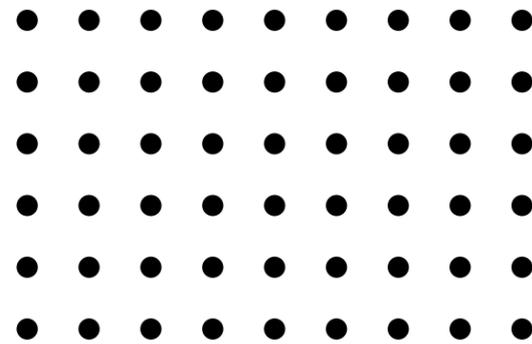


同济大学汽车学院（宁远馆）

起 · 溯学院之源

悠悠三十载，同济汽车学院走过往事峥嵘，回首当当前辈们的身影，每一位同济汽车人，将光荣与使命牢记于心。

或许你想听我向你讲一段故事，关于我们，关于同济汽车。



- 1/ 溯源 · 同济大学汽车学院
- 2/ 学院建筑简介
- 3/ 恩师回访

溯源 · 同济大学汽车学院



文 / 郝一鸣

汽车学院的历史，要追溯到同济大学成立之初。同济大学是中国最早的国立大学之一，其前身是1907年德国医生埃里希·宝隆在上海创办的德文医学堂。1912年与刚创立不久的同济德文工学堂合并为同济德文医工学堂，经过十余年的发展壮大，成为中国早期顶尖的综合性大学之一，奠定了同济医科工科的坚实基础。虽然同济大学的发展几经波折，在1952年的全国院系调整中，原有的理、机械、机电、造船等优势专业纷纷搬迁内地以支援其它院校，但最终在1988年，**为了响应改革开放以来大力发展生产力、发展制造业的号召，为了填补我国在机械制造领域上的人才空缺，同济大学“机械设计制造”专业面向全国招生，其主要方向为汽车设计及制造，并设立汽车教研室，成立汽车研究室，三十年同济汽车发展历程由此开始。**汽车学院可以说是为了响应国家号召、提升我国的制造业实力并力图让中国汽车制造技术能早日追赶上世界先进水平而创立的。

随着改革开放和社会各方面建设的不断推进，汽车制造业的发展愈发重要，人们生活上需要更便利的公共交通和更先进更低成本的家庭用车，工程建设需要更先进的特种车辆和工程机械，道路运输和企业生产则需要运输能力更强的卡车货车。而当时我国汽车制造业刚刚起步，规模上和技术水平上都无法与世界知名企业相提并论，为了发展我们自己的汽车制造业、避免国外企业垄断国内汽车市场，我国决定大力发展汽车行业，而大力发展汽车行业最重要的是培养相关人才。在历史浪潮的推动下，同济大学发扬“济人济事济天下”的精神，响应国家和人民的需求，于1991年正式设立汽车工程系，下设工程机械专业、汽车专业、热能与动力装置专业，

并在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。

到了2002年，汽车工程系正式成为一个独立的学院——汽车学院。进入二十一世纪后，我国的生产力得到巨大提升，制造业也跻身世界前列，人民生活得到基本满足，我国开始全力向全面小康社会冲刺，同时汽车行业也迎来了新的挑战。虽然我国的汽车制造量已居世界前列，但是汽车领域的专利成果距汽车大国们仍有差距，虽然一些国产汽车企业已具有一定规模和市场，但在先进技术的掌握和走向世界上仍有很大不足。新时代世界汽车技术日新月异，我们不能一直被动地追逐世界领先水平，我们要争做汽车行业的领跑者。万钢教授认识到，未来汽车行业有巨大的发展空间，并且我国对于汽车人才有巨大的需求，于是推动汽车工程系独立成为汽车学院，加大发展力度和师资投入，为我国培养栋梁之才。于是，在汽车工程系、新能源工程中心和汽车营销管理学院的基础上，同济大学汽车学院于2002年正式成立，万钢任首任院长。

纵观汽车学院的历史，同济大学汽车学院从雏形到创立，再到发展壮大，一直在响应国家的号召，努力为国家和人民的幸福培养人才，贡献力量。汽车学院的众多学子们，和如今已经毕业成为优秀工程师的无数毕业生们，也秉承这一精神，不断钻研专业知识、刻苦奋斗，努力成为国家的栋梁之才，为祖国发展和世界汽车领域的进步贡献自己的力量。

● 学院建筑简介

宁远馆

文 / 周星宇

同济大学汽车学院（宁远馆）坐落于同济大学嘉定校区，“宁远”取自于诸葛亮《诫子书》：“非淡泊无以明志，非宁静无以致远”，寓意“安静地到达远方”“不为短视近利所惑而志存高远”，其与汽车学院学科发展特点以及对学生的自我修习的要求相契合。

宁远馆为一栋办公、实验相结合的综合性大楼，一楼有汽车学院“科技·艺术·人文”风采展示厅，展示厅陈列着嘉定校区师生绘制的校区风景画、汽车设计造型方向的毕业设计作品、历届毕业生捐赠的各类书籍以及学生自主研发的赛车等，是汽车学院建设全方位育人文化场所的一项重大举措。学院二楼、三楼主要为办公区及实验室，充分体现了汽车学院“产、学、研”结合的教学特色。

汽车学院创新基地也位于宁远馆内，翼驰车队、志远车队、智能小车和 PACE 中心四大车队入驻宁远馆，是汽车学院学子科技创新的一张靓丽名片。汽车学院学子设计的赛车，在各大国际国内赛事中均斩获佳绩，表现不俗。



同济大学汽车学院（宁远馆）



上海地面交通工具风洞中心

同济大学承建的上海地面交通工具风洞中心（以下简称“风洞中心”）项目是上海“科教兴市”首批重大产业科技攻关项目，并获得国家教育部科研平台建设及上海市政府的大力支持。项目总建筑面积 21095 平方米、总投资为 5.2 亿人民币，项目于 2004 年 12 月正式立项，风洞中心于 2009 年 7 月 1 日投入试运营，并于 2009 年 9 月 19 日举行由国家科技部、教育部、上海市及汽车、高铁、大飞机等相关政府和企业参加的落成仪式。建成后的风洞在地面模拟能力、空气动力测量精度、背景噪声和环境模拟的范围等方面均处于世界领先水平。

作为汽车和轨道交通车辆自主研发不可缺少的重大科技基础设施，同济汽车风洞充分发挥公共科技服务平台的辐射功能，面向国内外汽车整车、零部件企业及高铁企业开放共享，提供空气动力学、气动声学、热管理等方面的测试研发服务。2011 年，风洞中心先后被授予“上海专业技术服务平台”和“上海市重点实验室”。2013 年，汽车整车风洞被纳入国家大型科学仪器中心平台，进一步整合资源，扩大开放共享服务力度。截至 2017 年底，同济汽车风洞服务对象已涵盖国内主要汽车整车企业及其一级零部件供应商以及主要高铁企业。同济汽车风洞有力地支撑了汽车整车和零部件企业自主研发，为我国汽车节能减排和提高市场竞争力发挥关键性作用。借助在同济进行的整车风洞试验，企业设计的车型风阻平均降低了约 10%，对应油耗至少减少 2%，按照在同济汽车风洞做过试验的车型年销量 1000 万辆计算，将节省燃油约 32 亿升，节省燃油费用 200 亿元左右。此外，通过气动噪声试验，每台试验车平均降噪约 1.5dB。通过热管理试验，每台试验车平均解决 3 个热平衡问题。除了经济效益以外，由此带来的节能减排的社会效益更是不可估量。

此外，同济大学上海地面交通工具风洞中心还为高速列车设计完成核心验证，对解决高速列车风噪问题起到关键技术支撑作用。如今大家乘坐的具有安静、舒适性能的京沪高铁，其车头造型正是在这里完成的。

总之，同济大学上海地面交通工具风洞中心在筹建之初，就是以公共科技平台职责为己任，对外开展共享测试研发服务为抓手，培养高水平的企业研发测试工程师为义务，支撑我国汽车企业尤其是自主品牌车企的自主研发为使命，助力我国汽车产业实现跨越式发展。

“雄关漫道真如铁，而今迈步从头越”，我国正大步走在发展新能源汽车的新征程中，同济汽车风洞一定不辱使命，砥砺前行。

上海地面交通工具风洞中心



同济大学新能源汽车工程中心成立于 2002 年，坐落于同济大学嘉定校区。作为上海国际汽车城的重要组成部分，同济大学嘉定校区构筑了一条以地面交通工具为核心、以汽车为龙头的现代装备制造学科链，这为中心的发展提供了极大的技术支持。同济大学新能源工程中心的战略定位是在新能源汽车领域构筑技术开发平台，积聚和培养汽车行业高级人才。目标是占据未来新能源汽车的技术制高点，支撑、引领和服务于汽车产业的发展。

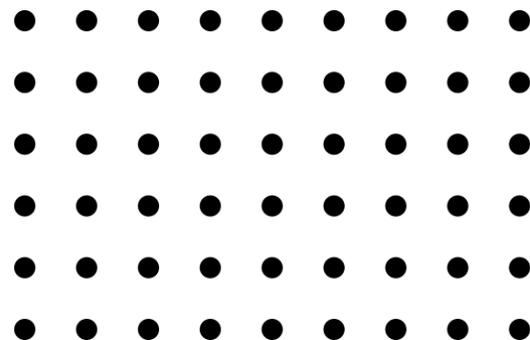
中心占地面积约 10000 平方米，建筑面积约 23420 平方米，由办公楼和试验 / 试制基地楼两栋建筑构成。中心下设动力平台集成、电子信息、电驱动、燃料电池系统和新能源 / 新材料五个专业研发部门。试验 / 试制基地拥有众多国内外先进的、门类齐全的设备 and 仪器，服务于上述五个部门的研发工作。

该中心“十五”期间主要承担了国家 863“电动汽车”重大专项“燃料电池轿车”“燃料电池轿车多能源动力总成控制系统”“混合动力汽车核心技术”等一大批国家及上海市重大科技攻关项目。目前，工程中心已在新能源汽车整车设计和试验、动力系统集成、汽车电子控制系统研发、氢能设施技术等方面取得重要成果。2006 年，中心被批准为新能源汽车教育部工程研究中心和上海电动汽车工程技术研究中心。



新能源汽车工程中心

新能源汽车工程中心



智能型新能源汽车协同创新中心是落实国家教育部、财政部《关于实施高等学校创新能力提升计划的意见》（2011 计划），由同济大学联合上海汽车集团股份有限公司、清华大学、湖南大学、天津大学、国家信息中心、潍柴动力股份有限公司、中国电子科技集团公司 52 所、中科院电动汽车研发中心（上海中科深江电动车辆有限公司）共同成立，同时联合电动汽车产业技术创新战略联盟、国家智能交通产业技术创新战略联盟、车联网产业技术创新联盟、中国燃料电池汽车技术创新战略联盟、商用汽车与工程机械新能源动力系统产业技术创新战略联盟、汽车轻量化技术创新战略联盟、电动汽车电驱动系统全产业链技术创新联盟协同开展技术创新工作。

中心于 2011 年 8 月成立，2013 年 7 月通过上海市教委验收正式成为“上海高校知识服务平台”，2014 年 10 月成为“上海市协同创新中心”，2014 年 10 月成功通过教育部评审升级成为国家级协同创新中心。

中心的核心业务是通过协同产学研，开展智能型新能源汽车的应用基础和技术前开发研究，支撑和完善汽车行业产品开发体系，并围绕智能型新能源汽车的动力系统电动化、安全系统智能化和整车系统平台化三个领域，重点布局 and 开展九个技术方向的研究。

中心成立以来，围绕国家战略和行业需求，先后承担了一批国家、地方和企业的重大科研项目，包括国家 973 计划“高性能分布式驱动电动汽车基础问题研究”、国家节能与新能源汽车产业技术创新工程“荣威 550PHEV 插电式混合动力轿车技术开发”和“荣威 750 燃料电池轿车技术开发”、国家重大科学仪器设备开发专项“燃料电池汽车动力系统动态性能综合测试仪器开发及应用”、上海市科技创新行动计划“智能汽车车路协同测试平台关键技术及服务模式”和“基于北斗导航的低速智能汽车关键技术”等。

中心在未来的发展中，将继续围绕国家发展战略需求、行业发展需求，组织和协同开展智能型新能源汽车的技术攻关、成果转化和研究开发环境建设工作，为上海市建设具有全球有影响力科创中心发展战略、为国家战略性新兴产业发展提供支撑。

智能型新能源汽车协同创新中心



智能型新能源汽车协同创新中心

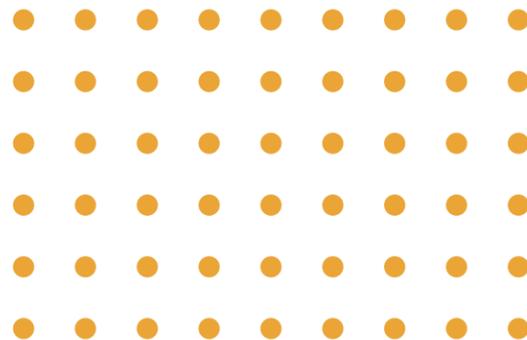
回访恩师 ●



董尧清教授在全国会议上作报告

勤恳五十载，倾心育人才 ——访董尧清教授

董尧清，同济大学汽车学院车辆工程专业学位研究生教育管理中心顾问，中国内燃机学会理事会专家技术咨询委员会委员，《现代车用动力》杂志副主任委员，中国机械工程学会高级会员，长期从事汽车柴油机及其燃料喷射系统的设计、研究和开发工作。1993年获国务院授予“享受政府特殊津贴专家”荣誉称号。1995年获机械工业部授予“中国机械工业科技专家”荣誉称号。2007年获中国内燃机学会突出贡献奖。



记者 / 王愚

Q1: 请问您于何时来到同济大学汽车学院任职?

2002年6月时，我来到同济大学汽车学院工作。当时还是同济大学汽车学院院长的万钢教授和副院长余卓平教授推荐我来的。那个时候同济大学汽车学院还没有博士点，为了给国家车辆领域培养高层次的应用型人才，在2003年，我们成功申办了同济大学动力机械及工程学科博士点，同年完成了新博士点学科培养方案的制定，开始招收博士生。

Q2: 能说一说您来同济大学汽车学院任职期间学院发生的一些重大变化吗?

首先就是新博士点的申办吧，2003年我院开始招收博士生。2007年之后，我担任车辆工程学位研究生教育管理中心的副主任，进行我院的工程硕士教育培养工作。2009年起，我院的工程硕士生招生人数迅速增加，并且连续6年保持全国领先。在2010年，我院经过教育部批准，成为全国专业学位研究生教育综合改革试点。

Q3: 您在那几年的车辆工程领域工程硕士教育工作中有什么体会呢?

首先，在教育部文件精神指导下，在学校与学院的领导及全院老师们的共同努力下，我院车辆工程领域的工程硕士教育工作这几年已经取得了一些可喜的成绩。我们要不断总结经验，认清形势，迈出新步，去夺取新的胜利。同时，学生人数的快速增长，也是社会需求的真实反映，是社会对同济车辆工程专业的信任和认可的一个客观标志。努力做好车辆工程领域工程硕士教育工作，是我们的历史责任，也需要全院教师的共同努力付出和智慧。而关于怎样提高学生培养质量，是一项长期的战略任务。

Q4: 之前您担任过浙江大学兼职教授、兼职博士生导师等职，在学院任职期间，您又亲自开设了博士生课程、硕士生课程、本科生课程，参与教材及教学PPT的设计。那么您在学生培养方面有什么感悟吗?

学生培养是需要重视的一个环节。就拿工程硕士教育工作来说，我院入学教育包括入学典礼、专业参观、专题讲座等，



还有开题动员1次，开题报告2次，中期检查2次和论文答辩数次。做好在读学生的培养工作，是充分发掘潜在生源的一个非常有效的措施。我们每年招收的学生几乎覆盖了上海市汽车行业的所有主要中外企业单位，比如上汽集团，就是主要生源单位之一。所以，努力去打造出同济车辆工程硕士的品牌，就能在上海汽车业界及社会上创造出有效的宣传影响力。

Q5: 五十多年来，您一直奋斗在汽车工业战线上，科研成果累累，并且人才培养业绩卓越。那么您对未来汽车工业的发展有什么看法吗?

目前柴油车在节能、经济、环保、安全、耐用、性能、规模化等方面都具有自身的优点，只要我国尽快解决柴油供应、油品质量、政策支持等问题，并实现柴油HCCI技术的突破以及后处理技术等采用，我国的柴油乘用车市场也会和欧洲一样得到快速发展。可以预见，对汽车工业来说，能源和动力装置的多元化时代已经到来。我国汽车工业发展的中期目标，就是推动混合动力和电动汽车的发展。在开发高能量密度、低成本、长寿命蓄电池，还有加快充电建设的同时，电动汽车的推广应该会有比较快的发展。从长远看，电动汽车是以蓄电池为载体的以“电”代“油”的产品，属于循环能源利用产品，其对于节约不可再生能源具有很重大的意义。另外，随着燃料电池汽车成本的控制、电池寿命的延长，还有加氢站的建设及氢气的制取、运输等技术的突破，氢能源的使用，有可能成为未来汽车动力装置最后的解决方案。

Q6: 值此三十周年之际，有什么对未来同济汽车人的寄语吗?

这三十年以来，我们在教学和科研方面都有很好的成果，也培养出了很多在汽车领域做出很大贡献的人才。我院学子一直以来是勤奋务实的，希望他们能保持对汽车领域的兴趣和热爱，在学院学习过程中努力提升自己，用更多的知识丰富自己，未来走出校门，也能充分利用自身优势，为我国的汽车工业贡献力量。

历览同济汽车三十载 ——访靳晓雄教授

靳晓雄，教授，1947年生，天津市人。1975年7月毕业于同济大学机电系。1985年赴英国南安普顿大学声振研究所进修。1995年获硕士学位，1998年获博士学位。历任同济大学助教、讲师、副教授、教授、博士生导师、教研室主任、副系主任、机械学院党委副书记、汽车学院副院长、汽车振动与噪声研究所所长。兼任上海汽车噪声与振动工程中心副主任、上海汽车教育基金会理事。曾获宝钢优秀教学奖、上海市教学成果一等奖。



靳晓雄教授

记者 / 冯凯

Q1: 我们知道，靳教授您是同济毕业的，毕业后留校任职，并曾在同济大学汽车学院历任诸多职位。能否请您简述一下您的学习生涯及工作经历呢？

我出生在革命干部家庭，父母都是1937年参加革命的老干部，而且是文艺工作者，父亲是著名的美术片导演，母亲是上影厂干部。解放初我随父母来到上海，小学在世界小学读书，中学考上南模中学一直读到高中。高中入了党，1968年到江西插队，1972年到同济大学读书，学的工程机专业。毕业后留校当了教师，并且在职攻读了硕士，博士学位。历任同济大学助教、讲师、副教授、教授、博士生导师、教研室主任、副系主任、机械学院党委副书记、汽车学院副院长、汽车振动与噪声研究所所长。

Q2: 那么您于何时来到汽车学院任职？

1996年成立汽车系，我调到汽车系担任副系主任，后来成立汽车学院，我担任副院长，分管教学。作为教师，我主要教振动与噪声控制学，科研也以此为主。

Q3: 当时为什么选择了汽车学院呢？

由于我是学工程机专业的，工程机与汽车有很多类似之处，并且我被公派去英国做过访问研究，主攻汽车的振动与噪声控制，所以在我校成立汽车系时，我就被调到了汽车系，担任副系主任，分管教学工作。当时的教学大纲、教学文件等许多教学基础工作都是在我与全系教师的共同努力下，从零开始完成的。

Q4: 能否请您聊一聊令您印象深刻的有关教育方面的工作呢？

我和我带的学生关系都很好，我不仅在业务上严格要求他们，在政治思想上对他们也有较高的要求。当他们有了思想问题时，我会耐心地与他们交流，使他们思想回到正轨上来。所以学生都愿意到我这儿来读研，不管成绩好差，能力高低，我都乐意接受他们，因为我有信心能使他们变得更优秀。

在此期间我本人的研究方向也得到了很大发展，我院研究的汽车振动控制技术、汽车噪声控制技术为企业解决了很多工程问题。我院在行业里渐渐建立起影响力，先后成立了同济汽车振动噪声研究所、上海市汽车振动与噪声控制研究中心，我分别担任了所长和中心主任。我的两部著作《汽车振动分析》和《汽车噪声预测与控制》，在我国高校和行业内取得良好口碑。在科研的同时，我培养了二十几名博士、博士后，以及四十多名硕士，他们都在汽车行业的教学、工程技术领域发挥了骨干作用。

Q5: 请谈一谈您在任期间令您印象深刻的学院大事。

汽车系成立后，经历了艰苦的创业时期，在教师的努力下，我们从德国、奥地利引进了先进的汽车试验设备，这些设备在上海乃至全国都是比较先进的。从此，很多科研课题纷纷落户我院，同济大学汽车学院的名气渐渐大起来，也带动了教学水平的提高。我印象深刻的就是学校从德国招纳了我们的前院长万钢，万钢担任汽车学院院长后，高瞻远瞩地开始推动我院新能源汽车研究工作，并且争取到了国家级的大课题，从此同济大学汽车学院的研究工作突飞猛进，获得了全国的认可，我院在学校乃至中国汽车领域的地位大为提高了。

Q6: 请问您对年轻一代教师团队有何希冀？

我对年轻一代教师的期望是教学业务上要精益求精，力争在国内同行中走在前列，科研上要抓住前沿，同时政治思想上对自己也要有要求，成为又红又专的人才。而担任领导要职的老师，要“双肩挑”，把科研、教学和行政、党务工作都做得好上加好。

Q7: 您对未来同济汽车学院的发展有什么建议或看法吗？

我十分看好我们学院的前景，我相信在新一代院领导的带领下，大家一定能把我院建设成国际领先的汽车学院。我建议要抓住国家由量到质发展的机遇，抓住新能源汽车大发展的机遇，在汽车智能化领域闯出一片新天地。如此，定能把我院的科研及教学提升到一个新的高度。

Q1: 高老师您好！首先想请教您，最早我们汽车学院成立的缘由是什么？

汽车学院的历史最早可以追溯到 1988 年的时候。当时在改革开放的大背景下，1984 年中德双方协定在上海成立汽车工业合资企业——上海大众。后来为了进一步发展汽车工业，上海市要求同济大学来承担培养中国汽车工业人才的任务。于是 1988 年，同济大学在机械工程系下设立了汽车教研室，成立了汽车研究室。同年“机械设计与制造（汽车方向）”也开始正式向全国招生，这也就是汽车学院的前身。

Q2: 那么当初您为何选择来汽车学院任教？

1991 年汽车工程系成立的时候，我们的老师包括实验人员很多都是从机械工程系调过来的。其中一部分老师是因为在汽车工程方面有比较深的造诣；另外一部分老师是因为比较看重汽车工业的发展，认为中国的汽车工业很有前景。

Q3: 刚才听您提到了汽车工程系的老师有很多都是从机械工程系调过来的。那么在汽车工程系成立之初大概是怎样的规模，有多少老师和学生？

成立之初，我们的老师其实还是比较少的。整个教研室的教学人员加上研究室的研究员总共也就三十多人。为此我们也采取了很多措施，来强化我们的师资力量。一方面，我们采用“引进来”的方式，从吉林大学等汽车工程强势的学校引进了一批专业素养极高、教学经验丰富的老师，在短期内提高了我们专业的教师水平；另一方面，我们也派老师“走出去”，去国内其他的，诸如清华大学一类的强势工科学校交流学习。因为我们当时和德国的达姆施塔大学签订了协议，很多教师还得到了去德国大学访问学习的机会。这些教师交流学习回来之后，都为汽车工程系的快速发展做出了很大的贡献。

学生方面，1988 年第一次招生的时候，一届大概只有六七十名学生。后来随着专业的知名度增高，并伴随学校不断扩大扩大的招生规模，我们招的学生也就越来越多了。



高申兰副教授与记者

高申兰，副教授，在职期间主要负责学生管理工作。2004 年退休后，曾从事非全日制研究生学生事务等工作，现任同济大学关心下一代工作委员会汽车学院分会常务副主任。高老师从事学生工作长达数十年，对学生的深切关怀得到了广大同学的高度评价。



记者 / 陈奕霖 吴宇桓



Q4: 这么看来，当时汽车工程系的规模确实不算大。不过作为学校重点发展培养的专业，想必也具有很多特色，那么汽车工程系成立之初都有哪些特色之处？

这就不得不提到我们培养计划里面的德语课程了。当时，因为我们是和德国大众合资的，一方面为了培养国家需求的人才，另一方面也为了给我们的学生提供更多的发展空间，我们设立了五年制，规定学生在本科学习阶段需要学习一年的德语。当时这与全国范围内其他的工科专业相比，算是我们的一个专业特色。而“汽车工程+德语”的这种培养方式，也确实提高了我们学生的专业素养，学生毕业之后可以选择就业，也可以选择留校读研或者出国深造，个人发展的前景非常广阔。

另一方面，我们当时的另外一个特点是前沿讲座非常多，这与学校地处上海，与国际密切接轨是分不开的。当时我们经常会邀请一些国内外的专家来为我们做讲座，同时把“收听讲座”作为学生的集体活动成绩，记录到个人成绩中。当时我们的讲座甚至吸引了很多外地的同学来听，我们自己专业的学生更是珍惜每一次听讲座的机会，每次都能在讲座中收获很多的东西。

Q5: 看来汽车专业当初虽然刚成立，发展的势头却一点也不小。刚才您提到了专业成立之初的规模，那么到了现在，2017 届本科生人数已经超过了 200 人，教师人数也已经超过了 100 人，都翻了三倍多，由此可见汽车学院这三十年的发展真的非常迅速。您觉得汽车学院发展过程中变化最大的地方体现在哪里？

体现在硬件和软件两个方面。首先，硬件方面就如同你说的，汽车学院的老师和学生人数都增加了许多，特别是现在我们每年招收的研究生数量已经超过了本科生，说明我们的学院已经逐渐转变为研究型学院。另外，学院在国家的大力支持下，筹建了许多实验室，同时也从国内外购进了大量先进的实验设备。我们有很多参加工作的非全日制研究生，他们参观我们实验室的时候，曾经跟我感慨过，许多工厂都没有我们这些先进的实验设备。

软件方面，首先是我们的专业方向非常的全面。随着我

们这些年的发展，学院增设了汽车产品管理与营销、新能源汽车等一系列研究方向。目前汽车学院的专业方向设置，体现了由“设计”到“生产”再到“销售”的一条完整的生产链，保证我们的学生可以接触到汽车产业的各个方面，扩大了他们未来发展的前景。说的通俗点，搞汽车销售的人，得明白汽车的哪部分最能吸引消费者，哪部分是最值得推销的部分，这和汽车的设计密切相关；而研究汽车设计的人，同样需要了解汽车销售市场的行情，从而对汽车的设计进行改善，这就需要汽车营销管理的知识。可以说当初学院领导在工科专业里面开设经管类专业方向的措施，是非常具有前瞻性的。

其次，我们的非全日制研究生制度也是非常优秀的。我在 2004 年到 2009 年主管非全日制研究生的学生事务。我们非全日制研究生从 2004 级招收 24 人，到后来扩招到 150 人，吸引了许多已经参加了工作的人报考。当时报考者评价我们的非全日制研究生制度，认为我们的课程设置非常好，同时具有导师责任感强、管理人员高度负责的特点。这也是我们发展得非常好的一个地方。

Q6: 那在您的教学生涯中，有没有令您印象深刻的学生呢？

1991 届的时候，有一位女同学。她当时是汽车工程系学生会干部、女工部部长，参加了许多的社会工作从而锻炼自己的人际关系协调能力。作为我早期接触的学生之一，她对德智体美全面发展的重视是令我很难忘的。我一直认为，一个人人格的完善，不但要有丰富的专业知识，还要有很强的社会交际能力，这样他（她）将来迈入社会以后，才能够不断进步，成为一名出色的人才。

Q7: 我们本次的采访也将接近尾声，最后，您对我们汽车学院的同学有什么寄语？

汽车学院发展的形势那么好，你们作为汽车学院的学生是幸运的。你们应该珍惜青春的大好时光，努力学习，刻苦钻研，学以修身，习以养德，不断地提升自己，完善自我，做一名对国家有用的人才，为中国民族汽车工业的发展做出一份贡献。将来我们一定以你们为荣！



陈昌明副教授

陈昌明，副教授，曾于1996-2006年在同济大学汽车学院工作。在职期间主要研究汽车结构与安全性分析，曾负责科技服务项目30余项，在国内外著名刊物和国际会议上发表30余篇论文。

修身立德，治学广深 ——访陈昌明副教授

记者 / 王愚 吴宇桓

Q1: 您是何时来到同济大学汽车学院任职的?

我是1996年到汽车学院的，当时还不叫汽车学院，而是刚从机械系下分出的汽车系。我在同济大学汽车学院一直工作到2010年退休，对同济大学汽车学院还是很有感情的，即使现在退休了，也经常登陆学院的网站了解动态。

Q2: 那时候汽车学院的规模、人员情况如何?

车辆工程最早是机械系下的一个方向，当时1983年德国人提出一个建议：中国人要发展民族的汽车行业，应该由自己的高校培养人才。出于这个目的，我们向教育部申请，成立了车辆工程专业，简称汽车系。作为同济最年轻的专业，汽车系刚成立时还没有足够的设备。当时汽车系的设备都放在现在四平保卫处的屋子里，空间小，设备也不如现在好。为了能有地方做实验，我和几个老师自己搭了一间小屋子。当时的人员不足也

是个问题，为此我们从机械系调来一些老师，随后我们还请来了吉林大学的教师和其他外部人员一起建设同济大学汽车学院。总之，同济大学汽车学院就是在大家的努力下一起建设起来的。随后我们还争取了博士点，这样又能吸引更多人才。

Q3: 您在同济大学汽车学院也有较长一段时间的工作经历了，您能谈一谈对学院印象深刻的大事吗?

让我印象最深刻的就是2004年同济大学汽车学院迁入嘉定了吧。这一举措对同济大学汽车学院的发展有深远的影响。嘉定校区的大小大概有本部的两倍，可以满足学院设备设施的建设需求。如果还是在本部，我们的工程中心、风洞还有各个实验室都是建不起来的，所以得知要将同济大学汽车学院迁到新校区的时候，我们这些当时任教的老师都很有热情，参与了当时一系列的规划和设计。很多实验室在早期规划时是没有的，是经过我们提议后才加上去的。当时许多老师会在业余时间开车到嘉定校区关注建设的情况。嘉定校区刚从政府那拨来时还是一片荒凉的农田，可以说，同济大学汽车学院的老师们见证了嘉定校区高楼平地而起的进程。举个例子，当时周铤老师一有时间，就会到工地，戴着安全帽，监察建筑结构的搭建、管道的铺设等工作。

另外，2002年也是很重要的节点。一方面得益于我们及时抓住了汽车发展的方向，提出了新能源汽车的发展方向，成立了汽车工程中心，这让同济的汽车专业在接下来的时间里可以抓住发展的方向。另一方面就是之后万钢同志作为校长，给学院带来了来自社会的资源，这些资金、课题是学科发展必须的。当时同济大学汽车学院以很快的速度发展着。

Q4: 在您任职的期间，有哪些感悟是想传递给下一代教师团队的吗?

我这几年的工作中，我最大的感受就是我们需要团结。我们的学院，是依靠教师团体的团结和一致拼搏才走到今天的。没有一个团结的核心团体，我们很难有大的进步。团结也是这个时代的要求，工科的专业要求工程师们懂得合作，一个大项目，想靠一个或者几个人做完是不可能的，只有合作，才能一同完成一个具有影响力的项目。同时，通过合作，才能拉近、稳固一个团体的凝聚力，两者是互为因果的。

其次，我希望老师和同学们能够珍惜现在的学习机会。汽车作为国家的支柱产业，这几十年来完成了飞速的发展；嘉定校区坐落在工业区中，可以从中获得社会的帮助；学校也给了汽车学院很多资源促进发展，学院还有许多有才能、有激情的教职工。天时、地利、人和都给了这代汽车人很多机会，希望你们能抓住机会，努力学习，珍惜年轻的大好时光。

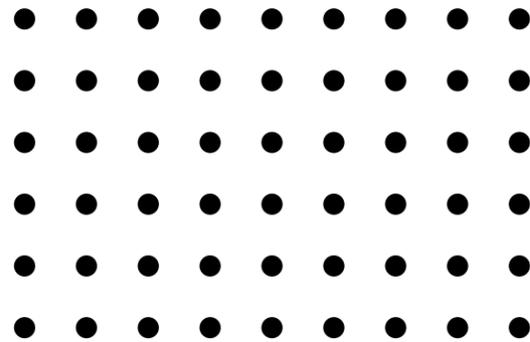
Q5: 值此三十周年之际，您有什么想对未来同济汽车人说的吗?

这个时代是个幸福的时代，但是也是一个浮躁的时代，一个压力巨大的时代。我希望将来的学生能有自己的梦想并且为之坚持下去。梦想会给人一个明确的方向，这就是我们常说的“仰望星空”，但是单单有梦想还不够，你们还要做到“脚踏实地”。信息时代，生活中有很多虚假、片面的消息，我相信同济大学的学生有独立思考的能力，能在浮躁的氛围下专心做自己的事情。同时，我也希望学生们不断提高自己的人文素养，不要将自己的思维框在一个固定的框架中，这样对自己的学习和人生都有好处。

承 · 忆同济之辉

他们是当初沐浴辉煌的一代人。正是在各行各业杰出的他们，让世界人熟知，走出校门的汽车学子，无愧于同济校训，无愧于恩师教诲。

如果让我回味一次它，想必是彩虹色。



1/ 30 年校友

2/ 20 年校友

3/ 10 年校友

悠悠三十载，孜孜汽车人

——访 1988 届本科毕业生梁桂森先生

梁桂森，1988年入学，就读于热能动力机械专业，现任职上海同圆发动机测试设备有限公司董事长。



1988 届同济汽车本科生毕业合影

记者 / 黄宝庭

Q1: 梁先生您好！我们先了解一下您的求学经历。请问当初是什么原因使您选择了同济大学热能动力机械专业（即同济大学汽车学院前身）呢？它吸引您的地方在哪里呢？

选择同济大学是受我们老师的影响，也与当时的考分有关系。选择这个专业主要是因我父亲工作中有内燃机，而在当时火车正在从蒸汽机转内燃机，这个专业学到的知识往后可能会派上大用场。而且当时是5年制，认为时间长一点可以多学一点。

Q2: 您就读于三十年前的同济大学，想必您的大学生活与现今的大学生相比一定有些相似与不同之处，您可以给我们分享一下吗？

我其实对目前的大学生活不太了解，只能靠想象，所以主要谈谈我当时的情况吧：

那时没有网，没有电视，没有计算机，没有手机，一切的信息靠报纸，以及写信回信。那时大学生地位高，所以很多同学只求大学毕业。工作是分配的，房子是分配的，没有什么顾虑。但大部分同学学习仍是非常刻苦的，那时的我们最崇拜作家、导演，希望当老师、当科学家……班级活动去公园就最好了，不像现在的大学生娱乐生活丰富多彩。因为物质生活稍显匮乏，从某种角度来说，我们当时的大学生对精神世界的建设会稍微更看重一点。

Q3: 母校和老师给您留下的最深远的影响又是什么呢？有没有对您之后的工作与生活造成影响？

母校和老师给我留下的最深远影响主要是潜意识内的，对我而言，我的人生观、世界观都是在大学形成的。在大学生涯中得到的认知：比如说读书、科研的习惯，比如说对熬夜、作息时间的看法，都使我一生受益。

Q4: 大学生涯应该是一个人全面发展兴趣爱好的最好时期，请问您在校期间有没有发展什么样的兴趣爱好呢？

最主要是参加了历史学社，读了很多历史相关的书籍，提高了这方面的知识素养；同时也学会了围棋和太极拳，全面发展了自己各方面的兴趣爱好。

Q5: 您认为您在大学期间做的最值得自豪的一件事是什么？

也没什么特别的，当时可能觉得自己能够在大部分学期成绩总分一直保持班级第一是一件很自豪的事情，不过毕业了这么久，也能大致感受到成绩不是全部，所以现在看有点“俗”了。

风物长宜放眼量

——访 1998 届本科毕业生欧成先生

欧成，1993 年就读于同济大学热能动力机械及装置专业，1998 年本科毕业，现任舍弗勒贸易（上海）有限公司发动机系统事业部产品线总监。

Q6: 您对大学生活有什么遗憾吗？印象最深刻的是什么事或者什么人或物呢？

没有遗憾，如果有，那可能是努力还不够。

印象最深的就是老师、同学之间就像兄弟姐妹，这种感情让我记忆深刻也十分怀念。

Q7: 谢谢您向我们分享您的求学经历，接下来我们想询问您一些关于毕业后工作选择的问题。请问您毕业后的个人发展是什么样的呢？是什么原因使您选择了这样一条路？

我主要是自己创业，也是响应号召。当时国家正大力提倡创业创新，鼓励学生自主创业，发展技术，以改善国家落后的现状。所以我权衡之下选择了这条道路。

Q8: 现今大学生临近毕业时面临的选择很多，例如出国、就业还是考研等，您怎样看待大学生就读专业与今后发展方向的问题呢？如果您毕业时面临这样的选择，请问您会怎么做出决定？

什么样的人生最有意义，这个是人生观的问题。人生很平凡，一个人很渺小，如果患得患失，时间就过去了，可能一事无成。现在的大学生思想活跃，想法很多，但又不可以每一条路都尝试，生活压力也大。所以要抓住机会勇于决断，只要努力，持之以恒，不怕苦，意志坚定，任何道路都会有成绩。

社会是很复杂的，很多大学生一入社会就会迷失方向，因为这与他们的学校生活是截然不同的，很容易失去自我。所以就我而言，如果再做一次毕业选择，我会读研究生、读博士，学习更多的东西。

Q9: 现在有许多学生会觉得在校所学的知识无法运用到之后的工作中，请问您对此有什么看法？您在学校学习到的知识与您之后的工作生涯有什么联系之处吗？

这个问题要一分为二。学校具体的知识可能对日后的工作作用甚微，甚至是错误的，因为书本也是人编写的，限于当时的水平，所以书本的知识可能老化。但从另一个方面来看，学习主要是过程，要学会分析能力，探究方法，以及在复杂的条件下解决问题能力。所以不仅要知其然（具体知识），还要知其所以然。

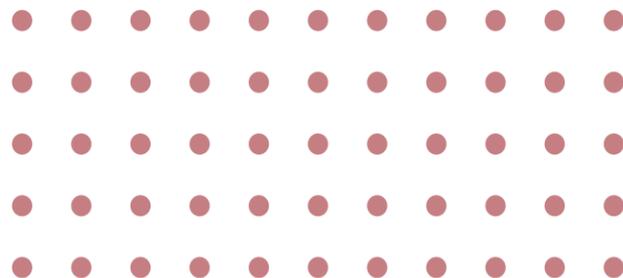
因为毕业后一直从事所学专业，所以我在学校学习的知识都是用得上的经典的原理。但也有些不常用的涉及交叉学科的知识都忘记了，如果能记住的话就好了，会对工作很有用。

Q10: 谢谢梁先生的解惑，相信同学们一定能从您的回答中收获到很多。最后想向您询问一些关于毕业后回顾与寄语方面的问题。请问您毕业以后与母校经常联系吗？如果联系的话，会通过什么样的途径呢？

有联系，我们偶尔会举办同学聚会、聊天等活动，也会组织回学校看望老师。

Q11: 对母校及在读的学弟学妹，请问您有什么寄语可以分享的吗？

生于忧患，死于安乐。勤于思考的人一定会成为社会的脊梁，也希望学弟学妹们能够不忘初心、勤勤恳恳、实事求是。博学之，审问之，慎思之，明辨之，笃行之。



欧成先生在同济大学 110 周年校庆日上

Q2: 大学期间有哪些事情给您留下了深刻印象？

一是踢足球，因为没有手机电脑，一有时间就会选择去踢球。西南二旁的操场，几乎每次下完课就要提前去占场地。那时有较多比赛，同学们都有强烈的团结意识和集体荣誉感。二是在周末、假期和自己的好朋友出去游玩，比如苏州、杭州，我经常选择骑车去，住一晚再返回，那时的自行车不像现在的山地车，比较破旧，虽然很简朴，但内心是轻松愉悦的。

Q3: 您在这些年里有没有回母校看看呢？如果有，您觉得母校和二十年前相比有什么变化的和不变的？如果没有，您最想回母校哪里去看看？为什么？

我经常回母校看，去年学校 110 周年校庆日，我上午在本部参加了长跑等活动，下午来到嘉定校区参加了汽车学院的活动。2013 年在本部也参加了我们班入学 20 周年，毕业 15 周年的活动，当时也邀请了老师一起。而且因为我住在嘉定，平时也经常去嘉定校区足球场、游泳馆，周末经常带孩子去游泳。今年是毕业 20 周年，7 月底在本部也会有一个大型聚会。

记者 / 徐欣茹 田天兵

Q1: 能否请您对大学生活作一个大致的介绍？比如学习情况、社会实践、社团活动等。

我 1993 年进入同济大学四平路校区学习，当时的大学生活和现在相比有一些区别，没有电脑手机，电话也只在传达室有，生活相对简单，不如现在丰富多彩。但在那时大家的关系更加紧密，不像现在人人都拿着手机，通过屏幕交流。那时人与人之间的沟通交流更多，同学之间的关系也十分融洽，很多同学到现在都一直保持着非常好的关系。虽然毕业已近 20 年，但还是经常联系，周末也常常聚在一起。大学期间业余活动不多，主要是打球、看书、去图书馆自习，跟现在的学生不太一样的是我们那时看书比较多。大学给我留下的是一些美好的回忆，随着科技的发展，想必现在的校园生活也比从前要更加便利。

20年来母校变化还是很大的，那时嘉定校区还没建完，现在新校区建成，教学设施、生活条件有了很大改善。但回到本部，发现图书馆、教学楼都和原来一样，当初的宿舍西南二楼现在改成了女生宿舍，虽然20年过去了，但样子还是没变。

Q4: 您觉得母校带给您最大的收获是什么？对以后的人生产生了哪些影响？

首先是德语，我认为德语比较有用，学德语是汽车学院的一个传统。我们都知道德国的工业发达，有德语作为一个工具我们可以了解很多德国的知识，这会成为我们的一大优势。我现在在德国公司，也经常需要用到德语。其次是我1993年进的汽车系，那时中国汽车工业刚刚起步，前景还不太明朗，不像现在这么热门。因缘巧合，当时我是调剂到汽车，正好赶上汽车工业发展的大潮。我在学校学的是内燃机，虽然现在只有少部分同学还待在这个行业，但我很幸运能一直从事这个行业。

Q5: 本科毕业后选择的去向是什么？这样选择的原因是？

我选择读研究生，一是因为当时正好有保送的机会，二是内燃机方向还是需要一定的深入学习，三是当时研究生有一个AVL的奖学金，可以去奥地利实习一年。

Q6: 您认为学校所学知识与工作所用知识有哪些区别和联系？

在学校学的知识还是相对滞后，当时的教材跟世界水平脱节，我虽然没见过现在用的教材，但因为我们面试了很多刚毕业的大学生，也有所了解，现在教材跟日新月异的技术发展相比还是落后的。作为在校生，要把自己的眼光放开，不要局限在教材上，多去了解行业的先进技术，包括一些研讨会，网上的和专业期刊上的文章，它们都代表了最新的技术，教材很多时候都是落伍的。在教材里可以学到一些基本的知识，但是最新的技术发展的动向和应用教材上都不会有。

Q7: 您认为用人单位比较看重毕业生哪方面的素质？

应届生一般没有工作经验，那么最重要的就是他的学习

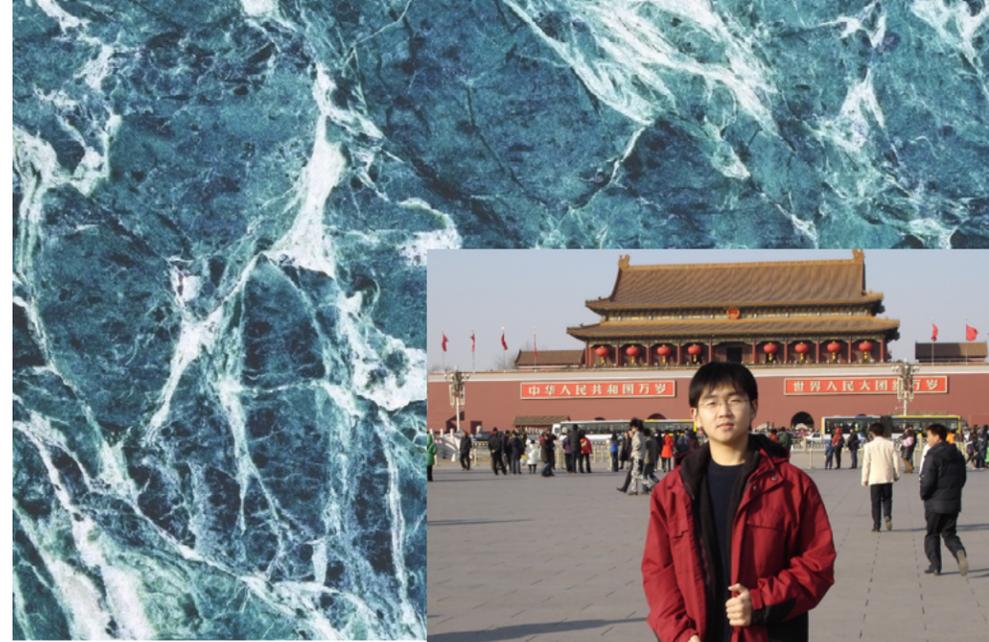
态度，学习能力，和融入一个公司的能力。首先每个公司都有自己的文化，来到一个公司，能不能学习和适应一个公司的文化是至关重要的，由此能判断你是否真的对此感兴趣。其次就是学习能力和自我提升的能力，如今科技飞速发展，比如现在的电动车，从传统动力的汽车改向新能源发展，但我想永远不会过时的是你的学习能力。再者就是要有主动性，主动与他人沟通、合作。现在的一些大学生，习惯于自己埋头研究或者解决问题，缺乏与同事的主动沟通。其实大公司有很多经验值得学习，但需要自己去主动沟通、发现。在我们公司最重要的有“三个T”：第一个是Trust，互相信任；第二个是Transparent，互相透明坦诚；第三个就是Teamwork，团队协作，“三个T”是我们工作的准则。我觉得这对一个刚跨入社会进入职场的新人来说，是最需要展示给用人单位的。在平时的大学生活中，往往在这些方面缺乏接触和锻炼，希望毕业生们将这三个T作为对自我的一个要求。这也是用人单位所看重的，并且在面试中也经常会问到在以前的工作或学习中团队协作的经历和感悟。

Q8: 您觉得同济的学子有什么特质吗？

我们公司有很多同济的学生，我认为同济学子最大的特点就是务实，具有扎实的专业基础，普通的工作都能较好地完成。但是也有缺点，就是不够灵活，创造创新意识不强。

Q9: 您有什么话想要送给学弟学妹们吗？

汽车在中国还是一个很有前景的行业，汽车现在正处在从传统动力汽车到新能源汽车的转型期。对于现在的在校生，我认为这是一个机会，但同时也是一个挑战，在学校就需要培养一些相关的能力，提前做预判，早做准备。汽车工业已经有100年了，可以说现在是一个非常关键的转型期，二三十年后对于现在的毕业生来说是一个黄金时期，但这批学生其实面临着非常大的挑战，所以必须要抓住一个大的方向，主动提升自己的能力，而不是让自己学到的知识马上被淘汰，可以有目的地去学习一些无人车、新能源方面的知识，给自己做一些知识储备。现在所有的整车厂、零部件产都在转型，作为学生的知识转型也一定要跟上。



高辰

高辰，2008年毕业于同济大学汽车学院，现任西门子中国上海分公司中国研究院产品经理工程师。

以微薄之力将“同济汽车”照亮

——访2008届本科毕业生高辰先生

记者 / 沈星辰

Q1: 您十年前曾在汽车学院就读，回想当年，请问有什么让您记忆犹新的事情么？有没有哪门课、哪位同学给您留下了很深刻的印象？

记忆犹新的事情太多了，大概光回忆就能沉默三天，然后再一刻不停地讲三个月。

印象深刻的课程几乎都是让我感到有些遗憾的回忆，美好的可能就是大三一年的德语课了吧，一样的同学，一样的同桌坐在一样的教室每天见同一位老师，有一种回到高中的温柔，然而我学的也并不是特别好，愧对我的德语老师。

印象深刻的同学形形色色，他们其中还有人成为了我生命中最重要的人，我妻子也是汽车学院的学生，为人聪明善良，学习努力成功出色，某种意义上是我一直向往却很难做到的榜样，能在最好的青春在这里遇到人生的另一半真是很幸福，就原谅我撒点狗粮吧。

Q2: 作为搬来嘉定校区较早的一批学生，您对此有何感触？毕业之后，您有没有再回来探望过，若有的话，您认为现在的学校和之前比有何变化？

搬来嘉定的第一年，全校基本上除了食堂只有两家小店，（我怀疑是不是所有的同学都会提到这一点），我们寝室吃

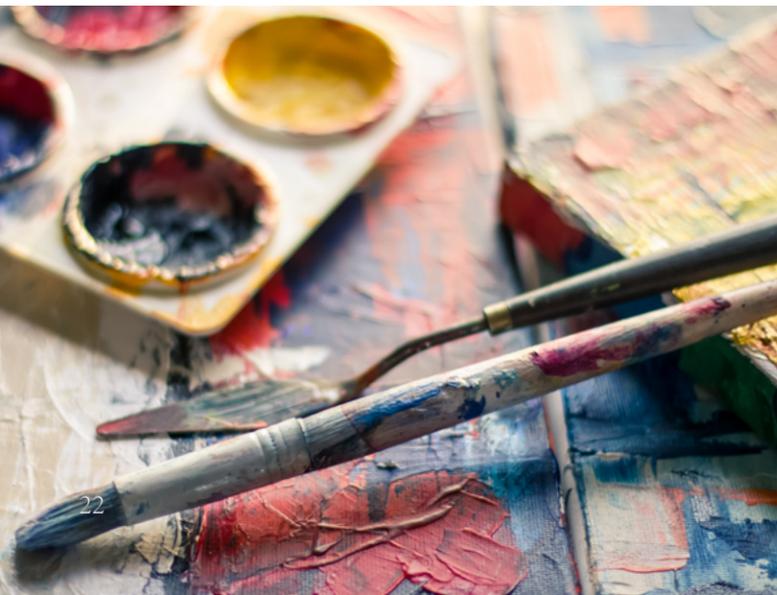
了整整一年沙县小吃的蒸饺（两家之一）。每天数钱数到手抽筋是我们公认当年沙县小吃老板的真实生活写照。当时图书馆以及其他教学楼还没有盖好，学生们自习用的是学院某一层楼的几间教室，但是总体上气氛很单纯很欢乐，有种世外桃源的感觉。其实孤独这个主题和青春本来就很契合，况且还有通宵供电和网络。

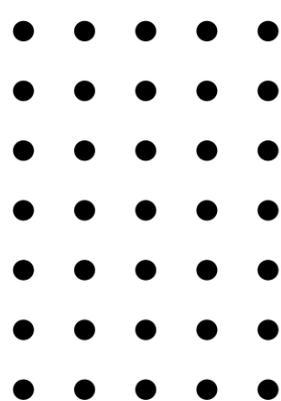
因为很多原因，毕业后来过嘉定校园很多次。除了显而易见的基础设施变化外，如新建了游泳馆、吃饭的地方更多了、各个学院的楼都盖起来了，我这种离开校园的人感觉更深的反倒是那些没变的東西——“青春，校园，好奇心，未来的无限可能”，回来之后随处可见的你们身上都是当年我们的影子，这才是学校的核心，其实从来没有变过。

Q3: 汽车学院有丰富的社团活动和众多良好的机会。您当时有没有加入一些组织？在大学期间参与过哪些活动？

参加的对校园生活最重要的活动就是同济网论坛。从没入学的7月就混迹其中，眼看着起高楼宴宾客，也眼看着论坛这种形式随着历史的发展走向没落。在这里认识了形形色色的学校中最活跃的那一群人，是我人生中最重要财富之一。不知道现在还有没有什么其它学校范围的集中式线上社区，如果只是QQ或微信群这类形式，就太让人遗憾了。

除此之外我参加过辩论队，代表汽车学院在“青年杯”试水，曾在“展望杯”半决赛惜败，但也做过无数次评委，





代表过同济，还指导过学弟学妹们参赛。这可能是一个小众但难能可贵的经历。即使是现在在工作中也能时刻感觉到当年辩论给我留下的强逻辑、大局观和把握交谈气场的能力对我的巨大帮助。

最后还要补充一句，当年还加入了学院足球队，和大家一起拿了“青年杯”的全校冠军。当时的我水平有限，没有担任主力，但却并不影响交到好朋友和留下美好回忆。所以希望学弟学妹不要因为自己不是最优秀那个就犹豫或拒绝参加自己喜欢的社团活动，毕竟一个人不可能在每个方面都是最好的，能说出来“我喜欢XX却做得不是特别好”也是很有魅力的人设。

Q4: 毕业后您是选择了读研还是工作？当时是什么原因让您选择了这条路？

我选择了出国读研，当时准备的是美国，考了托福和GRE，结果最后去了法国巴黎，后来还留在欧洲工作了一段时间。所以人生有很多未知。当时选择去法国，很大原因是这个项目特别好，学校和工业界离得特别近，符合我对汽车行业的理解，同时奖学金丰富，衣食无忧。身边人也有其它选择，比如我妻子（你们学姐）当年成绩特别优异，可以直接保研，但放弃了保研选择直接工作，也是很精彩的人生。我觉得从某种意义上讲，如何算计都是难以预料结果的，选择根本没有绝对的好坏对错，好好享受就好了。

Q5: 有人说大学是一个小社会。真正走上工作岗位后，您认为这与大学生活有何不同？

我在高中的时候是我们学校的学生会会长。当年高考的愿望就是在大学不要再做社团工作，做个彻底的学渣，充分享受所有疯狂，不让青春后悔。所以对于大学是个小社会的概念并没有什么深刻理解，如果让我重新来过我还是会选择在大学努力感受青春、友情、爱情、奋斗、梦想、热血、不

计性价比的付出、不计得失的奉献。至于工作和学校有什么不同，在我看来就是束缚越来越多，需要时刻提醒自己责任越来越重，越来越不能单纯为自己活着的人生吧。所以好好享受大学，别总想着工作。你看着深渊，深渊也看着你。

Q6: 您现在所从事的工作与当初的规划相同吗？让您坚持初衷 / 做出改变的原因是什么？

不完全相同。在我现在的公司里，现在大家都能普遍接受这么一种观点，就是当今社会已经是一个VUCA(Volatility, Uncertainty, Complexity, Ambiguity)的时代了，什么都在不停改变，变得很快，工作目标在一年之内都会一直调整。站在大学的角度想要规划人生是很困难的，我知道很多同学每天痛苦于此。我的经验是不要过分为难自己，不要相信鸡汤，不要为了坚持而坚持，想要改变了就去改变，想要付出就付出。一旦找到自己想要做的事情自己很快就会意识到的，在那之间不要害怕改变，也不要贪图安逸。

Q7: 毕业十年后，此刻您有什么话想与母校、学院和学弟学妹们分享？

由于汽车是一个绝对的工科类专业，我希望学弟学妹们能够在把握专业学习和计算现实得失的时候也保有更多的人文情怀，塑造更宽广的胸襟，拥有更强的社会责任和三观，善良，包容，开放。我觉得一个人最终能达到的高度都将取决于内心的高度，而不是某个技巧，某种能力或很具体到可以计算的东西。内心丰富的人，他的人生也会更有乐趣。

十年很长，长到很多事情都淡了。但是对学校和学院的感情是流在血液里的，因为这里和你人生中最黄金的青春联系在一起，这里的光荣也像自己的光荣，就像听老歌就会把人拉到听歌的那个时代的自己。学院和母校已经给我的够多了，接下来的日子里我能做的就是不断用自己微弱的光把同济汽车这几个字照亮吧。

十年轻似梦，一生汽车人

——访 2008 届硕士毕业生周冠嵩先生

周冠嵩，2008 届优秀毕业生，现任麦肯锡咨询公司中国区汽车及先进制造业行业研究主管。



2008 届同济汽车硕士生毕业合影

记者 / 陈锦玺 马洪恩 郭梓恒

Q1: 您就读于十年前的同济大学，想必您的大学生活与现今的大学生相比一定有些相似与不同之处，您可以给我们分享一下吗？

我应该属于在同济嘉定校区就读的第一届学生。刚入学的时候新校区还没有完全建好。隐约记得当时好像只有正门口的四栋大楼建完了。但即便如此，新校区的整体硬件水平已经比四平路校区要好很多了。所以我也非常珍惜来之不易的学习机会，总希望自己在学业和研究生会活动上能同时取得丰收。

Q2: 母校和老师给您留下的最深远的影响又是什么呢？有没有对您之后的工作与生活造成影响？

我校的车辆工程专业是傲视国内的。这是在汽车业闯荡的一块响当当的敲门砖。在工作中，我每当有招聘需求，总会给同济汽车的简历青睐有加。这既是对同济汽车人的感情，更是对同济汽车人的信任！同济汽车人也从来没让我失望过！

Q3: 很多同学马上就面临着毕业求职的问题，可能会有些不知所措，请问毕业后您的个人发展是怎样的呢？

我毕业后加入了咨询公司麦肯锡的汽车行业研究团队。汽车行业可能是国民经济诸多行业中上下游牵涉最广的一个行业了。从钢铁、橡胶等原材料，到各类零部件的研发生产(Tier-1, Tier-2 等)，再到主机厂从研发到市场营销等诸多环节，再然后是 4S 店、汽车金融、维修保养、二手车等，最后是报废回收（比如目前极其热门的电动汽车电池回收）等，价值链上的每一个步骤都有其自身特点和发展趋势。这些都会是咨询公司的研究对象，是需要无数智慧的大脑去探索，去深耕的。

Q4: 现在有许多学生会在校所学的知识很迷茫，不清楚有什么用，请您结合自己的工作体验对学弟学妹们谈谈想法？

从纯功利的角度来看，请学弟学妹们善待自己的绩点。没有一个好的绩点，可能很多公司的面试邀请你都收不到。

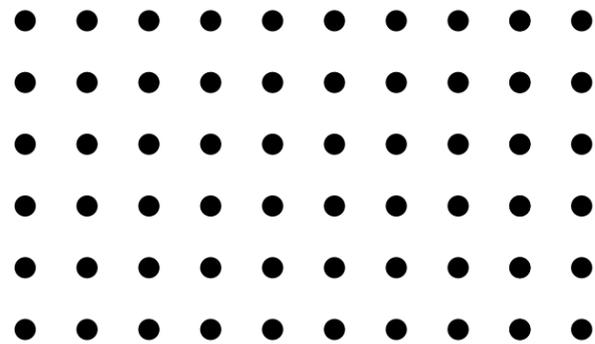
从不那么功利的角度看，是的，课堂里的某些知识可能过于细节、过于琐碎，看起来没那么“有用”。但与其说你学的是某种具体的知识，不如说你学习的是如何发现这类知识的方法。而这种立足现有资源去发现问题、分析问题、解决问题的方法，会是你今后事业发展的重要利器。



转 · 感授业之恩

历史的车轮走到今日，学院发展日新月异，我们面临着不同的机遇和挑战。汗水、激情和思索，踌躇满志的身影，慌乱而坚定的脚步，这是我们的青春。

我曾迷恋那段认真听讲时光，台上的先生，和台下的我们。



- 1/ 翟家琛 不负春光 砥砺前行
- 2/ 孙晨乐 同济汽车 我一直觉得从未远离
- 3/ 丁大增 苔花如米小 也学牡丹开
- 4/ 夏士翔 遇见同济汽车 遇见更好的自己
- 5/ 林远飞 笃行致远 追求卓越

我在 同济汽车 的日子



我在 同济汽车 的日子

My Days in School of
Automotive Studies

不负春光 砥砺前行

文/翟家琛

我跟同济嘉定的渊源，要从2014年7月1号“研究生夏令营面试”说起，当时我还是哈尔滨工业大学（威海）一名大三的学生，心想着要是能来同济大学汽车学院这个先进开放的福地深造必定是幸福的事情。上海七月流火，作为一个山东人，这个“火”法以前没体验过，以后也没体验过。我背着所有专业课的课本，汗流浹背，挑灯夜战，然而复习了的知识点一个也没考到。全英文面试，7个题，蒙了3个，错了3个，但谢天谢地总算过了。当天面试通过后回到威海，我就有了“280”的外号，意思过了国家线就能上同济。

半年后，我超额完成280的任务；再半年后，我背着行囊，如愿以偿来到汽车学院。相比18岁刚进入大学，我的脸上风平浪静，像一个饱经风霜的“老人”，对这个新环境缺乏新生入学的好奇感。但是进入校园后我的想法就改变了，整个学校食堂一条街可真是热闹，我好奇地在食堂一条街探索了几天，总结下来，除了食堂都不好吃。初来时，我每周的课程不多，课余睡觉、健身、实习、进市区逛，成绩马马虎虎，排到前20，我是20。果然人活着活着就成了自己讨厌的人。

翟家琛，2015年9月至2018年3月于同济大学汽车学院攻读动力工程专业型硕士学位，期间担任专硕二班文体委员，汽车学院研究生会副主席等职务。在校期间曾荣获“同济大学硕士生国家奖学金”“同济大学社会活动奖学金”以及“同济大学优秀学生干部”“同济大学优秀学生”和“上海市优秀毕业生”荣誉称号。未来发展方向为去美国攻读博士学位，争取早日回国服务社会。



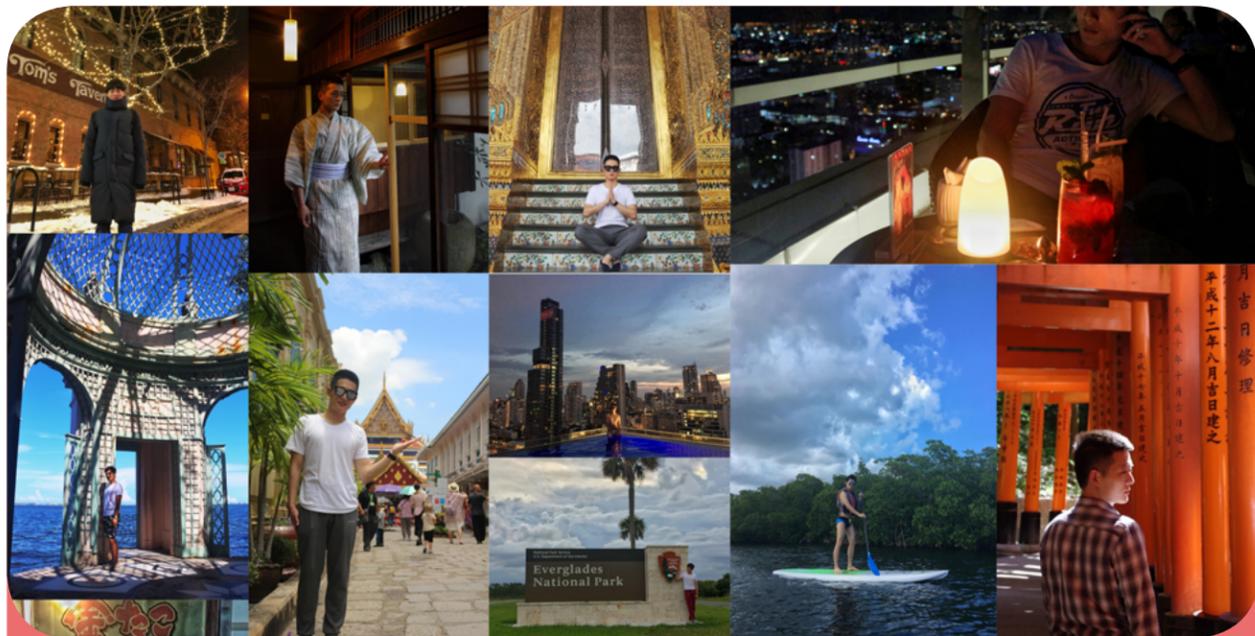
实习时结交了有趣的朋友



班级破冰活动勇夺第一名



在东方瑞仕幼儿园进行汽车安全知识宣讲



读万卷书 行万里路

看起来，我似乎过得太安逸了。但是这个时候，我做了班级的文体委员，在党委办公室做助管，在汽车学院研究生会做干事。我开始忙碌起来，在做助管的时候，我发现我能又好又快完成办公室文档工作，顺便还学会了泡咖啡，反正我是极其不乐意喝咖啡的，办公室谁是咖啡迷大家都

懂的。在班里，班委们一起组织策划了“中秋晚会”，我上台还当着留学生的面又唱又跳，当天晚上我就决定再也不上台唱歌跳舞了。所以在“一二·九晚会”上当了指挥，其他同学们又唱又跳，最后我们班得了个一等奖。

在学生工作中，我找到了自己的价值。在学院大大小小的活动中，包括篮

球赛、学术论坛、“12·29年度盛典”、校友返校日等等，我负责宣传推送的撰写、学院新闻的发布、活动组织安排，在一次次排万难，共进退中，我结交了一群老铁，直到我成为了汽车学院研究生会副主席，感觉人生如此之绚丽。此时，邓俊老师淡淡地问：“翟家琛不打算学术了吧？”

我如梦方醒，再不学术就毕不了业了！当我从研究生会卸甲归田后，我过上了一个过气老艺人应有的独居生活——“流放”到美丽富饶的常州工厂做课题实践，夜里住在一个陵园旁边；做试验的时候，有时候需要跪在地上，一跪就是一天，“嗤啦”撕破了一条裤子。这个期间，我还在假期偷偷去国外旅行，回来突然就想出国深造了，我开始学托福和 GRE，从零开始，每天泡在图书馆学英语，一个月突击 GRE，一个月突击托福，然后抽时间写写试验报告，真的写得一塌糊涂，每周例会提心吊胆地去，面红耳赤地回，万分感谢胡宗杰老师不厌其烦一遍遍提点我。

趁此机会，我还投了个专利，发表了 2 篇国际会议论文，在学术交流中开阔视野，丰富简历，开始“石沉大海，杳无音信”的漫漫“勾搭”教授之路。

终于，我拿到了密西根理工的 offer，让过去两年的付出有了收获，有幸获得“上海市优秀毕业生”称号。感谢汽车学院每一位老师，感谢曹大森曹老师，感谢班主任毕迪迪老师，感谢大课题组，感谢我的导师吴志军教授和课题组每一位老师，感谢班级。我在同济汽车的日子，短暂又深刻，这里可爱的人们和围绕着这群人发生的点点滴滴必将影响我的一生，希望我们都能珍惜时间，不负春光。

最后在同济大学汽车学科发展 30 年之际有很多话想说：在而立之年，首先祝学院生日快乐！伴随着中国汽车产业的蓬勃发展，同济大学汽车学院在科研教育等方面已经成为了领头羊中最为青春、最有力量、最具气魄的那一只。祝愿我们汽车学院永远年轻，灿烂辉煌！

- 1. 毕业啦
- 2. 那些“下跪”的日子
- 3. 参加学术会议增长见识



我在 同济汽车 的日子

My Days in School of Automotive Studies

孙晨乐，汽车学院 2013 级博士，担任汽车学院 2013 级党支部书记、汽车学院学生团委副书记、汽车学院 2014 级本科 5 班班主任，曾经荣获同济大学 110 周年校庆优秀学生奖、同济大学优秀共产党员等 8 项荣誉称号，获得同济大学优秀博士生奖学金、同济大学新奥新能源奖学金等 6 项奖学金，发表 SCI 论文 1 篇、EI 论文 5 篇，获批发明专利 1 项。

同济汽车 我一直觉得从未远离

文/孙晨乐

初识同济汽车 —— 一个拥有无限可能的地方

2011 年 9 月，当我作为一个刚刚毕业、对汽车以及汽车行业怀揣着懵懂感的本科生来到曹安公路 4800 号的大门时，我还认为这里只会是我即将要待两年多的一所学校。甚至在第一学期，我还天真地以为我在这里的生活就仅仅是上上课、写写论文、然后找一个稳定的工作而已。

但仅仅过了一个学期，这样的想法就再也没有出现在我的脑海里。理由很简单，同济汽车的平台之广、接触面之宽、涉及领域之多远超我的想象。在这里，整车厂不是毕业生的唯一，甚至于整个平台都不会只把学生的就业作为导向。

也是在这里，我意识到学生才是同济汽车最宝贵的财富，正是对这份财富的珍视，让同济汽车可以毫无保留地开拓各种途径帮助学生发展。反之，所有的学生都会在这个大平台里找到适合自己的发展方向。至于汽车专业，则是这种相辅相成的一个中间媒介。于是，一年后我的思维发生了变化。

我决定留在这里继续深造，因为接触得越久，我越觉得同济汽车带给学生无限的可能。当有一个机会摆在面前，能够让我更加深入地了解它，我抓住了。

拥抱同济汽车 一个塑造“非典型”的地方

“非典型”并不是一个贬义词，相反，在对学生的培养上，同济汽车平台的广阔事实上让每一个学生都具有自己的个性与特质，发挥出自己的专长，它所培养出的学生不会是千篇一律的“典型”。

如果说，博士做好科研是他的天职，那么同济汽车培养的博士一定不会只是能做好科研的人。在短短的几年里，我接触到了比过去十几年读书生涯里还要更多的信息量，也见识到了更多更新奇的事物，更因为这个平台而能够站在更高的高度上看待各类问题。

所以，在这几年里，作为一名“非典型”博士，除了一如既往的科研工作，我还接触到了各类行业的规划、咨询领域，更加深入地了解了中国汽车尤其是中国新能源汽车的现状，并对这个行业产生了独立思考，并有了更多自己的看法。渐渐地，我也可以在与他人聊起中国汽车行业的话题时，发表自己的见解。不仅如此，这些逐渐增多的机会，对我个人的发展方向也产生了莫大的影响。

另一个能体现“非典型”的方面，则是来源于“不务正业”。通常而言，很难想象一个博士还会有多余的精力参与社会工作——担任党支部书记、担任学院学生团委副书记、担任本科班主任，还同时参与党建及思政课题的研究。但是，就是在这种看似与学习不太相关的事情中，我学到了更多的为人处世方法，交到了更多的朋友，增强了并行工作的能力，更为关键的是，我的眼界再一次得到了开阔。

在同济汽车越久，越理解眼界开阔的重要性。尤其是当身处汽车行业这样一个和市场高度接轨并且直面消费市场的领域里，只有更加开阔的思维，才意味着有更多的机会，能够在即将到来的行业革新中更能找到自己的方向。

回首同济汽车 一段旅程结束后新梦想开始的地方

在同济汽车的这些年，很幸运遇到了这么多好的老师和同学。特别是作为一个“非土生土长”的同济汽车人，却能在这里找到强烈的归属感和集体荣誉感，这本身已经充分说明了同济汽车博大的胸怀。

也许从单纯博士学制的角度而言，我在这里待的时间确实有些久了，很多身边的人也在问我怎么这么多年了还在读书。但我却并不因为多待了两年而感到时间被浪费，恰恰相反，我很珍惜这多出的两年。如果没有这两年，我的人生轨迹可能完全不一样，而如今在同济汽车这个大平台的熏陶下，我找到了我现阶段认为的最好的奋斗方向。

所以，当我今年即将要离开同济汽车，奔向新的岗位，开始新的人生旅途时，我却没有一丝不舍。别误会，没有

不舍的原因是我觉得我从没有离开它。不管是同济汽车曾经教会我的东西，还是未来我可能还会再与同济汽车产生的交集，都让我觉得同济汽车会一直在我身边。

也许，最好的陪伴就是如此。同济汽车就像是一个烙印，它不会时时都显现出来，但是它总会在潜意识里对我的思考、行为产生积极的影响。

七年前，我的梦想落在了同济汽车；七年后，新的梦想要从同济汽车开始起航。



孙晨乐

我在 同济汽车 的日子

My Days in School of
Automotive Studies

苔花如米小 也学牡丹开

文/丁大增



丁大增，汽车学院2018届硕士毕业生，现为共青团同济大学第二十一届委员会委员，曾担任学生党支部书记、班长，支部书记联合会嘉定校区主席等，曾获上海市优秀毕业研究生、同济大学优秀学生干部标兵等荣誉。



与好友的毕业合影

缘起夏令营 四好友共赴同济汽车读研

2014年6月，在众多同学忙于课程设计大作业时，我奔赴上海，参加汽车学院夏令营。虽是11个小时的站票，但对同济大学同舟共济的天下情怀的感触和汽车学院在专业领域造诣的畅想足以弥补一切。夏令营那几日，安排丰富充实，却也时刻揪心面试。之后经历人生面试最长的5个小时等待时间，还好最终的结果很舒服。之后确定好友四人一起来读研，开始憧憬将来在同济汽车的日子。

- 1.在井冈山的日子
- 2.“一二·九歌会”
- 3.支部参观龙华烈士陵园

研究生涯伊始 工作科研兼顾

班级活动 难忘“一二·九歌会”

研究生班级的开始，在记忆中是从班委的组建。班级各类活动的成功举办，离不开班委的全心付出，当然更得力于班主任毕迪迪老师的支持。尤其是在讨论“一二·九歌会”方案时，班委成员拼一个六角星，以壮士气。

在“一二·九歌会”中，我们的舞台剧《八路、村妇和鬼子的故事》取得一等奖。来到汽车学院后，我打开了舞蹈世界的新大门，偶尔也会怀念当时近一个月的排练时光，大家购买舞蹈服及道具，一起练声，一起练舞步，一起彩排。尤其是在真正表演时，打败鬼子，和村妇汇合时大家激动地握紧双手，真的为“战争”胜利由衷地欣喜感动。

支部工作 贯穿始终

随后，2015级专业型硕士第二党支部组建完毕，并开始各项筹备工作。每月的组织生活，是支部党员团聚学习的时机。支部第一次活动以“传承优秀文化”为主题，开展脸谱和书法绘画比赛，满足了每人都拥有的艺术家的心。同时，为提高支部党员理论水平和政治素养，支部举办了系列“三型”活动。



1



2



3

从最初10人的支部，到毕业时发展为17人，支部一路走来发展壮大，大家感情极深。班级的每一次活动，党员的参与性最高，而且往往挑大梁。所以每一次活动中有支部党员协助，都会很心安。两年半，近30个组织生活会，我们从羞涩的支委竞选，到自信满满学习十九大；从继承优秀传统文化，到观看《周总理的三天三夜》；从一人主持学习，到多人分享交流；从社区沙龙多媒体学习，到走进幼儿园进行汽车文化宣讲；从聆听党委特邀报告，到参观龙华烈士陵园……记忆太多，难以割舍。一路学习进取的我们被评为汽车学院“创先争优”优秀党支部，这个荣誉离不开所有支部成员的付出，我也想向所有支部成员道一声感谢。

专注支书培养 支书联合会初心不变

同时我还参加了支部书记联合会，认识了来自各个学院的支部书记，大家一起协助举办支书训练营。其中我有幸主持2017年训练营“卓越·启航”的开幕式，内心忐忑发抖，中间竟然不自觉冒出了河南方言，不知其他书记听出来了吗？以后得多背《报菜名》，练练吐字发音。

2017年暑假，我前往井冈山参加了“卓越·领航”党支部书记培训。从“有信仰的人是幸福的”抨击到心灵的语句，到“井冈山道路是马克思主义本土化的经典之作”完善理论知识等等，五天行程，铭记历史，不忘初心。



- 1. 辅导员&班主任&班导合影
- 2. 燃料电池加湿器台架试验
- 3. 硕士毕业答辩

新晋班导 助力新生

同时也我极为有幸担任 2017 级本科生一班班导，仿佛重返大一。为使迎新工作顺利，我们很早就开始筹备策划，我同另 5 名班导一起协助葛畅老师和班主任工作，带领一群 1999 年左右出生的小鲜肉熟悉适应生活和学习环境，启航大学生涯，深感责任重大，而又极具意义。

从 2017 年暑期开始，我与班级里的每个学生联系，让他们加年级 QQ 群。我盘腿坐在沙发上，一个个发短信、打电话联系，最终让大家都如期入校报到。每次班会前，我时常紧张，但也会好好思考如何丰富班会内容，结合专业方向，找到一些介绍未来交通构想和巧妙机械设备的视频；我们一起热议时事热点，一起在二大会址前瑟瑟发抖排队，一起为拔河比赛呐喊助威，一起在考试前互相督促学习，一起送走 2017 迎来 2018，希望你们不负大学时光，在这五年闪闪发光。在那个夏天与可爱的你们相识，真的很美好。

学习同步跟进 科研痛并快乐

当然，研究生最重要的事情是完成学习科研任务，所以，我也参与了“国家科技支撑计划：面向产业化的燃料电池动力系统”的研究。我的课题中有关于加湿器台架的测试试验，每一次的试验都使我的动手能力与沟通协调能力得以锻炼，同时也提高了我面对试验突发状况的应对能力。因试验台架会有较多水蒸汽散发，在云雾缭绕中试验，绕有美感。

在科研的同时，课题组也时常举办素拓类活动，比如喜闻乐见的羽毛球赛、考验脑力的狼人杀、集体约看电影《釜山行》等，这极大地缓解科研压力，也使课题组氛围更加融洽。

回顾两年半的课题组时光，成长很多。特此感谢导师许思传教授，还有各位同门师兄、师弟，在我处于科研瓶颈期和论文迷茫期给予的帮助。



2017级本科一班合影

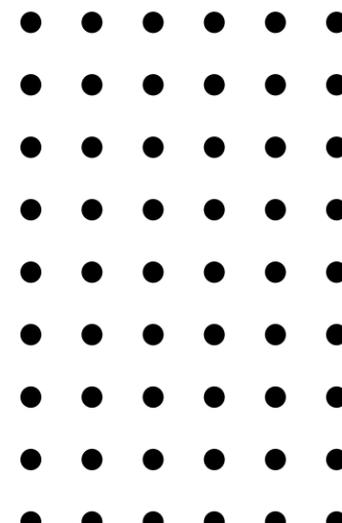
提升自我发展 也学鲲鹏展翅

研究生期间还有一段极为重要的时光，那就是我在学工办实习的日子。近一年的实习时间，我较为全面地学习了解辅导员的工作职责，同时也坚定了我对职业规划的抉择。在此，也特别感谢各位老师在我实习期间给予的支持和包容。

转瞬韶光 毕业时

转瞬衣着硕士服，同济樱花烂漫正当时。白驹过隙感韶华，雁过留声，两载有余光阴，携同舟共济之勉励，执笃行致远之启迪，如沐春风，远行自当登高望月。

同济汽车发展已有三十载，而立之年，愿同济汽车心怀鸿鹄之志，不忘初心，风好正是扬帆时，不待扬鞭自奋蹄。



我在 同济汽车 的日子

My Days in School of
Automotive Studies

遇见同济汽车 遇见更好的自己

文/夏士翔



夏士翔，2011年起于同济大学汽车学院开始本科阶段学习，于2015年获工科学士学位，并于同年起攻读汽车学院硕士研究生，于2018年完成学业。曾担任嘉定校区社管会主席、汽车学院学生会组织部部长。就读期间多次获得院级奖学金，并于2016年获得硕士国家奖学金，2018年获“上海市优秀毕业生”荣誉。

“专注也是一种天赋”

就读同济，尤其是才俊辈出的汽车学院，让我感受到了天赋的差异。

有的小伙伴忙于社团，组织策划、执行活动一肩挑；有的小伙伴醉心车队，绘图仿真、加工成型样样通；但回到课程学习上，他们总是那么的游刃有余，期末考试总能安排地明明白白。回头再看看自己，不得不感叹诸君资质过人、天赋异禀。但真的只是资质、天赋使然么？

随着和同学间的认识加深，我逐渐感受到各大神们高效的特质：复习周里像老僧入定一样，一口气复习三个小时不费劲。而自己看半个小时的书就头大，完全坐不住。想到以前初高中班主任安慰家里人的话：“这孩子就是注意力没集中”“认真起来这些分都有了”。但是集中注意力哪里是说说就能拥有的特质呢，专注或许也是一种天赋吧。

周边大神们专注的状态，也逐渐让我的肉与灵由躁动回归平静。我想，如果不是在汽车学院结实了这样一群优秀的伙伴，或许我的大学生活就会是另一番景象。

“条条大路通罗马，虽然有人就出生在罗马，但也不应停止自己前进的步伐”

这是一个信息爆炸的年代，当你说：“我想静静”时，总有人问你：“谁是静静？”同样的，当你随口一句：“条条大路通罗马”时，总有人会回你：“但是有人就出生在罗马”。

大学生活的多样性随着石榴花期一年又一年的到来而不断更迭，大一的春天我们还在探索学业和社团的比重，而大三的我们已经在在工作、读研还是出国这个严肃的课题面前权衡利弊。年龄和需要兼顾事物的增加有时反而让人变得懒惰。“既然没生在罗马，而罗马路途遥远，倒不如在路边欣赏风景好了。”这种想法在大四阶段彻底爆发，导致我很轻松地浪费了一次托福考试、一次六级考试。

好在这种堕落持续的时间并不长，在某一个慵懒的午后，我突然发觉一生还很长，现在就选择停滞的人生未免太过无聊。就像巴克利在比赛硬气地一句：“不要换我下场，我死后有的是时间休息”一样，或许有一天我也会选择休息，但至少不是今天吧。最终我毅然决然地选择了继续攻读汽车学院硕士这条路，让自己接受更多的挑战。

“找到出路和下定决心，哪个在先？”

能够产生共鸣的话语往往是不期而遇且让人难以忘却。“找到出路和下定决心，哪个在先？”这句话出自《神秘巨星》，也是我现阶段的信条。

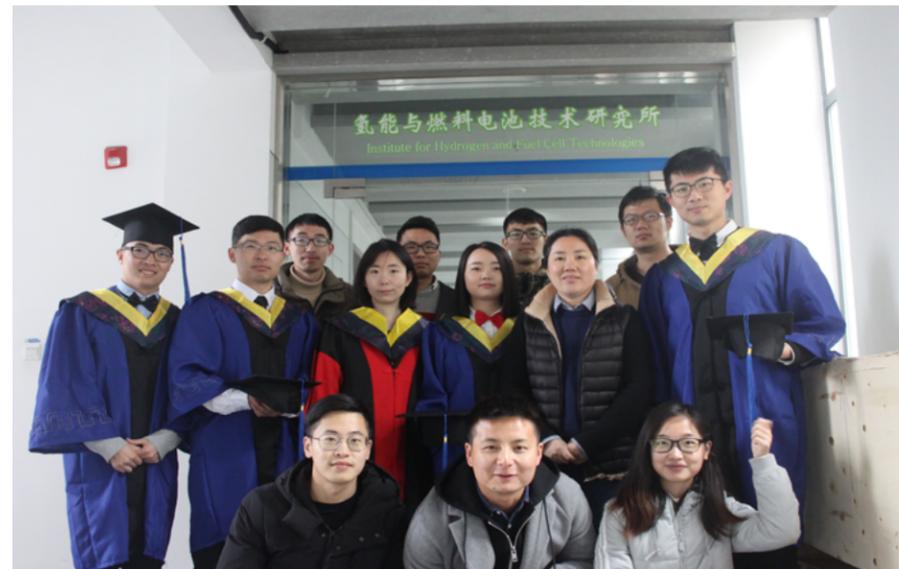
虽然前方艰险，道阻且长，但我下定决心做个铁头娃，即使找不到所谓的出路，也能撞他个无怨无悔。我早早就下定研究生生涯的决心，希望毕业的时候让自己也觉得自己有东西能拿得出手。因此，整个研究生生涯我都在“看论文、调设备、做实验”的循环里来回折腾，现在回头看看，也算是比较充实。

当然，说到较为充实的研究生生涯，也离不开良好的实验室基础。同济大学汽车学院良好的实验室基础基本满足了我们的日常实验的需求。所谓工欲善其身，必先利其器，唯有丰富的表征技术和精确的测量手段才能在科研道路上攻克一道道难关。

在这里不得不感谢我的导师林瑞教授和课题组的师兄师姐及各位同门。研究生入学初期，我对要研究的课题一窍不通，还想着一口气吃成个胖子——论文读不进、实验做不灵，一来二去心态已然在崩溃的边缘。这时导师的言传身教和同门的细致讲解让我学会了相关的测试原理和表征手段，更重要的是掌握了一套自己理解的做研究的方法。沉下心来阅读论文，在掌握当前研究领域的发展情况后再去研究课题，实验数据的得到甚至是SCI论文的发表都是水到渠成的事情了。

结语

告别同济，告别汽车学院，就像远行前和老朋友分别，嘴上虽然说着有空常聊，就怕以后断了联系。因此临行前我也想给这位“老朋友”留些什么，比如像这样写几句。衷心地祝愿汽车学院在下一个十年里乃至更长远的道路上继续乘风破浪、开疆拓土！



我和导师林瑞教授与实验室的小伙伴们



旅途中

“仰望星空，脚踏实地”

温家宝前总理在和我们讲话的时候提到了这句话，私以为很生动，也很有启示。依我的理解，浩瀚星空何其遥远，与其感慨他的遥远和自身的渺小，倒不如脚踏实地，从目所能及的地方开启行程。



与同学们的聚会

我在 同济汽车 的日子

My Days in School of
Automotive Studies

笃行致远 追求卓越

文 / 林远飞

林远飞，同济大学汽车学院 2013 级本科生，曾获 110 周年校庆“同舟逐梦”优秀学生奖、2017 年年度人物、2018 年追求卓越学生奖（提名）。学习成绩优异，获两次国家奖学金、一次上海市奖学金和一等奖学金；曾担任汽车学院学生团委副书记、团学联主席、17 级新生班导，多次获得优秀学生干部标兵等称号；创立个人公众号服务同学，分享学习资料，总阅读量突破 20 万。

一晃，经年

大家好，我是奶飞，这个很“骚气”的称号源于大一游泳课时，同学说我身上有奶香，香到整个游泳池都闻到了，于是乎我被叫了“奶飞”整整五年。大我的我，在交通运输工程学院，住在西南十最潮湿的一楼。对一切未知的事物懵懂而又憧憬着，忙碌于各大社团组织以及晕头转向的学习中。



大一时的林远飞

大一最自豪的事情，就是认识了几个特别要好的朋友，他们陪伴我度过了我整个的大学时光。我还参加了模拟联



转专业同学告别会

合国、创业者协会、buddy program、英语角，加了 C4 学了街舞，去贵州支教，兼职赚了第一桶金……算是能参加的都参加了遍，然而转折点发生在那年五月的一个晚上，我在西苑食堂口我徘徊了很久，想了很多，做了改变我人生轨迹的一个决定：转专业到汽车学院。

大一下在本部倒数的几个晚上，文艺部的同学们开了一场转专业同学告别会，我们二百多个人当中，一共有 7 名同学转到了汽车，7 名到了土木，2 名到了建筑。

还记得那句：“1314 我们在一起。”看到同学们给我拍的视频我瞬间泪目了，似乎一年短暂行程到这里划上了句号，永远的句号。



1



3



4



2

- 1. 志远车身组
- 2. 金工实习
- 3. 军训
- 4. 与“亲儿子”合影

二度，重头而来

没有经历过转专业，是体会不到那种孤独感的。刚来嘉定的第一件事就是军训，看着好不容易用一年时间熟悉起来的同学们站在另外一个阵营，自己被分到了已经成群结队的队伍里。那段时间，我恨不得每天晚上还像以前一样串寝室、买黑料，找寻那渐渐丢失的归属感。

而且最惨的是：转专业的同学还要补金工实习。从开学的第一周到期末考试的前两天，每个周末，总共 36 天，六点的班车，五点四十起床跑到仰望星空，七点二十到彰武路校区，实习完五点多坐校车回嘉定，七点吃完饭去图书馆补作业，那时候的作业还特别多。

谈到归属感，我应该要很感谢当时收留自己的组织：学生会。感谢六爷、女王和君君。也是机缘巧合加入了实践部，当上了主席助理。印象最深的就是那年圣诞节，君君拿了两瓶香槟和一个大蛋糕，六爷和女王给每个人准备了圣诞苹果，那一刻我真的感觉到了大家庭的温暖。还有一起奋斗过的“一二·九歌会”、没有成型的微电影、幼儿园志愿者，全部人拧成一股绳，终能为了一个共同的目标，同甘共苦，同舟共济。

大二下，我加入了志远车队，不吹不黑，我遇到了对我十分十分重要的一群人。

无数个夜晚，我们在汽车学院 105 奋战，为了一个共同的节能梦。这里永远不缺少学霸和社团的大牛，在期末前都会分享几波期末资料，就问国家奖学金哪年没有志远人的身影？

我其实最怕早起，但是清晨五点从汽车学院拉车去试车场看到的第一缕阳光，又给人积蓄了能量。整整一个暑假，一群人早晚都呆在试车场，就为了油耗可以低一点，再低一点！在那些日夜里，“滴油组”“棒车手撑伞组”“帮车手扎裤脚组”也应运而生。

“林花谢了春红，太匆匆。白驹过隙几载春秋，她不禁想起有那么两个秋天，在通往试车场的那条道路上，日光透过两旁梧桐茂盛枝叶的碎隙倾洒，有满地的金色，肆意张扬地似乎要灼伤了回忆……”

此刻我不禁怀念到试车场春夏夕阳中的暖黄色，五金城里各种配件的反光，CFD 分析中漂亮流线的万般色彩，砂轮机切割钢材时迸落的火花，帮汤汤、嘉爷和沟沟制作的各种表情包……还有那首队歌《哪里还有这样一群人》。



“哪里还有这样一群人”

是啊，哪里再有这样一群人，一起待到深夜，一起哭一起笑。如果说比感动更重要的东西，那就是志远，就是青春。

大二这一年我从汽车学院重新起航，也是一个很偶然的契机，我开通了个人的公众号“远飞带你飞”，分享学习资料和各种经（鸡）验（汤）。



“远飞带你飞” 公众号

粉丝从刚开始的几十个人，到后来的破百、破千，直到现在的两千多人。刚开始做的时候根本也没概念，浏览量到 100 以上就欣喜若狂，粉丝往上涨也感受到了自己的任务和责任，既然做了就想把它做得更好。直到有一次写关于 GPA 的推送，浏览量一夜间就到了 10000 以上，那种感觉就像自己的亲儿子可以打酱油了，“爸爸”也流下了感动的泪水。



“远飞带你飞” 获得“十佳公众号”

到现在公众号粉丝也两千多了，因为忙着出国，事情实在多也没有很多时间更新，非常感谢大家的不离不弃！我真的想通过自己的一点点努力，让这个世界有所不同，哪怕只是一点点，这也是我创立公众号的初衷。也希望每个汽车人可以从我们前人的经验中受益，少走弯路。

三姗，来迟

男大三，抱金砖，大三这年我脱单了，仿佛有了爱情就有了光和希望吧。虽然充实而又紧张，但是有了陪伴，忙碌时也可以感受到久违的轻松。这一年主要有两件事：

一是当了院学生会生活部部长，从招新面试到每周往返本部例会，日子过得飞快，生活部慢慢从五个人的小分队发展成十二个人。

其中让我最难忘的就是女生节活动，也算是我任职收尾的活动吧，几个人临时想出了海报的方案，改了十几稿，最后确定了这张 CAD 版本的“汽院爱你”海报。并且后面改编了汽车学院女生节版的《小幸运》，也收获了 2000 多的浏览量！

二是一年的德语课，这也算是汽车学院的特色。在大学里重新经历月考、期中考和期末考，同样一群人一周内待在一起 16x45 分钟。通过学习德语，虽然会对英语有影响，也带来了很多的压力，但是透过这扇窗，我看到了一个更大的世界，有些事因此悄然地发生改变，很有可能是未来的轨迹，这也是我觉得汽车学院五年制不应该取消的原因。

忙忙碌碌中，大三就这样过去了，大家也在为了下一阶段而努力。想要保研的在拼命刷绩点，想要工作的同学在找实习，想出国的呢——当然就是语言了：不夸张的说，汽车学院一大特色就是考德福的人数占总百分比的三分之一还多。大三那年的暑假，我也兴致冲冲地跑到了本部参加了新东方的德福班，有幸在大一还能在本部多待一个月的时间。早上去游泳或者德文图书馆，下午德福课从一点上到六点，晚上去完澡堂又埋到图书馆，周而复始。虽然一年后才通过了德福，但是这期间的辛酸和收获却值得回味一生。

在这里还是希望学弟学妹早点为下一步考虑，不要等到紧邻毕业才发现自己无路可选，总要把未来抓在自己手里，对吧？



院学生会生活部



德语班级全家福



“女生节” CAD 海报

四否，留

大四这一年最开心的就是可以去到德国和法国游学，去了解另一个国度的人文情怀吧，真正满足了同济三位一体的培养模式吧，砥砺前行，追求卓越！



德国游学

海子曾言：“从明天起，做一个幸福的人，喂马、劈柴、周游世界。从明天起关心粮食和蔬菜我有一所房子，面朝大海，春暖花开。”于是，我参加了“德国游学”活动。一年时间学习德语实在太短，其实语法都很难贯通，更何况对德国文化有着更深入地了解了，我们的水平差不多在德国也只能是个小学生。

在此次德国行前我也做了小功课，背了许多单词，锻炼了下日常的口语，但我也深知，语言永远只是一个工具，但是如何用好它就是个人的本事了。并且此次出行是带着学习的目的，当时还在准备十一月份的德福考试，也希望在德国的所见所闻对考试内容的理解有所裨益。（结果就是背了一大坨书过去，原封不动地带了回来。）



德国游学

我们去了斯图加特、慕尼黑、达慕斯塔特、法兰克福……但我其实最喜欢的是巴特诺依斯塔特——一个德国南部小城。华人在那屈指可数，德国气息更加浓厚，更可以发现德国的小城一成不变。

德国人普遍不喜欢跳槽，不太喜欢改变，可能十年、甚至二十年到这里还是老样子，这或许就是许多人到小地方更感觉寂寞的缘由吧。纵观国内几十年的改变，要想让德国人经历的话应该会很难。

但是德国式的寂寞不是鸡汤和鸡血能摆平的，大风大浪过后沉淀下来的，才是你最后得到的。其实我们都不曾寂寞，小时候一盒积木能开心一下午不是吗？



“喝醉就说德语”

十多天里我们一群人还经历了很多有趣的事，比如半夜在斯图加特的快捷酒店里玩狼人杀，由于进程太过于激烈，声音招来了酒店的保安；在慕尼黑 Hauptbahnhof 旁边的饭店里，每人拿了一升的啤酒 Zum Wohl，最后吐的吐、晕的晕，而我和两个德国人说德语去了，从此落下了喝醉就说德语的“美”名！

而 15 天的法国行可以说是沉浸在另一种氤氲里了，是一场让人无“法”不爱的盛宴。盛宴从法国巴黎开始，南下到尼斯和里昂。

和德国完全不一样，法国到处咖啡美酒香气时时萦绕，古朴而不张扬，到处充满故事，每一砖，每一瓦，每一座建筑，每一幅油画，每一尊雕塑，甚至每一个男女，都是这个变化万千城市中的一处风景，都是浪漫主义下自由的灵魂，这对于学了四年工科的我是视觉的冲击，更是精神的洗礼。

都说工科生没有文艺情怀，想要陶冶情操的工科生应该来法国看看。



站在奥赛博物馆的顶楼

这张是我最喜欢的照片，站在奥赛博物馆的顶楼，其实窗外就是蒙娜丽莎的微笑的海报。时间一直在变，正如法国浪漫的暗涌，生活即是艺术，艺术即是生活，现实即是理想，理想即是现实。



法国游学

这么一来一往，我也真正决定了自己的下一步计划：去德国留学深造。欲望提升热忱，我希望到一个全新的环境感受那里的风土人情，感知另一种世界观价值观下的生活方式，感悟真正意义的严谨吧，砥砺前行，追求卓越！

大四除了上述的经历外，我还有一个重要的角色就是团委副书记，这一年的任期也让我感受和成长了颇丰，有人戏谑我说我也是相当于是进入了汽车学院里“一人之下万人之上”的位置了！



担任学院学生团委副书记的日子

特别是评选上海市五四特色团委的那段时间，在亮哥、卢哥和燕姐的强强领导下，我们整理了评比的各类材料，还筹备了一整天忙碌的互访活动，最后汽车学院团委成为当年同济大学唯一当选的团委！

这段时间的相处也让我们和老师们走的更近了，我也真正感觉到学生工作的不易，每天学工办里形形色色的学生来来往往，这世上最难的不是作业和写代码，而是和人相处。辅导员工作虽纯净，但辛苦，不易见成果，外人不一定理解，在此我也要真心地向他们致敬！

五载，再会

终于，在同济的最后一年了。

我最幸运的事是做了 17 级的班导，遇见了 3 班可爱的同学们。大一不在汽车学院，也算是在这一年换一个角色来补过一场“汽车学院的大一”，再参加了一次同济大学开学典礼，很完整了！看着最后一届 90 后们从第一天走进大学校园起一点点成长，我开始的时候特别压抑，每次回去都会觉得自己少了点什么。

慢慢发现，是我太想融入他们了，想和他们一样再从大一开始，重温一遍大学生活，然而自己已经再回不到这种岁月，只能当一个旁观者，怅然若失。



担任 17 级班导

看着他们，看看自己，他们还有着无数的可能性，只想说趁着年轻，就好好折腾吧！

同济五年，经历过两次大水、一场大雪；同济五年，拿过满绩，也连续五周缺勤过一门课；同济五年，微信好友从 200 人不到到现在的 1000 多人……五年是 2628000 分钟。一分钟你可以做什么？写一封三行情书？画个小零件的 CAD？感叹一下人生的虚无？

五年时间，在汽车学院你完完全全可以朝着自己的梦想出发，然后，就算实现不了梦想，但也至少迈了一大步，但别以为五年很长，这时间如流水，一眨眼就会过去，就像我现在看大一的自己一样。

看来已经写了太多了，却还觉得不够。在同济汽车，相信每个人都有着那一个个难忘的故事。故事一直是在发展的，也一直在延续的，你我在同济汽车的日子，会很久，很久。

我最近最喜欢的一段话是：“我们用初中三年去盼望高中三年，我们用高中三年去憧憬大学四年，而用大学四年去怀念中学六年，最终用我们的一生去祭奠我们的青春。”



要毕业啦



要毕业啦

只剩三个月就要毕业了，最庆幸的是，我仿佛活成了自己最想要的样子，最遗憾的是，还有很多事情都没做就要走了。

写文章的时候突然涌起好多好多的舍不得：约饭成功约跑不成小分队、吃喝玩乐小分队、车队的小伙伴、三班的同学们、陪伴我不离不弃的挚友、学院学校的老师们……特别是那个爱吃泡面，梳着泡面头的卢哥！

嗯，再见青春。
同济，不说再见。

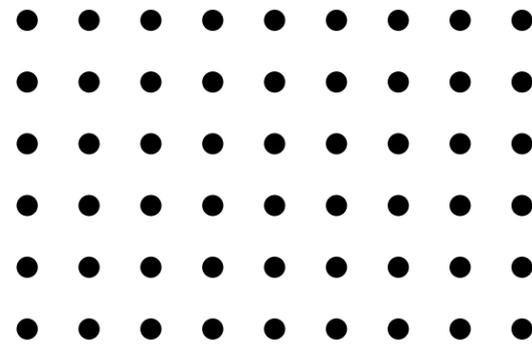


同济，不说再见

合 · 响时代之应

俱怀逸兴壮思飞，欲上青天览明月。我现在眼里的光，仍初见你时满天星光的模样。

这是最好的时代，也是我们的时代。



- 1/ 社团篇
- 2/ 学习篇
- 3/ 活动篇

济遇



♥ TONGJI AUTO ♥

青春王国里的济忆



PART 1 社团篇

“我没有加入很多社团，跟着室友一起，在一众社团中选择了汽协，算是进入了第一个社团大家庭。事实证明这个选择无比的正确，后来我的室友梦露成为了汽协会会长，我也在两年之后功成身退。

印象最深的是宝马日，一场大活动结束之后，一行几人去吃了烧烤，坐在那里吃夜宵喝酒，有一种满溢出来的成就感，就觉得有这群人真好。当然还有更多留在记忆里的故事：一起去基隆山，在山上帐篷里玩狼人杀；因为看了极速前进，灵光一现的Auto Race；大二一年每周五坐北安跨往返本部。汽协于我而言已经过去两年多，似乎已渐渐淡忘，但现在回想，曾经的记忆还是那么真切，历历在目。”

——高倩

“大四下学期，队内换届，我成为17赛季志远车队队长。到了这一年，志远对于我来说，不再是大二时之于我的一个社团，也不再是大三时我要负责的那一个组，此时我要承担起的终于是它的全部了。

这一年是车队成立的18周年，刚‘成年的年纪’，经历了前两年的低谷，我们比任何一段时间都更期待能够让志远再次回到以往的高度。

这一年我们整个团队都在准备，要造出一辆代表志远的城市概念车，为车队20周年献礼；这一年我们在同济百十校庆上接待了前科技部部长、同济人的老校长万钢部长；这一年我们在中国赛上包揽了冠亚军，重新捧回了错过两年的金杯；这一年我们充分准备了2018年初的新加坡赛，原型车与UC车均在新加坡赛场上表现出色，斩获两项大奖，为国争光。”

——施雅风



王达与李理光老师在TR17新车发布会



在志远车队的日子

“最初我也没想到自己能在汽车学院创新基地工作这么长时间，从大二到大四，不到三年时间，一千多天就这么过去了，期间没有纠结过是否要退出。能毫不犹豫地坚持做一件事是难得的。在创新基地，只要怀着赤诚之心，踏实肯干，就一定不会被辜负。创新基地的工作不像车队工作那么辛苦，没有惊心动魄的比赛，不会让你的斯德哥尔摩综合征爆炸，但是却有一种平平淡淡的温馨。每一个创基人都在默默奉献，为学院的创新项目管理、车队管理尽绵薄之力。但是在这份平淡的工作中，又可以做出不平凡的成绩。看着实验室安全管理和创新项目申报模式变革，这些讨论了两三年的想法都在付诸实践，心里真的非常激动。大人物做大事，小人物做小事，我做好我份内的事，努力做我想做的事。最让人开心的事，不是现状有多么美好，而是一切正在朝着美好的方向发展，希望大家能守住现在的家业，再打下一片江山。”

——康书豪

“2015赛季，我跟黄世龙负责起了翼驰新车的传动系统的设计，在那个寒冷的寒假里，我们留校一起查文献、翻阅前人的设计资料、对设计细节的再三斟酌。年后回来跑加工，骑着小摩托围着学校周围的几个加工点来回跑。当零件加工完后，最苦的还是把它们装配起来。传动的活一般干得很晚，你可能某个夜晚来实验室取忘带回寝室的电源线，而发现我们在实验室里两手一摸黑，左手右手抡大锤。科比励志见过凌晨4点的洛杉矶，而我们见过24小时每个点的同济。除此之外，我还负责起了中国赛的成本报告，这是个极需耐心和细心的工作，不过经过对每个零件的加工工艺、成本和图纸的检查，也让自己更加深入了解整辆车。最后看着厚厚的将近一千页的成本报告打印出来，心里有不小的成就感。

2015中国赛，难以用语言形容的一场比赛，本来翼驰在动态赛的强势领跑了积分榜，却在最后一天的争议判罚中，丢失了冠军。赛后的颁奖，看着别人冲上领奖台，我们和我们的车在台下成为了背景，回到Pit后，我远远地躲在一边，因为再也控制不住，哭了起来。”

——王达

“大二初入记者团，就像是一个找到家门钥匙的孩子。记得招新视频里有一句‘我们有的，你们也有’。的确，记者团的复习资料以及学长学姐们的经验分享绝对是考场的葵花宝典。参与了两年汽车学院校友返校日的活动，也开始在脑海中描绘着毕业十年二十年我们重返汽车学院时的场景。平日里的教授采访帮助我对自己所学专业有了更好地了解。另外我还加入了电车队，膜拜大神的专注与热血的同时，也深深地感受到自己各方面能力的不足。自己动手设计制造一辆赛车真的是一件很酷的事情。”

——肖喆

PART 2 学习篇

“一年德语的学习，不得不承认，这为许多同学提供了另一种可能性，汽车学院每年去德国留学的同学也不在少数。因为德语课，这一年的生活瞬间变得简单：一周三天规律的德语课；系统的月考、期中、期末考试，在学霸众多的13级，我也感受到了前所未有的压力。两件小事值得一提，一是整理总结了近五年的德语月考题，期待着能够流传后人吧；二是偶尔和奶飞汇总一下诸如动词、介词等的用法，算是学习之余的小乐趣哈哈。”

——高倩

“放弃了保研，在各种出国申请中忙得焦头烂额，闲暇时抽空去看一场我最爱的IMAX、撸一顿火锅、逛几趟街，日子倒也是过得挺充实开心。补完了金工实习、机械制图、物理实验的我总算是跟上了大家的步伐，用三年时间上完了五年的课。如果学院有个什么励志人物评选的话说不定能给我发个奖杯，成绩如此大起大落好在最终拉了回来，还算圆满。对汽车学院由最初的排斥抵触到现在的享受真爱的情况，非典型，不值得鼓励，但是也许能带给曾经和我一样迷茫没有方向的同学们一点启示。”

——王诗嘉



PART 3 活动篇

“汽车学院有一个光荣的传统，每年会举办‘一二·九’歌会，而我从大三开始便和这个晚会有着不解之缘，2016年的晚会上，四个主持人都是记者团采访组出身的情况让我们小小的开心了一把。2017年的闭幕晚会作为领唱和大家再次见证了14级的夺冠。我热爱这个年级，就像一直以来的依靠一样。”

——李博闻

“大一下作为汽车学院学生会生活部全程参与了本部女生节活动，结识了一个叫青杨的姑娘，也是那次活动开始给了我机会，让我把青杨变成了我青杨。大二‘宝马日’上，一心向玩偶的我指名道姓的去当了‘宝马熊’的志愿者，整整一个中午抱了不知道多少下小孩子。大三我借着体育课的机会加了龙舟队，在上海市的比赛里，我们过了预赛在决赛中前进一名，咬着牙划了两百米，最后和上海体院只差了一个鼓手的位置，那会迸儿发出了几年里对同济最大的自豪感。”

——范开禹

“大四的故事要从暑假说起，那个暑假的尾声，有幸可以代表汽车学院参加了德国游学的活动。正是这一趟德国之旅，让我确定以后的方向。其实坦白说，过去的三年里虽然折腾了不少，参与了不少，但是当决定未来的这一年到来的时候，其实是迷茫的，还好，汽车学院给了我这个游学的机会，也让我终于还不算太晚，决定了以后的路。”

——王逸尘

“除了班级内部的建设，让我印象很深的还有班级与班级之间在文体方面的交流与较量。汽车学院每年都有举行很多精彩的活动，比如球赛、歌会、参观等等，确实能让大家在学习之余过得充实。不过说起来也很惭愧，由于水平有限，大学本科生涯我只代表123班出战过一场篮球赛，替补登场，2投1中，那学期很可惜我们班因为输了一个加时而未能出线，但这份篮球兄弟的情谊深深感染了我。”

——潘凯丰

我 ❤️



汽车



TONGJI AUTO