

同车行

TONGJI AUTO MAGAZINE

我们的汽车学院

溯源同济大学汽车学院发展——余卓平

峥嵘过往—学院历史小记

汽车学院学生组织互信

我的 129 歌会回忆

我和汽车的故事

2002 年:

同济大学汽车学院成立。万钢教授任首任院长。

2004 年:

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。

TONGJI AUTO

20 世纪 20 年代:
1926-1932 年间, 国际著名内燃机专
TWENTIETH ANNIVERSARY 斯特 (Hans) 时创建动力
专业, 同济汽车自此问世。
20 周年 特刊
1978 年:
同济大学恢复动力机械 (动力) 专业
业恢复招生。

1984 年至 1988 年:
由同济大学机械系副系主任范基牵
头, 在各方前辈支持下, 汽车方向
筹建计划从蓝图转向落地。1987 年
10 月, 据国家教委通知, 汽车方向
筹建计划得以落实, 拟定专业名称
为“机械设计制造”(服务方向
为汽车设计及制造)。

1988 年:
1988 年秋, 同济大学“机械设计
制造(汽车方向)”开始招生, 学
制四年。1990 年 10 月, 汽车教研室
成立。

1990 年:
1990 年 10 月, 汽车教研室
作为重点学科建设。

1991 年:
汽车工程系

1999 年:
1999 年 7 月
学院成立。同
科方向首批硕

2000 年:
万钢担任国家电动
学家。同年, 同济
中心成立。

2001 年:
上海市确定同

2006 年:
2006 年
面交通
试验中
验收。

2007 年:
2007 年 7
书记习
能源汽
年, 国
及动力
心建成。

2008 年:
2008 年,
国家重

2010 年:
2010 年, 同济汽车团
电汽
世博园。

2011 年:
2011 年, 同济汽车团
电汽
世博园。

2012 年:
2012 年, 同济汽车团
电汽
世博园。

2013 年:
2013 年, 同济汽车团
电汽
世博园。

2014 年:
2014 年, 同济汽车团
电汽
世博园。

2015 年:
2015 年, 同济汽车团
电汽
世博园。

2016 年:
2016 年, 同济汽车团
电汽
世博园。

2017 年:
2017 年, 同济汽车团
电汽
世博园。

2018 年:
2018 年, 同济汽车团
电汽
世博园。

2019 年:
2019 年, 同济汽车团
电汽
世博园。

2020 年:
2020 年, 同济汽车团
电汽
世博园。

CATALOG 目录

05 章一 大潮奔涌二十载，涛头卓立加冠年

- 06 / 我们的汽车学院
- 07 / 峥嵘过往——学院历史小记

11 章二 他们的脚印，时代的足迹

- 12 / 溯源同济大学汽车学院发展——余卓平
- 14 / 盛年不重来，一日难再晨——采访赵治国老师
- 16 / 洞内观天——庞加斌
- 18 / 汽车产品管理与营销方向建设发展历程回顾——王宁
- 20 / 见证世博会

43 章四 盛典年年殷勤，枯荣岁岁静赏

- 44 / 引子
- 45 / 一架钢琴的叙述
- 46 / 我的 129 歌会回忆
- 47 / 交游杏林中，四海桃李开——访张焱老师
- 50 / 我们曾共同歌唱，也曾一起仰望——采访曹秋艺

23 章三 青春年华易逝，少年风雅永传

- 24 / 丰草绿缛争茂，佳木葱茏可悦——汽车学院学生组织介绍
- 28 / 研科技精深，望世界广大——“PACEer”们说
- 31 / 学院组织新老骨干互信——汽车文化宣讲团——同济路特斯翼驰车队——汽车学院记者团
- 39 / 满怀热忱，携手并进——访汽车学院学生组织指导老师杨正宇

57 章五 同车行康庄，飞驰赴星辰

- 58 / 科创文化齐绽放，同济汽车开新章
- 60 / 我和汽车的故事
- 61 / 把握现在，抓住机遇，共向未来
- 62 / 当梦想照进现实
- 63 / 与汽车的故事，还在延续

主办方 同济大学汽车学院
编辑出版 汽车学院记者团
主编 葛 畅
副主编 邓 俊
责任编辑 王京晶 杨正宇 史静远
执行主编 李尚文 袁丽莎
编辑总监 刘泽宇 杨雅然
市场总监 卢俊飞 梁环伟
设计总监 彭嘉睿 李 昕
广告热线 18817233713
广告邮箱 1964926221@qq.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 卢俊飞 刘泽宇 袁丽莎 杨雅然 梁环伟
美术编辑 彭嘉睿 李 昕 朱宇琦 郑裕彤 何胤霖
新闻记者 刘泽宇 卢俊飞 李尚文 袁丽莎 梁环伟
李 昕 杨雅然 刘长鑫 叶剑杰 朱宇琦
郑裕彤 何胤霖 王义勋 谷明蓉 王义文
摄影 彭嘉睿 邱法衡 江润天



同济大学汽车学院



汽车青年说

「谨献给热爱汽车的你」

大潮奔涌二十载，
涛头卓立加冠年，

第一

我们的 汽车学院

作研究中心”、“中德汽车联合研发中心”3大国际化科创平台，“智能型新能源汽车协同创新中心”、“新能源汽车及动力系统国家工程实验室”、“国家大型科学仪器中心平台—汽车风洞”、“燃料电池汽车及动力系统工程技术中心”4大国家级科创平台，“教育部新能源汽车工程研究中心”、“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”、“上海科创中心—智能型新能源汽车功能型平台”4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。

在同济与德国百年紧密合作交流的历史之下，汽车学院也秉承对德对欧的国际合作特色，依托国际化科创平台，先后与AVL、德国大众、舍弗勒、采埃孚、英飞凌、保时捷以及莱英金属7家德国知名企业共建了基金教席；于2010年后成立了Audi-同济联合实验室、JTEKT-同济联合实验室和SAKES-同济联合实验室；同时，学院面向国际化人才的培养，多年来与欧洲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、卡尔斯鲁厄工业大学、法国巴黎高科大学、奥地利格拉兹大学等在内的多所知名高水平大学开展双学位硕士培养项目，搭建了全英文课程综合教育平台和多元化国际交流合作平台。

截至2022年底，汽车学院拥有专任教师队伍95人，其中正高级职务41人，副高级职务34人，博士学位比例超过96%，外籍教授4人。拥有国家教育部节能环保汽车创新团队1个，中国工程院院士3人，973计划和863计划首席科学家3人，长江学者和杰青2人，名师荟萃。其中：中国工程院院士3人，“973”首席科学家1人，教育部长江学者教授1人，国家杰青1人，“863”首席科学家2人，国家863重大专项总体组责任专家1名，教育部“长江学者和创新团队发展计划”创新团队1个，国家海外高层次人才计划专家3人，国家海外高层次人才计划青年专家2人，国家科技创新领军人才2人，国家优青1人，国家优青（海外）3人，教育部新世纪优秀人才3人，上海领军人才2人，上海市优秀学术带头人3人，上海市优秀学术带头人（青年）1人，上海市曙光学者2人，上海市浦江人才计划7人，上海市青年科技启明星2人。

汽车学院聚焦智能型新能源汽车，拥有“智能型新能源汽车创新引智基地”、“新能源汽车工程国际合



同济大学汽车学院成立于2002年，坐落于同济景色优美的嘉定校区。同时肩负培养中国顶尖汽车人才与推动上海国际汽车城发展两大核心功能，同济汽车深知任重道远，二十年来笃行致远，追求卓越，成为了国内乃至世界上实力雄厚、特色鲜明、影响力广泛的科研高地。汽车学院以可持续发展世界一流学科为发展目标，以科研教学为发展基础，以立德树人为发展根本，是国内新能源汽车、智能汽车和空气动力学科学研究与技术开发的人才培养中心。

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、载运工具运用工程三个学科，针对新能源汽车和智能驾驶汽车的专业人才需求，设立了“汽车工程”、“车用能源与动力”、“汽车电子与智能”三大教研室，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。

峥嵘过往—学院历史小记

整理 / 卢俊飞

前言

耕耘数十载，辛苦不寻常；建院二十年，桃李满园香。谨选汽车学院历史要事，以述学院前辈之不易、岁月之峥嵘。

注：本文由《同济大学汽车学院20年述往》及汽车学院宁远馆历史事件展板编辑

20世纪20年代

1926-1932年间，国际著名内燃机专家、奥地利汉斯·李斯特（Hans List）教授在同济任教时创建动力专业，同济汽车自此问世。

1978年

同济大学热能动力机械（动力）专业恢复招生。

1984-1988年

由同济大学机械系副主任范基牵头，在各方前辈支持下，汽车方向筹建计划从蓝图转向落地。1987年10月，据国家教委通知，汽车方向筹建计划得以落实，拟定专业名称为“机械设计及制造”（服务方向为汽车设计及制造）。

1988年

1988年秋，同济大学“机械设计及制造（汽车方向）”开始招生，学制为五年。同年10月，汽车教研室成立。

1990-1991年

1990年10月，汽车专业被同济大学作为重点学科建设。1991年，汽车工程系成立。

1999年

1999年7月，同济大学汽车营销管理学院成立。同年，汽车工程专业机械学科方向首批硕士生入学。

2000年

万钢担任国家电动汽车重大专项首席科学家。同年，同济大学新能源汽车工程中心成立。

2001年

上海市确定同济汽车学院落户汽车城。

2004年

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。

2002年

同济大学汽车学院成立。万钢教授任首任院长。

2005年12月，万钢主持完成的“国家863燃料电池轿车”获得2005年度“中国高等学校十大科技进展”奖项。

2005年

2006年4月，学院于巴黎必比登挑战赛取得优异成绩，标志着同济大学燃料电池汽车研发迈入国际先进之列。

2006年

2006年12月，上海地面交通工具风洞中心的试验中心建设工程通过验收。

2007年7月，时任市委书记习近平视察我校新能源汽车工程中心。同年，国家燃料电池汽车及动力系统工程技术中心建成。

2007年

2008年

同济汽车入选国家重点（培育）学科。同年，20辆燃料电池轿车驶向奥运会场，发车仪式在同济大学举行。

2009年，新能源汽车及动力系统国家工程实验室建成。同年，上海市地面交通工具风洞中心正式落成投入使用。

2009年

2010年

2010年4月，同济汽车团队研发的173辆燃料电池汽车驶进世博园。

2011年

依托同济大学的国家燃料电池汽车动力系统工程技术研究中心通过国家科技部验收，并予以正式命名。

2012年

由同济大学牵头，联合清华大学、天津大学以及国内外相关大型企业和研究院所共建的智慧型新能源汽车协同创新中心在上海培育创建。

2014年



国家智能型新能源汽车协同创新中心入选“2011”计划。

2018年



上海科创中心智能型新能源汽车功能平台成立。

2021年



同济大学中德汽车联合研发中心成立仪式。

2007年



时任上海市委书记习近平视察新能源汽车工程中心。

2007年



时任国务院总理温家宝视察极限重力车项目。

2017年



时任科技部部长万钢视察大学生方程式比赛冠军车队。

2021年



时任上海市委书记李强参观汽车学院。

2014年

2014年4月，时任全国政协副主席、科技部部长万钢来校考察调研。同年，同济大学领衔的“智能型新能源汽车协同创新中心”入选“2011”计划。

2015年

2015年5月，时任上海市委书记韩正来校调研时试乘智能汽车。

2016年

新能源汽车及动力系统国家工程实验室正式通过验收。同年，汽车学院携手上汽集团共建“智能网联汽车测评基地”。

2017年

2017年5月，时任全国政协副主席、科技部部长万钢回校考察，到访汽车学院。

2018年

学院余卓平、楼狄明两位教授当选中国汽车产业纪念改革开放40周年杰出人物评选与表彰活动“杰出人物奖”。同年，新能源汽车工程中心下属研究机构—智能汽车研究所成立。

2019年

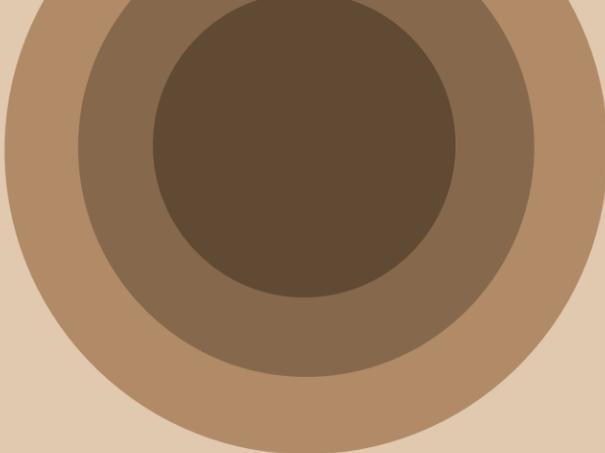
2019年1月，新能源汽车教育部工程研究中心正式通过验收。

2020年

2020年6月全国政协副主席万钢前来调研。同年，新能源汽车教育部工程研究中心通过评估，成绩为优秀。

2021年

中共中央政治局委员、上海市委书记李强前来调研。同年，同济大学汽车学院和斯图加特大学汽车工程学院（IFS）主持召开第五届上海—斯图加特汽车及动力系统国际研讨会。随后，新能源汽车及动力系统国家工程实验室顺利通过国家发改委的优化整合评估，纳入新序列管理，并更名为新能源汽车及动力系统国家工程研究中心。



时 他
代 们
的 的
足 脚
迹 印

,

第 二

溯源同济大学汽车学院发展

——余卓平

余卓平，同济大学机械工程学院工程机械系 1978 级本科生，同济大学机械工程学院工程机械系 1982 级硕士研究生，于 1985 年毕业于留校工作。曾任同济大学校长助理、汽车学院院长、国家新能源汽车及动力系统工程实验室主任等，现任上海市政府参事、国家智能型新能源汽车协同创新中心主任、国家“新能源汽车”试点专项总体专家组成员、国家 973 重点项目首席科学家、教育部“节能环保汽车”创新团队学术带头人。曾主持新能源汽车的整车设计、集成控制与示范应用等重点工作。

同济大学汽车学院建院历程

同济大学汽车学科的发展足迹可以追溯到 1912 年同济大学设立工科时的电工机械科。国际著名的内燃机专家、AVL 公司创始人汉斯·李斯特 1926 年 - 1932 年在同济大学任教，当时的工科教学中就有了汽车动力机械内容。1951 年 - 1952 年因全国高校大调整，同济大学成为土木单科大学，但其建筑工程机械专业仍然保持着特种车辆动力机械和底盘的教学。

上世纪七十年代末，同济大学在改革开放的大背景下恢复多学科建设和对德合作。1979 年重新设立了热动力机械专业。1984 年德国大众汽车公司在上海建立中德合资的上海大众汽车公司，希望有一所大学能成为其紧密合作伙伴，为其未来长期发展不断培养人才。同济大学接过了这一使命，开始筹备汽车专业的建设，在 1986 年派出了第一批同济大学教师和上海大众员工（余卓平 / 同济、陈翌 / 同济、宋伟良 / 上海大众）赴德国布伦瑞克大学汽车研究所和德国大众汽车

公司研发部进修汽车技术。1988 年同济大学从工程机械专业抽调了一批教师组建汽车专业教研室，由张洪欣教授担任教研室主任，隶属机械工程系，当年汽车专业正式对外招生，学制 5 年（其中 1 年是德语学习和强化实习环节），生源成绩位居学校前列。此后，同济大学汽车学科伴随着上海和中国汽车工业的蓬勃发展进入了快速成长期。1991 年学校成立了汽车工程系并由黄锡朋教授担任系主任。汽车工程系包含了工程机械、液压、机械设计、汽车教研室等。1996 年学校为了加强汽车学科建设，重组汽车工程系，由陈礼璠教授担任系主任，下设汽车教研室、动力教研室、汽车工程技术中心及相关实验室，拥有汽车设计制造、动力机械两个硕士培养点。1998 年汽车学科获得“车辆工程”博士点授予权。1999 年同济大学与上汽集团共同组建同济大学汽车营销管理学院，由陈永革教授担任院长，承担为上汽集团培养营销及管理人才的培训任务。2000 年，同济大学抓住新能源汽车发展机遇，成立同济大学新能源汽车工程中心，引进著名留德学者万钢博士、教授担任中心主任。2001 年，上海市政府布局在嘉定区建设上海



国际汽车城，陈永革教授课题组承担了建设方案规划工作，提出了上海国际汽车城的六大功能规划：贸易、研发制造、科教博览、物流、文化旅游和服务。为了落实科教功能，上海市政府建议同济大学把汽车学院迁入嘉定区黄渡镇（现在隶属嘉定区安亭镇）。在此形势下，2002 年同济大学决定在汽车工程系（系主任余卓平教授）、新能源汽车工程中心（主任万钢教授）、汽车营销管理学院（院长陈永革教授）的基础上组建汽车学院，由万钢教授担任院长，余卓平教授任常务副

院长，陈永革教授任副院长。上海市政府设立同济汽车学院重大建设工程，由嘉定区黄渡镇提供 1500 亩土地，同时由上海市经信委立项出资 3.2 亿元支持建设同济大学新能源汽车工程中心试制试验基地和汽车人才培训中心。2004 年，作为上海市重大工程建设的同济汽车学院第一期建设完成，同济大学汽车学院正式入驻嘉定。同年，上海市“科教兴市”重大项目“上海地面交通工具风洞中心”落户同济大学汽车学院，共投资 4.9 亿元，增加土地面积约 400 亩。一个具备国际一流水平教学科研设施和师资队伍的汽车学院开始展示在世人面前。

开启我国燃料电池汽车 研发新征程

2001 年，同济大学新能源汽车工程中心主任万钢教授受聘出任国家科技部“十五”电动汽车重大专项总体专家组组长、首席科学家。在他的领导下，绘出了我国新能源汽车“三纵（纯电动汽车、混合动力汽车、燃料电池汽车）三横（电池、电机、电控）”的宏伟发展蓝图。万钢教授带领同济新能源汽车研发团队通过竞争拿下了科技攻坚中最难啃的一块骨头——燃料电池轿车

研发任务。立志超越，勇攀高峰，2003 年具有里程碑意义的“超越一号”作为我国第一辆燃料电池轿车成功问世。随后，动力性、燃料经济性、操控性全面提升的“超越二号”在 2004 年米其林必比登全球清洁能源汽车挑战赛中获得 7 项测试成绩 5 个 A 的佳绩，跻身国际汽车行业的前列。2005 年该项成果被评为“中国高校十大科技进展”，标志着同济大学汽车学院在国内燃料电池汽车技术领域占据了引领地位。

为了配合北京奥运会的“绿色奥运”计划，实现奥运中心交通零排放的目标，同济团队承担了 20 辆“超越三号”燃料电池轿车示范车队的研发任务。与“超越二号”相比，“超越三号”的研发在舒适性和可靠性上提出了更高的要求。在创新团队的奋力拼搏下，2008 年 20 辆“超越三号”燃料电池轿车成功亮相北京奥运会，经受了北京奥运马拉松开道、嘉宾接送等一系列实际运行考验，之后这批示范车辆更是驶出国门远赴美国加州开展了长达半年的示范运行。同济大学“燃料电池轿车动力平台关键技术”研发成果由此获得 2008 年国家科技进步二等奖。

随后，我国燃料电池汽车开始了面向产业化的研发过程。2010 年，同济大学新能源汽车创新团队与上燃动力、新源动力等燃料电池电堆企业，以及上汽、一汽、长安、奇瑞等整车企业合作，研制出 200

辆包括燃料电池轿车、燃料电池大客车、燃料电池观光车在内的示范车队，在上海世博会上开展了全球规模最大、运行条件最苛刻、时间最长的燃料电池汽车示范运行，揭开了我国燃料电池汽车产业化的序幕。在一路攻克燃料电池汽车低温环境适应性、耐久性、安全性和生产质量可靠性的技术难题后，研发成果“燃料电池汽车关键技术研发与产业化”获得 2019 年中国汽车工业科技进步特等奖，“长寿命商用车燃料电池系统关键技术及产业化”获得 2020 年中国汽车工业科技进步一等奖。

进一步夯实同济汽车的 “新能源”品牌

同济大学汽车学院在我国新能源汽车，特别是燃料电池汽车技术创新领域发挥了重要作用，做出了瞩目贡献。2020 年，习近平主席向世界作出了中国争取在 2030 年实现碳达峰，2060 年实现碳中和的庄严承诺。氢能产业发展将在双碳目标中起到重要作用，氢能燃料电池汽车也将面临前所未有的发展机遇。同济大学汽车学科也应抓住机遇，不断创新，引领燃料电池汽车技术发展，进一步夯实同济汽车的新能源品牌，为实现我国的汽车强国梦做出新贡献。

盛年不重来，一日难再晨

——采访赵治国老师

文 / 梁环伟



赵治国，同济大学汽车学院副院长，教授，博士生导师。2004年11月同济大学博士后出站后留校工作至今。2015年9月~2016年3月美国加州大学伯克利分校高级研究学者。目前主要研究方向为智能与新能源汽车控制。在国内外核心期刊及国际学术会议上发表论文200余篇，其中第一作者（含通讯作者）SCI期刊论文50余篇。以第一发明人已授权发明专利50余项，出版译著1部，参编教材2部，参编手册1部。作为主要完成人获上海市科技进步一等奖。

Q1：赵老师好，很抱歉在这种特殊的情况下与您线上见面。作为一个在同济大学汽车学院任教了二十年的教师，我想请问一下您留在汽院的理由？

赵治国：2002年9月我从西北工业大学博士毕业后便来到了同济大学汽车学院做博士后，当时汽车学院刚刚成立不久。博士后期间，先后参与了燃料电池轿车转向系统匹配、上海市科委汽车电子重大专项、上汽基金等研发工作，主持中国博士后科学基金2项。2004年11月博士后出站时，考虑学院具有卓越的科研环境与发展机会，在导师的强烈建议下我毅然决然地选择了留校任教，一晃已20年了。

Q2：那么通过这二十年的在汽车学院求学和任教经历，我想请问哪几件事给您留下了深刻的印象呢？

赵治国：总的来说，有3件事印象深刻。一为2005年10月，以华普海尚305自主品牌轿车为原型车，借鉴“登峰一号”的开发经验，作为项目协调人，积极协调各方力量，用了不到3个月的时间，同济研发团队与华普研发团队一道，联合开发了四轮驱动混合动力功能样车“登程一号”，“登程一号”样车动力系统方案为国内外首创，此外该车还装配了上海市科委资助研发的电动助力转向、电动空调及车载实时信息终端及智能仪表等先进电子系统。并在第七届上海国际工业博览会上进行了展示，在国内外引起了巨大反响，日本NHK电视台曾进行了专程采访和报道；二为2006年~2009年，作为项目技术负责人，带领研究生团队与华晨金杯汽车制造有限公司精诚合作，严格遵循产品车的开发流程，经

过艰苦卓绝的努力，先后开发了具有完全自主知识产权的中华牌SY7181CSEBBB弱混合动力轿车产品（国家发改委汽车产品公告第177批，图3所示）和中华四轮驱动强混合动力性能样车。2009年10辆弱混样车参加了大连达沃斯论坛示范运营，2010~2011年该款车型在沈阳和大连等城市进行了示范运营，2011年累计销售30辆，拉开了自主品牌混合动力汽车在国内实际销售的序幕。中华牌SY7181CSEBBB弱混合动力轿车和中华四轮驱动强混合动力性能样车的成功开发，标志着同济大学完全掌握了混合动力汽车产品整车控制系统的开发能力；三为2009年~2011年，作为项目执行负责人，带领学生团队，开发了具有自主知识产权的轿车用5速干式双离合自动变速器、电子控制单元（TCU）软硬件及样车，并进行了台架及装车道路试验。当时，国内自主品牌车企双离合自动变速器的开发也刚刚起步，依稀记得江淮汽车总工程师及青山变速器副总经理来同济参观并试驾了样车后都异口同声到“不可思议”。5速干式双离合自动变速器控制系统的研制成功使我在变速箱控制领域的研究迈出了坚实的一步。

Q3：确实是值得自豪的事情。那么作为一个阅历丰富的老师，您怎么看待汽车学院这二十年的发展历程？

赵治国：从新能源汽车技术研发所扮演的角色角度来回顾汽院这二十年的发展历程，我觉得可以划分为两个阶段，自2002年创立至2010年，学院更多的是新能源汽车技术研发与创新引领，学院老师冲锋陷阵，先后与国内各大整车公司合作，从无到有地研发了

诸多新技术和产品原型样机，在行业内赢得了良好声誉，也为行业输送了大批优秀人才。2010后，随着新能源汽车的逐步产业化，学院老师也逐渐从台前走到了幕后，在继续培养好人才的同时，助力于为企业解决关键瓶颈技术。

Q4：那么对您来说，您觉得同济汽车对您来说意味着什么？

赵治国：对我来说，同济汽车已成为品牌，是一代一代同济汽车人用自己的智慧、汗水和辛劳经营起来的品牌，作为同济汽车的一分子我感到骄傲和自豪，但也感到些许压力，作为汽院的一名教师和分管教学的副院长，我们有责任和义务将后续的青年学子培养好，让同济汽车这个品牌继续绽放光彩。

Q5：还有最后一个问题，那就是依照现在汽车行业的发展形势，您对汽车学院的下一个二十年是什么态度？

赵治国：随着汽车产业的快速转型、“新四化”技术的加速融合以及诸多优秀青年才俊的快速成长，汽车学院未来发展可以说依然前途光明、机会多多，但也充满诸多挑战，因为发展的道路从来不会是坦途的，我们唯有居安思危、只争朝夕和主动担当与作为，同济汽车才能永立潮头，下个十年才能持续引领。

Q6：最后请您为汽车学院二十周年说句祝福语可以吗？

赵治国：当然可以，我就借“意气风发二十载，创新引领数百年”祝福学院吧！

洞内 观天

——庞加斌



作者简介：

庞加斌，男，1970年3月出生湖北随州。1987年至1992年，中国科学技术大学工程热物理专业本科；毕业后经历3年重型工业企业的技术实践磨炼；1995年至1998年，上海大学应用数学与力学研究所流体力学专业硕士；1998年4月入职同济大学桥梁工程系、同济大学土木工程防灾国家重点实验室的风洞试验室，从事建筑与桥梁结构抗风研究，以及风洞技术；2000年至2004年同济大学防灾减灾与防护工程专业博士（在职）。

自2004年转入汽车学院，长期从事“汽车风洞技术”的应用研究。2004年至2009年，负责同济大学上海地面交通工具风洞中心建设项目；2009年至今，负责风洞中心的企业研发试验项目（气动与热力学专业），较好地完成了国内首座专业汽车风洞中心的建设、运行和应用服务3阶段技术使命任务。“同济汽车风洞试验”，成功地支撑了国内车企的自主品牌研发以及合资车企的本土开发《汽车空气动力学》项目10余年。

我与汽车结缘可追溯到1998年，入职同济的第一天就给TJ-2汽车模型风洞天平校准标定搬砝码。TJ-2模型风洞项目是当年汽车工程系与桥梁风洞试验室联合承担的上海市科委重大科技攻关项目，该项目得到了后来汽车学院创始人万钢博士的海外支持，也埋下了我2004年4月加入汽车学院并参加国内首座专业整车风洞中心项目的“伏笔”。

时光飞逝，我加入汽车学院也17年有余！回忆汽车风洞中心建设最艰难的时光，我常自嘲“风洞很深，掉进去就出不来了”，此言似乎不虚！再多算几年，从硕士研究生用风洞做论文的1996年算起，26年未曾离开过风洞，风洞里的人与外面的联系，似乎只有看不见的空气和无形的气流。我看洞外很艰难，洞外看我更不清；好在再大的困难都经不起时间打磨，回望过去随笔记下几段文字，且当“洞”内观天。

“冒险改行” 初心未改

从桥梁风洞实验室转入汽车学院算得上是人生的一次冒险改行，决心来自于有幸见识了德国汽车风洞的先进之处。1999年夏，借参与TJ-2模型风洞项目之光，我人生第一次出国见识了奥迪、大众和斯图加特大学三座汽车风洞实验室，现在很难描述当年那种大开眼界的感觉。举两个小例子：当时同济桥梁风洞调节风速还用电器，测量风压看液位差，这两样老物如年轻人基本没见过。TJ-2汽车模型风洞有了工控机测控系统，但原风机直流调速系统脆弱的抗EMC能力，每年都有次“飞车”的噩梦。2003年我听说同济要建如德国那样先进的汽车风洞，想一想都很有吸引力。

事实上，当年的同济桥梁风洞实验室在国内已经很先进了，它是

国家重点实验室，开创了国内桥梁抗风设计研究的先河，不仅填补了国内科研的空白，还让中国的超大跨度桥梁设计从上海南浦大桥开始牢牢地掌握在我们自己手里。但相比之下，德国斯图加特大学的风洞实验室从二十世纪三十年代开始持续研究创新，几十年走在国际汽车风洞技术的最前沿，我切身体会到差距之大。清醒地看到差距之后，我不满足于现状，回望17年前冒险改行，唯有感恩和庆幸那不变的初心！

使命“三部曲” 质疑中前行

同济风洞中心项目名气大压力也不小，回忆风洞中心奋斗的历程，经历了三个阶段，回答了三大问题，完成了三大使命。

我们能不能把汽车风洞建设好？风洞中心2004年底立项批复，到2009年边调试边试运行，历经4年，同济交出国际一流技术水平专业整车风洞中心。2010年试验服务全面开展，当年就有22家企业来同济吹风、听声和感知冷暖，这标志着同济完成了“建设好”的使命。

我们能不能把汽车风洞运行好？2011至2013年风洞中心试验负荷年增长率均超过50%，2014年风洞试验量超过当年项目立项《可行性研究报告》满负荷目标值，打消了国内外“能不能把风洞运行好”的顾虑。

我们能不能真正地形成国内整车和零部件企业的自主研发及本土开发？直到2019年，风洞中心连续6年超负荷运营，国内车企气动、风噪声和整车热管理团队从无到有，从零星个人到专业科室。同行得到共识：汽车空气动力学专业方向的自主或本土开发能力，基本固化到国内，同济风洞中心功在汽车行业内。

但是必须清醒，我们与国际先进水平的差距还很明显，国内同行的进步速度也很快。使命未尽，仍需努力！

“常用常新” 理想的现实主义者

我出生成长于国家缺衣少粮的年代，那时衣服破了就打个补丁。上班后师傅是位上海妈妈，她会织补，衣服破了缝缝补补后看起来还是新的。后来全国富裕了，衣服还没破就买新的。风洞管理可精准类比：以前仪器设备简陋，我们总是修修补补用很多年；看德国的风洞，几十年不间断升级更新，如巧手织补，修补的仪器设备总是先进的。

21世纪中国富裕了，高校也好企业也罢，实验部门习惯“买买买”。与“买买买”相比，织补模式的实验室管理吃力不讨好。但是，怀揣理想还是件幸福的事情，自寻的苦必有乐。同济风洞中心在多年的实验室管理方面，总结出“运维试”技术体系，坚持“常用常新”理念，成功保持整车风洞高质量运行12年。只有如此，才有科研创新的基础。

12多年运营管理，现实和理想之间还有距离，风洞中心的升级更新并不一帆风顺，但“常用常新”的理念必会得到理想的现实主义者的坚持和传承。

同济汽车风洞已经连续运行12年有余，我们寄望下个12年，风机不停转、仪器不死机，唯有如此，外人才能感觉到洞的存在，而洞内的人也有机会看看外面的天。

汽车产品管理与营销方向 建设发展历程回顾

——王宁

作者简介：王宁，2006年9月同济大学博士毕业留校任教，历任同济大学汽车学院讲师、副教授、博士生导师，汽车产品战略与产业政策研究中心主任、汽车电子与智能教研室副主任，受邀担任中国汽车工程学会汽车智能共享出行委员会委员。主持国家级、省部级、政府企业咨询项目50余项，发表SCI/EI检索论文50余篇。针对智能新能源汽车产品战略、智能汽车出行、汽车产业价值链等领域的研究具有丰富的经验和独特的视角。



我于2006年9月博士毕业留校加入同济大学汽车学院汽车产品管理与营销方向，作为早期专业建设发展的参与者之一，见证了汽车产品管理与营销方向从初创到壮大的发展历程，作为国内首个车辆工程工科体系下开展汽车产品管理与营销的综合交叉教学与科研的专业本科方向，整个学科方向的建设和发展抓住了中国汽车工业快速发展和智能新能源汽车战略新兴产业发展的机遇，构建了技术、产品、市场、供应链全方位一体的课程体系和专业教学科研团队。在本方向全体老师的共同努力下，汽车产品管理与营销方向在人才培养、科研创新方面，形成了技术创新引领、企业需求驱动、政产学研联动的特色发展模式。

创建阶段：1999-2002

汽车产品管理与营销方向最早可溯源到1999年的汽车营销管理学院，作为独立的二级研究机构挂在经管学院，首任院长是陈永革老师。2002年同济大学成立汽车学院，恰逢中国汽车工业第一个高速增长长期的起步阶段，汽车营销管理学院整体并入汽车学院，并设置了

汽车产品管理与营销本科专业，这是当时国内首家在汽车工程工科学科体系下纳入汽车产品的开发、战略、市场、服务管理等内容教学和科研的本科专业。

发展阶段：2002-2007

汽车市场营销与产品管理方向从建立之初就得到学校和学院的高度重视和大力支持，随着中国汽车产业2002年迎来第一个快速增长期，汽车产品管理与营销方向也开始进入快速发展期。在这一阶段，本方向的相关老师积极参与了汽车城的规划、上汽大众营销和售后服务体系的搭建，并将相关的企业需求转化为人才培养的素材案例，实现了人才培养的理论和产业实践的有机衔接。同一时期，由于市场的快速发展导致汽车产业人才变得紧俏短缺，我们又获得了国家人力资源保障部和发改委的支持，积极拓展汽车行业人才的技术、市场培训业务。也是在这一时期，汽车产品管理与营销方向在业内的影响力快速提升，加上同济汽车深厚的中德背景，宝马、奥迪、奔驰等高端品牌也看到了中国市场的重要性，积极与我们建立了战略合作伙伴关系，探究当时中国汽车消费市场的用户行为、品牌偏好、生活方式等，从而为产品开发和定位提供决策支持建议。在这种战略合作框架体系

的基础上，本方向老师带领学生团队共同完成相关课题研究，学生从项目建议到调查、访谈、PPT制作、汇报从始至终系统参与，不仅进一步巩固了课堂理论知识，也充分锻炼了战略分析、社会调研、报告制作等实践创新的能力，当时就调研样本分析和PPT修改等事情与学生讨论到凌晨的情景仍记忆犹新。通过这种产学研的良性互动，我们又陆续开拓了像上汽大众、上汽通用、广州丰田等合资品牌和像吉利、长安、比亚迪、上汽乘用车等自主品牌的产学研合作。这种依托企业实际需求进行的产学研合作的人才培养方式受到了很多同学的欢迎，他们也因此找到了不错的工作。

拓升阶段：2007-2015

从2007年开始，随着汽车学院在新能源汽车领域研发实力的提升、上海世博会核心区域零碳交通体系规划的出台，在上海市科委社发处领导马兴发、郑广宏的指导下，我们成立了上海世博会新能源汽车示范运营方案设计研究课题组，我清楚地记得当时经常到相关部门汇报规划方案的情景。也正是在这个时候，我们开始积极关注对新能源汽车的商业模式、示范应用和产业政策等方面的研究。2010年，世博会成功举办，作为新能源汽车示范运营方案的策划者，我们方向的很多老师作为基地保障联络员直接进驻到世博园示范园区，经过世博会新能源汽车大规模的成功示范运营，我们积累了丰富的技术经济验证分析经验，也为后来相关领域的科学研究拓展了详细的实践案例。同年，国家出台政策鼓励私人购买使用电动汽车，中国汽车产业开始进入低碳电动化转型战略期，为了更好地推动新能源汽车产业的发展，我们成立了新能源汽车产业化研究中心，系统参与了科技部“十城千辆”和上

海世博会新能源汽车示范运营保障等相关方案的策划，逐步形成了融合工程技术及产业战略的综合交叉学科研究竞争优势。当时，这是国内第一家在汽车学院系统内探究新能源汽车产业化发展的专业研究机构，我们方向也获得了科技部863计划项目、国际合作项目、科技支撑计划项目、上海市软科学基金重点项目的支持。这一时期恰恰也是中国汽车产业第二个快速发展的阶段，我们在继续扩大国内外汽车产业研究的同时，也扩大了与德国柏林工业大学、慕尼黑工业大学、亚琛工业大学、布伦瑞克工业大学和达姆斯达特工业大学等高校科研项目及人才联合培养的战略合作，提升了汽车产品管理与营销的国际影响力。

融合阶段：2015-2021

在这一时期，中国汽车产业开始进入“电动化、智能化、网联化、共享化”的转型升级新阶段，车辆工程领域学科交叉融合的趋势日益明显，汽车产品管理与营销方向也开始积极探索智能驾驶时代移动交通特性、电动共享出行、用户交互感知、低碳战略、智能座舱和互联网消费行为等新领域的前沿课题。围绕智能型新能源汽车产业的相关产学研研究也逐步深入和扩大，这些研究一方面得到了国家社科基金、上海市软科学重点专题规划项目、科技部专题咨询项目、电动汽车百人会咨询项目的资助，依托项目的研究成果凝练提交上海市委决策咨询专报，并得到了市委书记李强的批示；另一方面与行业协会、传统整车和零部件企业、互联网企业、新造车势力等产业链企业建立了汽车生态大数据联合实验室，持续推动企业需求导向的创新人才培养战略。

同一时期，我们也通过大学生创新项目、暑期社会实践活动来提升学生创新能力素养及职业生涯规

划发展。其中有一个上海市级大学生创新项目让我印象非常深刻，当时电动共享出行刚开始在国内发展，面临较多的问题，基于科技部和上海市科委实际课题的研究需要，我们提出了电动共享出行用户选择行为分析的创新项目，最后入选上海市大学生创新项目，我们研究团队的三名同学，利用周末和假期时间系统地参与课题研究，比如问卷设计、调研实施、模型构建和结果分析等等，并积极与我讨论。通过这个项目，学生除了系统的认知完成科学研究的整个过程体系外，还掌握了研究具体问题的建模方法、软件使用及专业解读能力，这让我感到非常开心。现在我仍在指导学生的国创项目和挑战杯项目，汽车学院的学生的创新实践能力让我印象深刻，他们的学习能力和创新能力非常强，也有很多学生通过这样的项目最后加入到我们课题组继续攻读硕士和博士。

针对汽车产业的颠覆式变革，学院也根据产业和人才培养需求及时做出了调整，2020年成立了三个教研室，汽车产品管理与营销方向整体并入汽车电子与智能教研室，开始了智能电动时代新的征程。

未来展望：2022-

百年大计，人才为本。汽车产业正在经历百年未有之大变革，对学科建设、人才培养提出了新的挑战，作为时代的弄潮儿，我们应当勇于担当，聚焦新时代汽车产业生态技术创新、产品研发、市场需求、移动服务的协同变革，依托汽车工业数字化变革打造数据驱动的生态创新人才培养体系。恰逢学院成立20周年，在此祝福学院发展前景似锦，为中国汽车工业的发展贡献更多的同济智慧。

见证世博会

整理 / 谷明蓉

编者按：

世博会——是一项在人们心中与奥运会、国际杯相同级别的国际盛事。世博会，是一个国家文化软实力的象征，例如英国的种子圣殿，荷兰的快乐街，阿联酋的沙丘等展馆都完美地体现了当地的文化特色。当然，主办方的表现也是世博会的一大看点。

“绿色出行，让世博更清洁”是上海世博科技主题。世博会期间总计投入示范运行的新能源汽车达到 1017 辆，是目前世界上最大规模的新能源汽车商业运营的“舞台”，其中 173 辆燃料电池汽车由同济大学汽车学院团队研发完成，装配 3 种不同类型汽车，包括 70 辆燃料电池轿车、3 辆燃料电池客车和 100 辆燃料电池观光车。这些车辆服务上海世博会共 184 天，经受了 400 多万观众的检阅。

超越系列和春晖系列是同济人在中国汽车发展史上所添上的浓墨重彩的笔画。超越系列在 2008 年北京奥运会上的奥运示范运行吸引着世界的目光，而春晖系列则在 2010 年的上海世博会上表现出色。

2001 年，陈辛波教授访学结束返回同济时，恰逢同济在万钢教授领导下倡导发展新能源汽车技术，并成立了新能源汽车工程中心。在日本访学时，陈辛波教授在 NHK 电视台看到日本 Keio University 环境学部清水浩教授团队开发高性能的八轮独立驱动电动汽车 KAZ，其最高车速竟达到 311km/h 的报道，深受震撼。没耽误多久，陈辛波教授就把从网上下载打印的 KAZ 电动汽

车的相关图片和资料转交给领导参考。

2002 年春节后陈辛波教授和沈勇老师共同指导和带领学生完成一台四轮轮毂电机驱动的微型电动汽车动力平台设计与试制。时间十分

紧急，当时还缺少轮毂电机等关键部位的支撑，给研究带来了不小的困难。当时国内还找不到适用于电动汽车的轮毂电机，此时任工程中心主任的万钢教授亲自联系时任上海安乃达驱动技术有限公司总经理的贡俊先生，将其新开发的电动摩托车轮毂电机结构改制成微型汽车用轮毂电机，陈辛波教授从一家修车店找到了能与之适配的摩托车车轮；没有适用的双横臂独立悬架组件，基于网络信息，陈辛波教授与当时负责悬架设计的学生周平即赴宁波优适捷传动件有限公司现场考察，选用其沙滩车悬架组件改制而成；没有适配轮毂电机的专用制动器，学生凌玺炯选型匹配了摩托车用盘式制动器；学生张雪飞选择微型汽车用齿轮齿条转向器，再根据整车布置参数和最小转向半径要求设计转向梯形机构；为了同济第一辆电动概念车可以有不“锈”的纪念，凌玺炯设计了不锈钢车架，并手绘了美观大方的车身造型。



2010 年上海世博会交车仪式

在制作时甚至将四平路校门对面的不锈钢门窗电焊工小熊师傅请进汽车系“小白楼”实验室助力；在汽车独立悬架和转向机构设计过程中，陈辛波教授着手推导双横臂独立悬架导向机构和转向梯形机构的运动学计算公式，并编制 VB 程序进行优化设计，给予了学生比较具体的理论指导。同时，沈勇教授指导学生同步构建 48V100AH 的车载锂电池系统，匹配充电器，并设计开发了基于单片机的四个轮毂电机差速控制系统。克服了种种困难，研发团队终于如期实现了四轮轮毂驱动微型电动汽车的平台展示和试驾行驶，成为 2002 年校庆期间吸引校友和来宾的一道独特风景。

校庆结束后，在工程中心组织领导和上海燃料电池汽车动力系统

有限公司的合作支持下，研制小组又在概念车平台上加装了一组 5kW 的低压型氢燃料电池系统，包括 2 个金属储氢瓶和空气供给系统，实现了氢燃料电池和锂电池的氢-电混合动力系统。2002 年 8 月左右，万钢教授在南校区操场上亲自驾驶这台四轮轮毂驱动的燃料电池概念车绕跑道行驶一周，并邀前来同济视察和参加新能源汽车工程中心揭牌仪式的时任科技部长徐冠华同志随车体验。2002 年 10 月，按照中程中心的要求，研制小组对概念车平台进行结构优化和改制，并匹配设计制作了具有一定美学外观造型的透明有机玻璃车身覆盖件。11 月初，整车作品正式以“春晖一号”命名，成功参展第四届上海国际工业博览会并荣获“创新奖”。随即人民日报、解放日报、文汇报，以及网络媒体等，均进行了相关报道和高度评价，吸引了社会各界的广泛关注。

随着“春晖一号”概念车平台的初步成功，工程中心进一步加强了轮毂驱动电动汽车技术的研究力量。从 2003 年开始，在瑞安楼 9 楼顶层阁楼内专门设立了四轮驱动电动汽车研究组，指导教师团队中也新增了 2002 年 12 月刚从日本 NSK 归国的 EPS 专家陈慧教授和来自哈工大机器人研究方向的博士后卓桂

荣，主要负责四轮轮毂电机驱动防滑等动力学控制。同时，“春晖一号”的研制，也极大地激发了同济学生参与汽车科技创新实践的热情，汽车学院也开始着手筹备学生创新基地建设。2003 年开始的“春晖二号”设计试制，则吸引了包括汽车、工业设计不同

学科的更多优秀学生积极参与。“春晖二号”面向 2010 上海世博会示范运营的燃料电池场馆车应用场景，设计了扁平化、低重心、双层结构的高刚度轻量化骨架式底盘车架，采用了前后结构相同的双横臂悬架-扭杆弹簧-电动轮模块，以及氢电混合的燃料电池-锂电池动力系统，匹配了学生团队自己设计制作的可脱卸式车身。体现了高效节能、零排放与先进电动汽车底盘结构模块化相结合的发展理念。作品成果荣获 2003 年第八届大学生课外科技作品挑战杯一等奖。

2004 年，四轮驱动电动汽车研究组带领学生研制了具有线控转向功能的四轮驱动微型电动汽车平台“春晖三号”，并参展 2004 年中国国际工业博览会；2005 年，研究组师生研制了采用铝镁合金车架结构、具有线控转向功能的四轮驱动



2010 年燃料电池观光车服务上海世博会

电动汽车平台“春晖三号”，以及四轮驱动微型电动轿车“春晖嘉乐”，作品均成功参展 2005 年中国国际工业博览会。其中，“春晖嘉乐”的外观造型设计，吸引了来自日本京都纤维工艺大学设计管理学教授藤户先生和留学生郑奇硕士的积极参与与贡献。同济师生的新能源汽车创新成果日益受到国内外同行的关注。

2006-2010 年，上海燃料电池汽车动力系统有限公司对春晖系列微型电动概念车平台研究成果进行了技术吸收、成果转化和优化改进，实现了面向 2010 上海世博会示范运营的产品工程化开发。

青春年华易逝，
少年风雅永传，

，

三
三
三



汽车学院学生组织介绍

丰草绿縟争茂
佳木葱茏可悦

同济大学汽车学院自 2002 年成立以来，注重不断丰富教学内容与学习生活。与此同时，许多学生组织也如雨后春笋般冒出来，既承担了部分学院事务，也彰显着同学们各具特色的兴趣爱好。其中，有为学院学生工作的学生会和研究生会、编撰学院杂志的记者团、宣传汽车文化的汽车文化宣讲团、管理负责各类学生竞赛和创新项目的创新基地和汽车爱好者协会，更有代表同济汽车参与国内外赛事的五大学生创新车队。这些社团组织由学院指导，以学生为主体，不仅起到丰富学生课外生活的作用，还是学生参与学院建设和发展的青春舞台。

汽车学院学生会

创立于 2003 年 9 月，自成立伊始，就将为同学服务作为工作方向，从此成为学院和学生的沟通桥梁。19 年来，始终保持初心，竭尽全力为同学们服务，发展至今，已在体育赛事、文化艺术、思想引领、联谊交流、爱心关怀和志愿实践等六个方面开发二十余项精品活动，其中学院品牌活动“一二·九”歌会、歌手大赛、济旦联谊以及表彰晚会更是受到广泛好评。在刚刚过去的一年中，汽车学院学生会稳中求进，在适应招生模式和人才培养方式变化带来的挑战的基础上，加强了与其他院会的交流协作，也加强了与校学生会、校团委等校级组织的校院联动，成功举办了多项特色活动。

汽车学院研究生会

汽车学院研究生会是在学院党委领导、学院团委指导下，由汽车学院研究生组成的学生组织。汽车学院研究生会始终以全心全意为全体研究生服务为宗旨，紧扣时代主题，突出问题导向，围绕中心服务大局，始终坚持“自我管理、自我教育、自我服务、自我监督”的原则，树立“学习型、服务型、创新型”学生组织的良好形象，紧密团结带领广大同学，围绕学院中心开展各项活动，在学院研究生学生工作中发挥着重要作用。

汽车学院记者团

汽车学院记者团是以本科生为主体的媒体型学生组织，由一群热爱文学，摄影，排版设计的同学组成，主要工作是组织采访学院教授和校友并编纂院刊《同车行》，将学院最新发展，科技前沿动态，先进人物访谈，校友成功经验等分享给学院同学，也为学院的其他学生组织、学院的老师和同学提供服务。

汽车文化宣讲团

由汽车学院指导的学生社团，已传承十七年。社团吸引了众多爱好汽车文化，热心志愿的同学加入。汽车文化宣讲团致力于走进中小校园，普及更前沿、更深层的汽车知识，讲述汽车史上的经典故事，使孩子们沉浸于汽车文化的盛宴中，探索和坚持对汽车的热爱。同时社团还开设有相关的一系列汽车文化课程和视频，方便社团对校外宣传汽车文化。

汽车爱好者协会

成立于1993年，立足于服务广大汽车爱好者、传播汽车文化，是同济大学汽车学院历史最悠久的学生社团。协会下设企划部、新媒体部、实践部、外联部及秘书处，各司其职，负责协会的日常运营。协会每学期都会举办多项品牌活动，如 Autorace 素质拓展、“汽车青年说”系列讲座、F1 中国大奖赛现场观赛等。协会在参与运营的“汽车青年说”微信公众号中发布的推文总量已经超过 700 篇，是协会普及汽车知识、传播汽车文化、聚焦新闻热点、联络会员感情、助力校企合作的前沿阵地。

同济 PACE 中心

同济 PACE 中心由美国通用公司赞助成立于 2007 年，是致力于前瞻性交通工具设计及工程实现的工作室。车队历届成员来自经管、电信、机械、传媒、交通、软件、材料、轨交、中德等等，分设国际合作项目组 and 自主研发项目组。同济 PACE 致力于前瞻性交通工具设计及工程实现。自主研发项目于 2017 年获墨西哥 CIC 年会年度第一名、2021 年获 IDEEA 年会全球第一名。在 PACE，你总能找到创意的落脚点。

同济大学大学生汽车科技创新实践基地

同济大学大学生汽车科技创新实践基地简称创新基地，成立于 2003 年，是同济大学汽车学院下的一个由学院引导，学生组织并参与的学生组织，是以汽车科技创新为载体，以汽车学院大学生为主体，面向全校各专业、各年级，集创新实践、兴趣爱好、技能培训、创新项目一体的科技创新实践基地。

近二十年来，学院不断推进大学生创新实践活动的覆盖面，培育出同济大学翼驰车队 (TJU Racing Team)、志远车队 (ZEAL ECO-POWER)、电车队 (DIAN Racing)、智能车队 (TU-Smart) 和 PACE 中心等多支具有国际水平的大学生车队，并在国内外重要赛事中屡获大奖。学院孵化的创新项目在“挑战杯”全国大学生课外学术科技作品竞赛中屡获佳绩。同时我们也在不断尝试开拓更加多样化的创新活动，组织更加高质量的创新知识分享论坛，努力打造一流的学生车队，一流的创新项目，一流的品牌文化为同学们在创新领域方面更好的保驾护航！

五大学生创新车队

同济大学路特斯翼驰车队 (TJU Racing Team sponsored by Lotus) 成立于 2007 年该车队现有 5 个部门，共 120 余人。设有底盘部、动力总成部、电控部、车身与空气动力学部、商业管理部，另设有总布置组、车手组、无人车组三个平行小组。车队曾接受包括 CCTV、汽车之友等多家媒体采访报导，并多次受邀参加上海国际车展、世界内燃机大会暨展览、中国汽车工程学会年会暨展览会、中国 (上海) 国际技术进出口交易会、无锡国际设计博览会、中国开源造车大赛等活动。

同济大学志远车队 (Tongji Zeal Eco-Power)：“一升油究竟可以跑多远？我们来告诉你：志远。”志远车队 (Tongji Zeal Eco-Power) 是同济大学全校成立最早、历史最久、成绩最好、得奖最多的车队，也是国内顶尖、亚洲一流的节能车队。志远车队自 2000 年建队以来以推动环保技术发展、充分利用地球资源为宗旨，以挑战汽车能源耗费极限为目的，设计研发节能赛车。车队隶属于同济大学汽车学院创新基地，由整车组、动力组、底盘组、电控组和行政组共 5 个组构成。曾多次参加壳牌汽车环保马拉松、本田节能竞技大赛，至今已在各类比赛中获得四个亚洲冠军，十二个全国冠军，并创下了一升油行驶 2690km 的中国纪录。

同济大学 DIAN Racing 车队，是同济大学大学生电动方程式赛车车队。车队每年自主设计、制造一辆大学生电动方程式赛车，参加大学生电动方程式系列赛事。车队自 2013 年 3 月正式成立至今，出于对速度和效率的追求以及对环境的关注，凝聚了数百位具有国际视野以及创新思维的 DIAN Racer。车队的宗旨是打造世界一流的赛车团队，参加 FSAE 系列赛事，打造新能源汽车产业交流平台。DIAN Racing 将专注于高规格赛车设计制造和高效的项目管理，积极参与世界大学生方程式汽车大赛。

DIAN Racing Driverless 无人车队成立于 2020 年，是同济大学大学生无人驾驶方程式赛车车队。车队依托于同济大学 DIAN Racing 平台，积极探索智能驾驶与新能源技术的融合，为同学们提供汽车智能化的实践园地。车队承载了 DIAN Racer 们迈向智

能化的期望与追求先锋技术的渴望。DIAN Racing Driverless 将代表学校征战 FSAC 系列赛事，并积极参与到世界大学生无人驾驶方程式中去。

同济大学智能车队 (TU-Smart) 成立于 2005 年，旨在培养学生团队合作意识，体验工程性研究项目的完整开发过程。主要参与全国大学生“恩智浦”杯智能汽车竞赛。车队主要分为环境感知、系统集成、机电控制三个技术方向。车队队员来自多个学院，汇聚了各个不同专业领域的人才。



研科技精深，望世界广大

——“PACEer”们说

我是同济大学 PACE 中心第一届成员，当年和张震一起负责的 PACE F1 赛车和 PACE 2015 概念车项目至今历历在目，我清晰地记得那时和十多位同伴一起做概念和功能设计时头脑风暴的样子，记得与全球成员沟通时收获的广阔视野，还记得赛车在密歇根揭幕时的惊艳与感动。那些年里，PACE 中心给我提供了一个极好地平台，让我了解产品开发流程，融合自己的创意，最终创造出属于自己的产品，大家的构想和愿望，得以在这一路的辛勤付出中绽放！毕业后，我们带着自己的梦想各奔东西，很多都做出了自己的成绩，同时，我们中的很多也一直保持着联系，就像我和张震，继续想当年一样沟通自己的想法，延续着我们在 PACE 的合作。

我一直对于科技创新有强烈的兴趣，后续去了美国继续学习和工作，陆续从事了 NASA 火箭发动机平台，美国科学基金飞机传感器，高精度机器人的学术研究等。我从当年专注于一辆车的设计，到目前管理着全世界最大规模的机器人自动化应用，而这些和当年的敢想敢做是分不开的。学校和指导老师给了我们足够大的平台，让我们在其中充分发挥自己的想象力，和团队一起实现自己的设计，用自己的力量，为世界做出改变。

现在的世界变化很快，你们有着太多的事情可以去学习、实践，更重要的是，PACE 中心 15 年的历史还给予了你们许多前辈的经验，这些都是十多年前没有的。在这样的机遇下，你们有着许许多多的可能，同时无论你们做什么，一定要相信项目中任何部分都不是独立的，一切的努力都将汇聚成产品，惠及到所有人。

我祝愿各位在新的时代下，能够勇于表达自己，愿意奉献，做出能让自己骄傲的作品。

—— PACE 首任队长 杨正源

十分幸运，可以在同济大学汽车学院见证中国汽车工业的飞速发展，学院给了我很好的机会，开阔了我的眼界，增长了我的能力，PACE 中心便是这其中最重要的经历。

在当年的概念小车项目中，我们打破现有边界，研究科技前沿，设想未来科技如何解决现在的汽车问题，而每当我想起当年的 F1 赛车项目，仿佛都能听到，当来自全球 20 所大学的团队齐聚 GM 总部，看着幕布从赛车上缓缓揭开时爆发的欢呼声。

从汽车学院毕业后，我赴美先后在伦斯勒理工和斯坦福深造，随后在硅谷从事风险投资。18 年有幸回母校投身科技创投，先后在同济校友基金和同济启帆创投担任高管，支持了像 UCloud、同驭汽车、同陆云等同济系项目。

回想当年，收获颇丰，最大的可能是认知的提升，其中印象最深的莫过于线性思维的局限。设计概念小车时，我和联合队长杨正源聊到过自动驾驶，但并未把此作为概念小车的主题，我们都没想到自动驾驶会来得那么快。F1 赛车项目也是，09 年，布朗 GP 等三支车队抓住了 07 年新规则的“盲点”，设计出了一种双层结构扩散器为车队带来了重大优势，而我们负责的正是扩散器，却完全没有往双层的方向去想过。所以最后，我想祝同学们大胆创新，不要给自己的项目和自己的未来设限。当今汽车产业正像 15



年前，在新四化下有太多的机会，未来属于你们，也祝 PACE 项目越来越好。

—— PACE 首任队长 张震



我于 18 年加入 PACE 的队伍，成为工程部的一员。在入队的当初，我抱着能够发挥自己创造力，到国际上开拓眼界的希望，投身于 PUMA 项目的完善中。亲眼所见车队十周年的丰硕成果和辉煌战绩，我也希望能够参与其中。

随着通用赞助商的离去，以及疫情的突然袭击，正当我成为主力队员的时候，PACE 车队面临了前所未有的困难。我临危受命，担任了与大陆公司的合作项目的负责人，和为数不多的队员一起，接手完成 ISAC 项目的完成和顺利结题。接下来，我又参与负责了 2021 年 IDEEA 年会项目，组织队内和国际间的合作。那次的国际年会上，我们取得了国际一等奖，这也是近年来车队取得的最好成果。

我在 PACE 的这四年里，学到了许多专业技能，丰富了自己的阅历，也在老师的帮助下获得了赴新加坡深造的机会。我想感谢各位学长学姐在历年为 PACE 做出的贡献，让我能够

随着最初的疫情影响的逐渐褪去，车队也迎来了新一批有志之士。他们对项目有着无限的灵感，也对学习专业技能充满兴趣。在新的一批负责人的带领下，一个个新项目有条不紊地开展起来，我们也与其他车队展开合作，并找到了新的赞助商。PACE 在 15 周年到来之际，逐渐发展壮大。

有此机会加入这个车队，并丰富了在嘉定的这四年的学习生涯。预祝 PACE 的 15 周年活动成功举办。

—— PACE 现任副队长 张自安



PACE 是一个合作、进步、创新的团队。我很荣幸能够成为 PACE 的队长，和同学们一起愉快地完成各类项目，一起展望未来。作为一个不甘于书面知识的我，找到了我能发光发热的地方。我们不断地进行各种尝试，提出天马行空的想法；我们一起参与各类国际、国内的大赛，取得了最高国际冠军的成绩；我们一起钻研技术，学习知识，提升自我。

2020 年我加入 PACE，成为了负责人组的一员，在其他负责人的帮助下带领队员一起完成 Helen 项目。在车队的平台上，我运用我的规划能力和协调能力进行项目的统筹。在车队管理的过程中，我始终坚信创新和凝聚力是团队发展最重要的两大来源。我目睹旧人毕业、升学、奔向远方，也看到新人满怀憧憬和激情加入到我们之中。当然，车队现在的成就和一届届前辈们的努力是密不可分的。

疫情封校开始后，我们转入了线上协同工作。在这样的环境下，我更加地意识到了团队凝聚力的重要性。这是一个同舟共济的时代。济，渡过之意。相信在我们的共同努力和学校的各方面支持下定能共度难关，迎来新一轮的朝阳。

在 PACE 的工作，让我认识到了我真正所爱，也明确了未来发展的目标。依托在 PACE 的经历，我进入大众中国的创新部门实习，而我的实习内容竟然和车队工作惊人的相似。在未来，我也会将创新与合作作为我的工作信条，走出属于自己的道路。

—— PACE 中心现任队长 韦欢夏



21 国际赛



21 国际赛

学院组织新老骨干互信 ——汽车文化宣讲团

初创时，那初心的种子，如今已长成参天大树了吧！多年以后，念起当年耕种，再回望，在一丛丛浓荫葱茏中的，是我们最好时光里的青春飞扬！

你美好时光易逝，念想却拉得很长。交出接力棒的那一刻，我们目送对方远行，但只要还在这里，我们就是组织的一部分！

亲爱的邓世越学姐：

自接任汽车文化宣讲团的团长以来，已有一个半学期了。从刚开始的因为没有经验而对社团的一些工作不知从何下手，到现在已经能够有计划地实施一些预想的工作；从与学院或其他学校部门对接时稍感紧张，到现在能够完成好学院、校团委等安排的任务——我在宣讲团中得以磨练自我。现在社团的各项工作已经能够有序开展，其间遇到困难时不乏邓姐的耐心指导，这令我十分感激，邓姐时常挂念宣讲团的工作，也让我非常感动。今天借着这封信，将宣讲团近一个半学期以来的一些工作成果报告给邓姐，同时我也有一些疑惑想向邓姐请教。

去年八月份，我和几位同学刚接到换届的消息，当时由于没有筹划宣讲活动的经验，开学后才开始联系中小学，而当时有意向的学校都已经安排好课程，不便再做改动。于是去年下半个学期，宣讲团本应常规开展的宣讲活动也变成了不定期接到任务开展的几次宣讲，这使得新加入的同学们没能尽快得到锻炼，这是我比较大的失误。

尽管如此，我们在上个学期也开展了一些很有意义的工作。在嘉定校区，汽车文化宣讲团代表汽车学院参与了爱心义卖活动，组织了汽车学院的一些热心同学捐献物品、筹集善款，为山区的孩子送去爱心；在四平校区，宣讲团也在12月份的爱心集市上摆摊设置小游戏，吸引了很多热爱汽车的同学驻足参与。我们还报名参加了“时代之音进校园”活动，原定进入小学授课，三位同学精心准备了课程，之后由于疫情原因，未能如期开展，小有遗憾，但此次备课也为宣讲团的课程库贡献了一堂完全由20级同学制作的新课程，十分可贵。得益于去年上半年宣讲团前辈们的付出，以及下半年宣讲团同学们的共同努力，在去年校团委对志愿公益组织的评比中，汽车文化宣讲团获得了“2021年度同济大学优秀青年志愿服务项目”的荣誉，这给予了大家极大的鼓舞。

担任团长以来，我也颇有感触。要经营好一个组织，让各项工作有序开展，既在个人之谋，亦在人心所向、知人善用。刚开始，我喜欢所有重要的工作都自己完成，只给成员安排一些随同参与或重要性不大的任务，时间长了就感到压力很大，自己也忙不过来。随着对成员的了解加深，我开始尝试把重要的工作安排给一些同学来做，我负责把控方向，定期跟进进度，我发现其实之前也低估大家了，对于一些能力很不错的同学，把任务分担给他们是完全可行的！这里就不得不提在四平校

区爱心集市的那次活动，当时20级核心成员都有学业分不开身，我大胆尝试把这次活动从策划到实施全盘交给21级的朱志宏同学，我只是定期询问进度，出乎我意料的是，朱同学非常完美地完成了这次活动，从前期策划到后期报销等都没有缺漏。自此，我便更加放心把任务安排给同学们一起分担，收获了很好的效果。比如在2022年的寒假期间，我组织一部分同学把宣讲团原有的“大国汽车”课件细心打磨，最终形成了一个较精品课程；另一部分同学联系学校周边的中小学，成功联系到了同济大学附属小学，预期开学后周常宣讲（现因疫情原因暂停）。这些，都离不开宣讲团伙伴们的积极配合。开展工作之余，一些伙伴在我交流时的肺腑之言，也让我非常感动。

近段时间，我在宣讲团的工作中有一些疑惑，在这里想请教邓姐。疑惑之一，原先计划这个学期组织一两次团建活动，给伙伴们一个放松愉悦的机会，增进彼此的感情，但如今疫情形势严峻，线下活动无法开展。在安排工作时，我常有愧疚之心，总担心伙伴们会不会觉得我一直给他们安排任务，没有娱乐，心生不悦。疑惑之二，我知道每个人都有个性，对于汽车文化的认知也会有出入，近期在让同学制作课件时，尽管我事先反复引导，但是最终做出来的成品还是会和我本意有较大差距，但我也不能让同学重做，毕竟这也是他们的想法和劳动成果，于是我就只能自己修改一部分，但这样又会耗费我的一些时间。疑惑之三，为了不让21级接任时没有准备，我已经开始思考下一届核心成员的人选。我认为，应该选择对汽车文化、对宣讲有热情的同学，这样他主持起工作来也会尽心投入，但几个人选里，有的很有热情但做事粗心大意，有的组织管理很有潜力但又与同学们沟通较少，我现在很困惑应该以什么为主要标准，担心选择不当会耽误宣讲团传承。

近期疫情形势严峻，汽车学院宣讲团参与了上海市多所高校共同举办的“抗击疫情云托班”，为上海市抗击疫情人员的子女开设线上兴趣课程，课程于每周六晚有序开展；又与景格科技的姜老师合作，制作针对低龄儿童的汽车文化课程。当今情况下，趁线上活动之际，宣讲团潜心打磨课程，锻炼成员宣讲水平，提升社团宣讲质量，希望能为之后的线下活动打下良好的基础。

希望邓姐能于学业之中抽出时间为我解答以上疑惑，也看看汽车文化宣讲团的发展，学弟静待邓姐的回信！

—— 现任汽车文化宣讲团团长 刘俞呈

亲爱的刘俞呈学弟：

非常感谢一个半学期以来你作为汽车文化宣讲团团团长对于整个社团以及学院的贡献，作为一个社团的社长，不仅要有专业知识，更要有强大的心脏和统筹规划的能力。对于你提出的问题我也非常乐意解答，在回答你的问题之前，想先对你和各位宣讲团的伙伴们说一声：你们辛苦啦！

首先，我想对于换届时的匆忙安排对宣讲团的各位小伙伴们道歉，由于疫情反复不断，为了降低病毒传播的风险，宣讲团的许多线下活动从2020年开始就受到了影响。与此同时，疫情对于社团活动的影响也为社团招新带来了很大的压力，从而导致社团的人员一度紧缺，各项活动也需要仅有的几名成员轮班进行。不过在换届之后，大家对于疫情之下的生活模式有了一定的适应，我也很高兴看到了有一些新成员的加入。而“新成员充电计划”也是19级各位学长学姐想要实现的一点，新成员刚刚加入宣讲团时也可以经过一段时间的沉淀与准备，经过充足的学习之后再加入对外宣讲的队伍中，这样也许会有更好的效果。

汽车学院对于汽车文化宣讲团的定位是学院的一支志愿服务团队，所以除了日常的宣讲工作之外，汽宣人也经常在学院的各项志愿服务活动中奔波，在2021年秋季学期我也在爱心义卖的活动中看见了汽宣人的身影。作为“过来人”，我看见了这项光荣的任务有人继承，真的十分感动，也十分自豪。在疫情期间，许多活动的安排随时都可能受到不同程度的影响，如果真的打乱了原有的规划，我也希望你们可以及时调整计划，摆正心态，继续加油呀，我相信你们是最棒的！

作为一个社团的团长，你一定是整个社团中需要付出更多的人，辛苦你啦！其实我当初接手宣讲团时也遇到过许多难题，有许多困惑，有时也会因为许多繁杂的工作在同一时间堆过来而感到崩溃，不过好在宣讲团的伙伴们都很给力，我们都是在一起在摸索中成长，一起并肩前行。

对于你的第一点疑惑，其实在去年我带领宣讲团的时候，我也曾有过同样的为难之处。如果没有疫情影响，

我们也许有许多娱乐方式可以选择，比如一起找时间外出进行团建活动，在室外组织一些游戏，轰趴或者桌游之类的，现在以上的各种设想在短期之内恐怕都难以实现了，但是这并不是你的过错，相信大家也都会理解的。至于如何让大家放松，虽然方式受限，但我认为还是可以找到一些方法的，比如大家在线上可以一起K歌，或者利用一些APP和小程序里的游戏来增进彼此的感情。对于你的第二点疑惑，我在任职期间也深有同感，其实每个人对于汽车文化的认知的侧重点是不同的，与此同时，我们在为宣讲任务做准备时，也一定会收到校方对于课程目标的要求。作为所有课程材料的汇总人，你需要做的是在任务下达的时候把这个课程“一定要做到”的目标传达下去，只要宣讲团的小伙伴们准备的材料足以满足课程的硬性要求，其余的部分也可以进行一定程度的自由发挥。对于你的第三点疑惑，首先我认为提前准备社团的交接工作是非常有必要的，而在选择下一任的人选时也势必会让你产生许多纠结。我的建议是：可以去询问各位成员的留任意愿，并且以留任的意愿程度作为占比较大的参考，基本确定了下一届成员的组织构架之后，再进行系统化的交接培训工作。总之，我认为一个人对于社团越重视，那么他的责任心就会越强。一个社团需要做好的工作有很多，虽然看似杂乱无章但依然有迹可循，我也相信宣讲团的小伙伴们都是潜力股，可以将汽车文化宣讲团一直传承下去。

能够看到汽车文化宣讲团的发展越来越好，作为已经退休的老团长，我还是十分感动的，也希望俞呈可以合理安排工作与个人的学习生活时间，有效地提升自身能力，我相信优秀的你们可以出色地完成各项任务！

非常感谢宣讲团各位小伙伴对我的信任，我也非常乐于帮助大家，希望大家能够和汽车文化宣讲团一起加油，一起成长！

—— 退休的汽车文化宣讲团团长 邓世越

致同济路特斯翼驰车队：

你好啊，翼驰，好久不见。

我是同济大学汽车学院 2016 级本科生陈安祥，也是翼驰车队 2021 赛季队长。很高兴能有这样的机会，在年轻的车队队员的邀请下，再度拥抱我们所热爱的翼驰。

大一的时候就听说了汽院有很多车队，各有特色，而我却唯独对一抹红黑掠影，咆哮着内燃机轰鸣的翼驰赛车情有独钟。在 2017 年秋天，初到嘉定的我使出浑身解数肝完了翼驰车队的招新作业，终于顺利地进入了翼驰大家庭，在大哥大姐们的带领下逐渐熟悉着车队的工作。

2019 年是我作为参赛队员，随 TR19 赛车征战的一年。我们挥舞着五星红旗，在日本小笠山继续书写中国 FSAE 车队的辉煌，勇夺内燃机组季军，总成绩第四的好成绩，并拿下最佳空气动力学设计奖等一系列荣誉；在 10 月的襄阳，翼驰更是凭借全面的表现，举起时隔三年的队史第二座冠军奖杯，我们在领奖台上激动地扛起了 TR19 赛车，两百千克的重量在我们的肩膀上仿佛鹅毛般。

2020 年，翼驰继续在技术上进行了不懈地革新，

翼驰人的目标永远是造出纯粹的赛车，用速度证明自己。TR20 赛车克服了疫情的困难，在 11 月的襄阳跑出了历史性的速度，打破了赛道极限。但最终因为赛车稳定性的缺乏，我们遗憾收获了罚分，最终收获季军。身为车队副队长的我，也在这一年将角色从工程师、设计者逐渐转变到了团队的负责人、管理者，我深感即将到来的 2021 年的挑战，也决心扛起担子继续带领车队向前。

在技术队长罗桓和一众有经验的队员的帮助下，我们开启了 2021 赛季。在技术领域不断钻研，在财务管理精打细算，新的翼驰人勾勒出了崭新的 TR21 赛车的轮廓。我也做出了这一年最重要的两个决定，优化车队管理架构和进军无人驾驶赛车。

为了提升车队活力，更加契合同学们日益繁重的学业，我们对维持了多年的车队架构进行了激烈的讨论和大刀阔斧的改革，并制定了一系列过渡措施。而无人车这个想法已经在过往的车队管理层里思索了几年，但在 2021 年，我们才有勇气迈出这最开始的一步。同时也感谢电信学院张骋博士的技术帮助，翼驰坚定地踏上了追求智能与速度的无人赛车赛道。

在 2021 年 7 月底，我却因为个人学业不得不和翼

驰，不得不和同济说声再见。眼看着车队即将度过最艰难的造车期，我却成了第一个离开的人。感谢罗桓，在我离开后继续守望着队员们让赛车落地；也感谢 17 级的杨鼎晨和郑泽涵，接任了临时队长和临时技术队长，做好了车队架构改革后最重要的过渡工作；更感谢翼驰队员们，造出了新一辆充满翼驰速度的赛车，并向世界展示了中国首辆内燃机无人驾驶赛车，让翼驰的未来可以拥抱更多的可能性。

很遗憾因为国内严峻的防疫形势，2021 年的比赛择期进行。但我相信在新的翼驰队长秦子逾的带领下，翼驰车队会随时准备着向赛场进发，展现非凡的红黑速度。

新的 2022 年，一定是开花结果的一年。正值翼驰车队成立 15 周年，更是迎来了路特斯这一传奇品牌。相信翼驰车队定能携手路特斯，乘风破浪，再创辉煌。

希望车队队长，勇于担当，做好队员们与指导老师、分管老师之间的沟通桥梁；在 15 周年纪念之际，更是要妥善接洽好一直以来支持车队工作的广大赞助商，在校企合作上探索更多可能性；以人为本，让队员们在车队能心情愉悦地参与车队工作，同时收获知识和友谊；让车队保持纯粹，一直为中国最高水平的 FSAE 车队进发，不愧“赛车”之名。

希望车队技术队长，统筹安排设计、造车工作，有条不紊地完成新车的落地；不忘翼驰对技术的不懈攀登，钻研车辆动力学，在扎实的基础上构建天马行空的技术设想；善用广大赞助商以及学院科研设备的支持，勇于点亮新的技能点，同时做好一系列的验证测试工作；更为重要的是，做好队长的左膀右臂，做好队员们的良师，共同学习进步。

希望广大队员们，在翼驰的舞台绽放自己的才能，亲手实现自己对赛车的所有希冀和期待。可能会有挫折和沮丧，可能会有疲惫和迷茫，可能会有欢声和笑语，可能会有兴奋和自豪。希望你们有能像老父亲老母亲看着蹒跚学步的子女一样，看着那辆稚嫩的赛车慢慢成长成熟，最后在彼此的笑谈中感叹：在翼驰的日子，还真有意思啊。

也要感谢学院一直以来对各车队的有力支持。翼



翼驰车队 2021 赛季队长陈安祥

驰离不开李理光老师、邓俊老师等指导老师的循循教导，也离不开创新基地老师的管理支持。希望今后学院的学生科技创新活动能有更高的竞争力，调动同学们的参与激情，促进车队的成绩，不断形成良性的循环，为汽院添光加彩。

我个人也有几点不成熟的小愿望。

希望创基可以制定和实施更柔软、人性化的车队管理体系。各车队存在学生团体的缺点，参与人数多，受学生自行管理，为了保证同学们参与积极性及平衡课业压力，无法以具体严苛的行为规范来管理。尤其是近年汽车学院学生参与到学生科技创新团体的参与意愿持续减少，且参与后获得收益也持续下降，队员参与专注度也是大受影响的。如若严苛管理可能会进一步影响车队效率。在目前的选择中，车队相较于参加其他科创项目还是属于高投入的选择，所以更需要珍惜每一个选择了车队的同学。

希望创基促进各车队之间的交流。同属汽车学院，虽然各车队的理念、工作不尽相同，但我们都是中国汽车工业的未来工程师，希望能通过跨领域交流，对各自领域起到开拓视野、促进灵感的作用。其中离不开学院和创基的协调安排。

同时创基也缺少与其他学院、学校的交流与学习。目前国内各个高校乃至校内其他学院，都有自己的学生科技创新活动，都有自己的管理模式与特色。在车队方面，吉林大学、哈尔滨工业大学都有自己的特色优势，值得我们观摩学习。包括隔壁的机械学院大创基地，都有可取之处。我们也应该多与其他创新基地进行交流与学习，这样才能取长补短，进而在学习中反思自己的工作，提高自己的效率。

作为过往的翼驰队长，也作为创基的老同学，更作为大家的学长，我衷心希望从我们学生到老师，能共同寻找更加有效的解决方案，不仅建设好更出彩的翼驰车队，更要努力去提高汽车学院的学生科技创新硬实力。

我对年轻的你们充满了信心。我也许下个小愿望，在未来的某一日，和翼驰在德国的霍芬海姆，在日本的小笠山，在中国的襄阳，不期而遇。

学院组织新老骨干互信 ——同济路特斯翼驰车队

学院组织新老骨干互信

——汽车学院记者团

致同济路特斯翼驰车队历任队长：

各位队长前辈，你们好啊，好久不见。
我是同济大学汽车学院 2018 级本科生秦子逾，是翼驰车队 2022 赛季的队长，非常荣幸能够有这样的机会，值汽车学院院庆 20 周年与翼驰成立 15 周年之际，与翼驰车队的历任队长重逢于纸笔之上。

我和其他队员的队员入队时的情况可能不太一样，在大一我听了汽院的车队之后，虽然决定来到嘉定之后加入车队，但是并没有“我一定要加入翼驰”或者是“我一定要造电车”的想法。机缘巧合之下加入了翼驰车队的电控部，我现在还记得面试完的那个晚上，十一点多突然接到录取短信时的激动心情。时间过得真快啊，算起来我加入翼驰已经有两年半了。

非常幸运，刚入队不久我就见证了翼驰队史上的第二个中国赛冠军，虽然这个冠军和刚刚入队的我没有一星半点的关系，但是这丝毫不妨碍我分享车队夺冠的快乐。“参加车队工作之后我也要给翼驰拿一个冠军回来。”当时的我在心里这样想着。

加入车队不久之后我迎来了第一次例会、第一次车检以及第一次试车，听着引擎在耳边近距离的轰鸣，寒风中在运转的散热器旁取暖，刚入队时车队里的一切对我来说都是那么的新鲜。2019 年末，新冠肺炎疫情突如其来，车队原有的造车计划都被打乱，那时作为一个新队员的我看到了学长学姐们放弃了暑假假期，留在校内争分夺秒地进行 TR20 的加工与装配工作。由于疫情原因，中国赛不再增设随队名额，耐久赛时我在嘉定校区的图书馆见证了刷新全场最快圈速的 TR20 成为襄阳赛道上最快的那一道闪电。

转眼之间，我也成为了车队主力设计队员，我才发现原来车队的背后有着这么多的汗水与心血，优异成绩背后需要的是成倍于他人的心血付出，特别是在新车装配期以及试车阶段，经常会需要为了赶进度或是修车而熬夜，室友也开始逐渐习惯我经常凌晨一两点才回寝室的作息。伴随着辛苦付出的是丰富的收获，我也不再是那个从刚入队时凡事都要问学长，对这辆车有了属于自己的理解。

在车队里流传着这样一句玩笑话：“只有见过 24 小时汽车学院的才是合格的翼驰人。”五点半早试车的清晨，与五点熬夜加班的“深夜”组成了在翼驰一天的两端。在车队辛苦工作的同时，我也收获了与车队队友之间珍贵的友谊，那段大家一起加班一起日子将成为我整个本科期间最难忘的一段回忆。在翼驰最快乐的时间大概要数和队友一起出去吃饭的时间（倒不是我多喜欢吃饭），这个时候总能从学长口中听到一些车队往年的趣事，能够在忙碌的车队工作中小小的放松一下。

翼驰 2022 赛季
队长秦子逾



21 年的暑假已经来到尾声时，在征集中国赛参赛意愿的在线会议上，当时的队长陈安祥与技术队长罗桓告知了我关于车队管理架构的改变，同时也询问了我是否有意愿担任 22 赛季的队长，犹豫再三之后，我同意了。如果和两年前那个刚收到入队短信的我说，“嘿，你知道吗，两年以后你会成为这个车队的队长。”当时的我肯定是不相信的。在后来的中国赛备赛阶段，我开始一点一点提前适应作为队长应该承担的工作：担任试车负责人、每周参加负责人会议等等。在一次试车的时候，一位刚参加试车不久的学弟询问我有关 TR21 的技术细节时，我恍惚间又回到了刚加入车队时试车的场景，当时那个试车时万事都要问学长的我不知不觉之间已经成为了自己当年眼中的学长。现在看着新入队的学弟在朋友圈里写下的“第一次凌晨试车”思绪便会把我拉回想起那个秋天的清晨，我也像他一样激动地参加了第一次早试车，第一次近距离听着引擎的轰鸣、完成第一份属于车队的作品。

在管理层换届时我们邀请了李理光老师和邓俊老师，在李老师的致辞中，除了对于 20 赛季的总结以外，还讲起了翼驰成立之初的故事。那个时候的翼驰，还没有帅气的尾翼，也没有坚固的全单体壳，主力队员才不到十人，第一次参加日本赛时也只是勉强完赛。15 年后翼驰已经成为了一支国内顶尖的车队，获得了两次中国赛冠军、日本赛季军，在德国赛取得了中国车队的最好成绩。在见证了几项新技术的开发过程之后，我才发现每一项我认为理所当然的技术在开发时都经过了历届学长学姐一年甚至是多年的心血。当年那辆简陋的赛车能够蜕变为如今的一流赛车，翼驰这一路走来实属不易，经历过低谷，才更显得夺冠时刻的辉煌，我也愈发觉得肩上责任的沉重。

感谢历任各位队长，没有你们为翼驰的付出，就没有我们如今站在巨人肩膀上的成就；感谢汽车学院为翼驰提供的场地与各项便利，为车队工作的开展提供了必不可少的支持；感谢翼驰历年来所有的队员为翼驰取得的辉煌成绩付出的每一滴汗水；感谢翼驰的所有赞助商，没有你们的大力支持，就没有我们如今的成就。

对于工程技术而言，越是深入研究越会发现探索的边界永无止境，在未来的日子里，翼驰将锐意进取，继续开发更先进的赛车技术，力争取得更好的成绩。也希望翼驰的新队员们能够在翼驰实现自己的赛车梦。期待在汽车学院的下个十年里，你们能够为汽车学院与路特斯翼驰车队带来更多的荣誉。未来可期，我们共同奋进！

致记者团团长及小伙伴：

很高兴能有机会再次与记者团相遇，她还是那么的朝气蓬勃、风华正茂，相信在这里，你们会谱写更多精彩的经历。

朝夕更替间，一转眼已从记者团毕业七年，踏入职场四年了。在这段不长不短、阅历也不够丰富的人生里，如果还能对过去的自己、现在的你们说些什么，我想最难的但是最有意义的事情可能是尽早开始一些对人生规划的思考。

不知道提到“谈人生”三个字会不会有读者想弃卷逃跑，也许有人认为这事太复杂，不如顺水随波，人生处处是风景。但其实这件事没有那么枯燥，也没有那么复杂，依我浅见主要是两个关键词，一是“性格”，是“兴趣”。

尽管我们高考时报考的都是同济大学车辆工程专业，但我们会发现身边的同学性格迥异、兴趣爱好各不相同。机缘巧合让我们做出了一个共同的选择，但原先不可能产生任何时空联系的我们，在共同选择的背后却有千百种不同的缘由。

我见过很多汽车的狂热爱好者，一头钻进车队，废寝忘食却甘之如饴（说实话我很羡慕他们）；也见过更多来到这里后经历过迷茫的同学（包括我自己），那些因兴趣缺缺而总是理解不了理论和谜团般的公式，曾让我十分苦恼，却又不敢与他人诉说。好在回头看时，我发现那些苦恼不过是一时的涟漪，汽车工程师并不是所有人必需一条道走到黑的道路。

有爱好户外和摄影的同学毕业后进入汽车杂志社成为专职汽车摄影师，不仅每次新车发布都能抢先大饱眼福，还跟随拍摄任务走南闯北，现在做自媒体和 B 站 up 主也是风生水起。还有不少同学进入咨询和证券行业，做泛汽车行业相关的分析研究，在同济汽院的学习和思考经历是他们职业选择的坚实的基础。

如果上述的选择多少还与汽车行业沾边，也许你不相信，还有人选择了与汽车完全不相干的人生道路，喜欢玩游戏的去当了游戏策划，喜欢摄影的成为了圈子里小有名气的艺术家，喜爱动漫的成为了一名日常肝稿的漫画师……

致敬无悔选择

2011 级 崔馨予
现就职于上汽乘用车



这些选择看上去很酷，但是做出这样选择的人真的很勇敢，因为这是少有人走的路，意味着选择的机会成本很高。但唯有热爱才能坚持，即使撞到了再多南墙，他们还是一直在这条路上坚定地走下去。

也许这些是比较极端的例子，大部分同学最后会选择整车厂和高新技术企业就职，近几年也看到越来越多学弟学妹进入互联网大厂，无论是研发、营销、产品、运营、IT，我们的选择愈发多元化。我希望未来充满着无限可能性的你们，愿意坐下来花几分钟时间分析自己的性格、思考下自己的兴趣，如何与未来你最想做的方向契合，并最好能充分利用大学这几年的时间，努力成为自己这个领域的专家，选择越少有人走的路，越要提前做好专业性方面的补足。

好啦，我可不希望这次难得的约稿机会变成老团长的碎碎念，但我衷心希望这一家之言能为正在看这篇文章的你带来一点启发和思考，希望你们做出的选择都是无悔而快乐的，未来的人生道路更加自由辽阔。



一些小变化

2019级 彭嘉睿

致崔馨予学姐：

学姐好呀，相比于十多年前，记者团的工作其实没有特别大的变化，但是在许多的细节上，又有那么一些不同的地方。

相比于大约十年前——甚至相比两年前，记者团都大了一些，风格上也有了不小的变化。在我做主席的这一年的企划里，我们第一次仿效了商业杂志的排版风格——大标题、无衬线、强调高亮色、用色块和图片占位等等。但是这种大幅改动相比原来，给我们带来了许多素材上的问题。网上找到的图片要么不太清晰，要么有版权问题，总归难以让人满意。而一旦关系到采访对象的照片，我们往往会遇到更大的困难。有些采访对象的照片放在手机屏幕上都不太清楚，遑论动辄A4满页的大海报了。所以在今年，我们第一次建立了摄影组，也第一次用商业影棚级手法为绝大多数采访对象拍摄了写真——既用这些精修写真为我们的采访对象做了酬劳，又为我们的排版工作提供了极大的方便。

同时，我参考了一些当代艺术手法，用打印机和扫描仪制作了一期独一无二的口罩封面，用来纪念全体同济同学在2022年上半年上海的防疫工作中作出的贡献。当然，这轮爆发在给正常的教学秩序造成冲击的同时，也给我们的杂志工作造成了相当大的麻烦；原本的校园春日企划被整个取消，刚刚建立的摄影棚也旋即蒙尘，艰难解决的照片问题再一次回到了原点，实属可惜。

哦对了，今年还有一个变化，相比于原来较为繁杂的排版操作，我在这一年的工作中按照实际需求制作了一整套模板，包括了一个比A4纸短宽的，无论是在屏幕上还是手机上看着都更舒服的尺寸，大概十几种常见的文本布局，和几种封装的组合字体。也希望之后的团员们能在这上面继续改进一下。

在我的任期即将结束的时候，也是我两年记者团生涯即将告一段落的时候，我也认真思考过，这一段经历到底给我，给每一个参与者，能带来什么。除了能让我的设计爱好付诸实践，学会一些新的技能之外，还有的可能也是认识一些朋友一起计划一篇作品，完成一些成就吧。

满怀热忱 携手并进

——访汽车学院 学生组织指导老师 杨正宇

文 / 袁丽莎



杨正宇，同济大学2015级硕士研究生，曾任同济大学研究生会主席。现任汽车学院2020级本科生辅导员，学院团委副书记，汽车学院记者团及研究生会指导教师。任职期间指导完成《同车行》第22-34期策划出版工作，同济汽车日、花园啤酒夜等各类学院文化活动。

Q1：杨老师你好！感谢你接受我们的采访，这次采访主要想从老师的角度来谈谈对汽车学院众多学生组织发展的感想。首先想问杨老师，有的同学会担心参加学生组织和社团会影响学习，或是不知道如何去找到两者之间的平衡，老师对此的看法是怎样的，有没有什么好的建议？学生应该以怎样的心态去参加学生组织和社团？

杨正宇：对于这个问题，单从时间层面来说，一个人的时间是有限的，如果你是一个需要全身心投入学习才能保障基础学业有效开展的同学，参与学生组织和社团对于你来说可能的确会是一个“负担”。但从一个人长远的发展角度来看，“非此即彼”并不是常态化情况，兼顾和平衡才是更高频出现的关键词。由此而言，我个人是比较支持同学们去学生组织和社团中历练的。

一方面，时间积累是学习成绩的基础保障，但却并不意味着时间堆积一定能提高学习效果。我们更需要的是高效利用时间和时间管理的能力。参与学生组织工作有机会促进这两方面能力的提高。学生组织中项目管理、时间节点把控可以推演应用到学习上，对于学习规划会有所帮助。另一方面，校园内优秀的学生通常是全方位发展的。在学生组织或社团中的经历或许帮他们开拓了眼界，让他们从自身积累和朋辈学习两个渠道积累经验，最终与课堂知识学习相辅相成。

最后，我想提到的一点是“心态”。如果大家把学习和学生组织都当作任务，那么完成任务的过程往往伴随着压力和考核，这些元素常常会让人感到痛苦。但你如果选择将他们视为热爱，你会更加享受这个过程，即使是付出也会让你体验到获得感，很多时间冲突和矛盾也会自然消失。

Q2：在老师看来，学院现有的这些学生组织和社团对学生的个人成长都起到了哪些方面的作用？

杨正宇：在我看来主要有两方面的作用，一是开拓眼界，二是提升软实力。参与学生组织有助于大家突破专业、学院、班级、年级界限，接触到更多不一样的人。在与人接触的过程中，你会收获更多认知这个世界的角度，自身的包容度也会提升。这种多角度的思维能力，从身边人身上学习比从社交媒体上观察更具冲击力，也让人更为印象深刻。未来某一天，当你遇到思维瓶颈时，你可能将从曾经的一件事、一个人身上找到解决办法。

与此同时，当代社会更加重视学生的综合能力。项目管理、团队协作等能力依赖书面知识很难完全掌握，你必须要有平台去实践，而学生组织就是很好的探索实践平台。这个平台允许大家试错，对于错误的容忍度远远高出你进入职场之后。所以为何不好好珍惜机会，在这些平台中历练和成长。

Q3: 老师在学生时代也参加过学生组织的工作, 从学生角度和从老师角度来对待学生组织工作有什么异同?

杨正宇: 从学生角度可以大致分为两个阶段, 第一个阶段是刚进学生组织的时候, 主要聚焦于个人的成长和感受。刚进入学生组织, 对于未接触过的事务感到很新鲜, 提升速度也很迅速。例如, 我接触到的第一个组织就教会了我很多, 包括文件书写规范、职场沟通礼仪以及活动项目管理等方面的知识。第二个阶段是从普通成员变成组织的管理者时, 主要聚焦于组织的发展。在组织给我带来很多成长和帮助后, 我也有着一腔热血想为组织发光发热, 希望通过自己的努力和一些新的想法, 把组织建设得更好。从这个角度出发, 会主动构思活动以及差别化组织在学校、市场的定位, 让组织在学生受众中更吸引人。

当老师之后, 看待学生组织的角度会发生很大变化。学生组织的学生在不断迭代, 而老师会处在同一个位置不断见证这个过程。在这个过程中, 作为老师的我会更加深入的思考如何让学生在组织中有更多的收获和成长, 如何让活动定位更加契合学校发展以及国家人才培养需求。同时还要保留空间, 让各类活动有大家发挥的余地。这些都是作为学生的时候很少会考虑到的。

Q4: 老师刚刚也提到了, 见证了学生组织在发展过程中也经历了多次换届, 如车轮般, 看似是一个个轮回, 却又有在不断前进的感觉, 老师对此有什么感想?

杨正宇: 很多组织都是一个螺旋上升的过程。学院内部的学生车队有一套很成熟的人员培养体系, 组织的发展也不完全依赖于领导者个人能力的高低。他们的每一代学生不会像白纸一样试错, 而是在进入这个组织的瞬间, 被这个组织所有成员的智慧所凝成的结晶,



画上很多内容, 然后在这个基础上, 再去创造他自己的成果。

当然我们也需要反思, 因为仍有部分组织在轮回式的发展, 前人的智慧并没有很好的传承下去, 有些问题会反复出现。虽然单从参与组织的个体角度上来看是没问题的, 他在经历了整个过程后, 得到成长后就离开了。但这不利于整个组织的长期发展, 好的经验未能传承, 每一个学年都从头开始, 就会滞留在原地, 迟早会被其他组织落在身后。

Q5: 以老师的视角, 学院成立这些学生组织的初衷是什么? 从目前情况来看有实现初衷吗, 或者在发展的过程中是否有了更多更新的目标?

杨正宇: 学生组织的成立都具有功能性的初衷, 服务于人才培养中的某个目标。共青团指导的学生会组织旨在帮助学生实现自我管理、自我教育和自我监督; 创新基地和五大学生车队作为第一课堂专业知识的重要补充, 意在提升学生工程实践能力, 帮助学生紧跟技术发展的前沿趋势; 汽车爱好者协会、汽车文化宣讲团和记者团更加侧重于文化建设, 聚焦专业兴趣培养的同时, 提升汽车文化的社会影响力。

就培养学生的具体能力而言, 研究生会和学生会更多地承担文化活动, 发挥思想引领的作用, 在增强同学们的统筹能力方面具有优势; 创新基地和车队作为第一课堂的补充, 更为凸显同学们实践创新能力; 参与汽车爱好者协会、汽车宣讲团和记者团的同学更多会在行业、文化等宏观认知层面有所提升, 还会增强写作表达能力。当然, 参与某个学生组织获得的能力提升都不是绝对的, 每一个组织都具备帮助大家全方位提升的机会。

到现阶段为止, 这些组织建立的初衷基本都已达到。但随着组织的发展, 组织建设的目标势必也是会发生变化的。社会对学生的要求发生了天翻地覆的变化, 以记者团为例, 我不希望大家只是成为普通的写稿人, 而是希望大家能更多地去了解学院的文化, 甚至能够成为学院文化建设的一份子。再以创新基地为例, 学院已经提出了“创新基地 2.0”的建设要求, 创新项目的建设不再只是学生的摸索, 而是引入企业、科研机构的成熟项目, 帮助学生站在更高的平台上去创新。

Q6: 老师在见证发展的过程中有没有什么印象深刻的事件?

杨正宇: 让我印象深刻的事其实很多, 我挑其中几件讲一讲。首先要提到的是志远车队的 20 周年庆典, 车队

人对于车队的热忱让我非常震撼。晚上 10 点时, 大厅的四张长桌上还坐满了筹备活动的车队同学。筹备庆典的 10 天, 大家都付出了大量的时间和精力, 但没有人抱怨, 这种精神很打动我。这份热爱在组织发展的过程里是会被传承的。为了举办庆典, 我们需要老队员提供大量协助, 包括既往资料的搜集、视频素材的拍摄和现场分享嘉宾的邀请。但只要发出邀请, 几乎所有老成员都给予了最大程度的配合和帮助。

还有是研究生会的同学们, 可以用几个关键词来概括, 一个是“放心”, 例如当我们需要在一天内举办两场活动时, 我在两个场地之间来回检查的过程中, 可以看到大家都坚守在自己的场地上恪尽职守, 最终成果甚至超出了我的预期。另外是“暖心”, 学院底楼大厅荣誉墙基础墙体建设完成的当晚, 我收到了明日可能会有人检查的通知。为了能尽快完成墙面文化内容的丰富, 研究生会的同学主动伸出援手, 我们迅速完成了整个墙体内容的设计和装置。最后一个词是“用心”, 他们对于组织事务非常积极主动。在此次校园封闭管理期间, 研会的负责同学会主动来与我沟通同学们的需求和活动设想, 学院批准后, 他会第一时间把这些想法落地实施, 更好的服务这段时期同学们的校园生活需要。

最后也要提到咱们记者团的同学。目前, 纸媒的发展可能的确不如从前, 所以我们在赞助上也面临挑战。我曾向一位主席提供过一份合作企业名单, 他组织团队成员给每一位企业对接发邮件、打电话, 即便企业只表露出一点意向, 他也会马上跟进。最难能可贵的, 是他们通过自己的努力获得了成功。还有几位团长, 他们常常会因杂志进度感到焦虑, 也会因没有把杂志变得更好而自责。这也会打动我, 因为他们身上都带有一种情愫, 那就是确实实地把组织的发展当作自己的事。

Q7: 老师在管理学生组织方面有遇到什么问题吗? 是怎么解决的? 可以谈谈在这方面自己的心得体会。

杨正宇: 我在管理方面遇到的最多的问题其实紧扣在你的第一个问题上, 那就是如何让组织成员更好地平衡学生组织工作和学习, 让他们愿意在组织上去投入。

对于这个问题, 我觉得最关键的一点是, 作为学生骨干的核心成员一定要敢为人先, 你的身先士卒一定会给其他成员一种正向的引导, 如果自己都不愿意付出, 又怎么能去要求被你管理的同学去投入更多的时间维持



组织的正常运转呢?

第二点是要让组织成员收获成长, 并且认识到成长是由组织带来的, 提升他们的认同感和被认同感。学生组织没有工资, 没有硬性的 KPI 考核, 很多时候依赖的是同学们的一腔情怀。骨干们需要维系好成员对组织的感情, 在工作上让他们获得成长, 在生活中也要尽己所能为他们提供帮助。紧密的情感连接有助于工作的顺利展开。

第三点是团队的组织管理。作为一个团队的负责人, 要有一套完备的管理逻辑, 去挖掘每个人的特长, 把他们放在合适的位置上。同时, 通过一些机制和体系让大家感到公平。这些能力对于学生来说会是一个挑战, 因为在这个过程中不仅要识人用人, 还要有一定的个人魅力能够影响到别人。

Q8: 最后想请老师对学院中学生组织未来的发展提出一些希望和建议。

杨正宇: 对于同学们, 我始终希望大家能够保持一腔热情去对待组织中的各种事务, 能够在过程中去收获自己的成长。也希望大家能够有奉献精神, 在组织中获得收获后, 也愿意再以一个新的身份重新回馈这个组织。甚至说, 希望大家在离开学校后愿意再回头看看, 去作为已毕业的学长学姐, 给在校的学弟学妹们提一提你的经验和建议。

对于组织本身, 我首先希望学生组织能够主动去思考, 在新时代的背景下, 在响应人才培养的要求下, 组织建设的定位和需求是什么。也希望大家能够重视组织内部经验的传承, 以及对于成员情感的保留和管理, 把现有的人管理好, 让大家的智慧最大限度地发挥出来, 同时将已毕业的同学重新调动起来, 让他们也成为帮助组织发展的一个重要资源。

最后也是最重要一点: 一定要“开心”! 千万不要让参加学生组织或社团成为无意义的自我消耗, 疲惫不堪却无任何愉悦感, 希望大家能在这些平台上收获快乐和成长!

盛典年年殷勤，
枯荣岁岁静赏，



章四

引子

阳光透过宁远馆的玻璃门
打在大厅的钢琴上
弹出沉默的声响
回忆的旋律在脑海中响起

你忆起一二九歌会上的那首歌
又轻轻地唱
德语课上的欢笑与感动
毕业季的那首《嘉三路回忆贩卖商店》
独自一人在星空下行走时
思考的人生与梦想

记忆是一道道车辙
路上的车行驶了二十载
无数张画面
在后视镜闪过

宁远馆里
情绪在悄悄酝酿
你抬起双手
回忆的旋律在大厅悠扬

一架钢琴 的叙述

文 / 李昕
图 / 朱宇琦

我，是一架钢琴。
我的模样与一般钢琴相似，但不同的是，我见证着一群师生们的日常。

宁远馆是汽车学院所在地。

一楼一进门的大厅是科技、艺术、人文、风采展示厅，据说这里是承载了汽车学院师生们最多记忆的地方。2017年，学院经过全新的设计和规划，将这里打造成了集科技创新、艺术欣赏和人文熏陶为一体的多功能平台。当然，我也就成了展厅的一部分。

在我的对面是我的好朋友——汽车学院咖啡吧。他在这里为师生们提供香醇的咖啡，可口的松饼，还有茶和一些美味的简餐。他那的所有经营活动包括商品采购以及商品研发都是由学生们来完成的。我曾经问他，他制作咖啡的秘籍是什么，大家似

乎都很喜欢来这喝一杯咖啡，他悄悄告诉我说，他用来制作咖啡的咖啡豆是跟星巴克同一级别的，并且每个季度都会有新品推出。如果你在宁远馆里闻到了好似咖啡店里的浓郁香味，不要奇怪，那一定是他又在制作咖啡了。

往展厅里走可以看到几排木制的长桌和长凳，温暖的黄色灯光将这里照亮。这是毗邻咖啡吧的一隅，是学院专门打造的同车行党建理论读书角。两边的书架上陈列着一些与党建理论相关的图书，所有的支部活动，组织生活以及党建理论学习交流活动都会在这个空间里展开。这里经常会有学生在学习或者讨论，我发现他们通常会待上一整天，中午累了的时候就会看到他们趴着或躺着在这休息，这时候，虽为演奏音乐的器具，但我是万不敢发出一点声响的。或许你还会注意到一旁的墙上挂置了很多的油画作品，这些作品都是同济大学教师们

自主创作的作品。有时我真的会惊叹于老师们除了专业领域深耕之外，还有这么高的艺术修养。

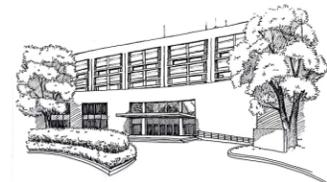
再往里走就是学院五大车队的展区。我的几位赛车兄弟就待在那。与我传递出的优雅文艺气息不同，他们有着科技与机械混合所散发出的力量与速度的美感。如果你是一名汽车爱好者，这是一个不容错过的好地方。

宁远馆有一个我很喜欢的地方。遇到天气好时，会有阳光从大厅中间的一扇玻璃门外投射进来，下雨时，能够透过玻璃看到落下的雨，当然，我是看不到而只能听一听雨声的了。这玻璃的外面就是中庭，一个宽阔的，干净的，露天的休闲区域。平时，这里是安静的，如果你想放空自己，这会是一个好去处。而当学院啤酒节来临之时，这将会一改往日的宁静转而变为热闹非凡的盛宴之所。

宁远馆里当然不只有展示厅这一个能够产生很多美好回忆的地方。当然，也不是因为这些建筑和这些装潢才让回忆变得美好，而是因为每一位汽车人都在这里留下了足迹，这些足迹汇合起来又和这幢建筑缠绕，才凝结成了谁也不舍抛弃的珍贵。

我在这宁远馆里，一天又一天，看着进进出出的师生们，看着他们脚步匆匆，看着他们悠然踱步，看着他们交流讨论，静心学习，看着他们画图建模，拆装零件，看着他们的喜怒哀乐，看着他们的踏实热烈，看着一个又一个的汽车人在这里度过一个又一个平凡亦或不平凡的美好时光。我是欣喜的也是珍惜的。我很庆幸，我融入了他们的日常，和他们一样，成为了这些点点滴滴的见证者。

我是钢琴，一架来自汽车学院的钢琴，欢迎来到汽车学院！



我的“一二·九” 歌会回忆

文 / 徐佳祥
图 / 朱宇琦

很荣幸受邀为汽车学院 520 院庆特刊撰写一篇“一二·九”歌会的回忆录，文笔有限，词不达意的地方恳请各位读者谅解。谈起一二九歌会，万千回忆瞬间涌上心头。

“一二·九”主题歌会是汽车学院的传统活动，至今已走过了十八个年头。歌会的主旨是希望通过“一二·九”主题提醒同济学子不忘初心，牢记使命，了解党的艰辛历程；希望以歌会的形式纪念“一二·九”这一历史篇章，发扬并传承“一二·九”爱国精神，为建设祖国而做出我们自己的贡献；更希望通过“一二·九”主题歌会，同学们能唱出风采、唱出自我，尽展同济人的青春靓丽和昂扬风貌。

我曾切身参与到两次“一二·九”主题歌会的筹办中，第一次是主持人的身份，“当历史的卷轴沿转至昔日的硝烟战场，我们用撕裂的声音呐喊着民族生存的希望。当时光的笔触挥洒在今朝的幸福长廊，我们用深情的目光注视着中华腾飞的梦想……”，至今我都牢记着开篇的主持词；第二次，我作为歌会的主要负责人，从前期的策划、人员分工与管理到歌会的实际执行，我一直竭尽全力保证活动的顺利举行。在全体学生会成员的努力合作下，两次歌会都获得了巨大的成功，为同学们带来了印象深刻的视觉盛宴。

2019 年是中华人民共和国成立 70 周年，新中国成

立以来，我们的国家取得了举世瞩目的辉煌成就。在党的引领下，中国特色社会主义建设走进了新时代。建国 70 年以来，同济人始终秉持着“与祖国同行，以科教济世”的信念，同心同德，同舟共济，在各个学科、各个领域取得了非凡的成就。为纪念中华人民共和国成立七十周年，回应党和国家的号召，贯彻落实习近平新时代中国特色社会主义思想，汽车学院学生会举办了“一二·九”主题歌会，通过歌声，向祖国传达同济学子的祝福。

2020 年我们撷取了中国共产党 100 年来革命、建设、改革、复兴的四个重大过程，用四个篇章反映出百年大党的光辉历程和伟大成就。力求以真理的力量、信仰的力量、意志的力量、道德的力量为灵魂，展现中国共产党人的崇高精神，从而更好发挥党的历史“以史鉴今、资政育人”作用，激励同学们更加自觉地为实现中华民族伟大复兴的中国梦而努力奋斗。同时本次歌会还融合了学习“四史”，共担使命的理想。

“一二九”歌会是为同学老师服务的歌会，它是我们大学生涯中独特的乐趣，它是每个汽车学院学生毕业之后都会回想起来的美好回忆。“一二·九”歌会是一个展示团队风采与个人才艺的舞台，更是一个增进同学友谊、加深爱国教育的舞台。希望未来每一届汽院学生都能通过歌会，坚定自己奋斗的初心，牢记自己的时代担当，勇敢地追逐梦想。



说到共同记忆，当然少不了多一年的语言课程。在这一年中，它让我们并肩高歌，也让我们焦头烂额。

站在较长的时间线上，这一年的课程也是历史和时代的印记，它源于改革开放，源于上海市作为先驱的一次探索，来源于大众、上汽和同济的故事。在那个风起云涌的时代，一群会德语的汽车人，在外国语学院旁的一个棚子中，将最早的先进技术引进。在这之后，又有很多人由于这门语言，飞向远方，有些还能“归去来兮”，与汽车学院结下一生的缘分。

一代代的同学从这里走过，他们都有着一路的欢笑，痛苦与成长！

交游杏林中 四海桃李开

——访张焱老师

文 / 刘泽宇 谷明蓉

Q1: 您觉得德语难吗? 您认为大家觉得德语难吗? 当大家抱怨德语难的时候, 您会怎么想呢?

张焱老师: 当年作为一名德语系的学生, 我有着足够的时间学德语, 也不会感到十分的紧张。而作为汽车学院的学生, 则会面临时间上的限制和尽快了解基础知识的压力, 这对于绝大部分零基础的同学来说是会有难度的。可时间上压力的大小也相对的, 我们专业的座右铭是“活到老学到老”, 因为对于语言的精通没有上限, 我们可以用一辈子去钻研。不过对于现实中同学们的反映, 我是能够感同身受的, 作为学习新语言的成年人, 我们都会遇到相同的问题。这个时候就需要老师们认真思考同学们的问题, 调整教学方法帮助大家克服困难。

不过在总体上, 能够应付更难专业课的汽车学院同学是很聪明、很勤奋的, 大家在摸着石头过河的途中, 往往可以很快找到门路, 获得更高的学习效率和更好的学习效果。

Q2: 同济大学以及同济汽车和德国的交流源远流长, 您对此有哪些体会呢?

张焱老师: 从同济大学的校史和我们汽车学院的院史都能看出, 我们

与德方的合作有着与学校、学院同样长的历史 (甚至比学校和学院还长), 并且有很多交流在中国和德国之间都是颇具意义的首次尝试。目前, 同济大学仍是中德两国沟通交流的桥梁之一, 我们也在不断提倡去培养国际化人才。

在平常, 外国语学院就有很多联合培养以及交流的项目。这些项目几乎可以涵盖所有大三大四的学生, 同学们也十分踊跃, 都希望亲身体会他们花了如此多时间去了解的国家。当然, 同学们每次回来也是收获满满的, 不仅是语言上会有较大的提高, 对当地的风土人情也会有亲身的体会与了解。我们还会和德方一同举办丰富的文化交流活动, 比如在每年的中德文化交流周, 我们会请德方的一些同事, 或者熟悉的企业人员来到同济大学, 和我们全校的学生沟通交流。在这类活动中, 都活跃着我们德语系老师和同学的身影。

在我的印象中, 汽车学院与许多的德国高校和企业有着密切的合作, 还与很多德方知名企业联合建立了研发中心。我教过的汽车学院学生本科毕业后不少也去了德国深造, 他们之中大部分选择了在毕业后回国进入企业工作。但即使如此,

大三大学到的德语知识也经常在他们的工作中用到, 因为平时或多或少都会跟德方人员进行交流。这些留学德国的同学, 除了去了企业, 还有一些又回到了汽车学院, 成为了你们的老师。因而我觉得, 相比于其他学院, 汽车学院和德国的联系确实要深厚很多, 这也是汽车人的“国际范儿”呀。

Q3: 我们和德语系同学会有很多不同吗, 这些不同表现在哪里呢? 汽车学院的学生, 会不会有不一样的气质?

张焱老师: 其实差别还是比较大的, 最主要的是男女比, 相比于女孩子很多的德语系, 给汽车学院学生上课时满屋子的阳刚之气是在外国语学院绝对见不到的。外国语学院的女生很多, 看起来会有一种很时髦的感觉, 但汽车学院的同学会更加务实和勤奋。但无论哪里, 大家都是青春风华正茂的样子。在我们的课堂讨论上, 德语系的女生们会显得文艺而精致, 汽车学院的同学则会相对理性, 时不时还能给我们这些文科出身的老师来一点理工科的知识。

当然, 无论精致时尚还是简单朴素, 这些往往只是外在。汽车学院看似朴素的同学们常常会让我们眼前一亮, 在每年的结课 Party 上, 总有很多同学的才艺给我们惊喜, 无论是乐器、唱歌, 还是舞蹈等等, 每年这个时候也会收到很多同学精美的绘画、书法, 这么多年来我都珍藏着。这些能成为惊喜的原因,

还是大家平时展示自己的机会太少, 正因为如此, 我也会在教学中尽量安排一些环节, 能够让大家去展示自己, 包括我也会留意同学们的朋友圈, 在那里也会见到许多同学丰富的生活。

Q4: 在教我们的这些年中, 您有什么难忘, 或者是有趣的记忆可以分享吗?

张焱老师: 首先是我刚才说到的结课大 Party, 会有许多同学表演才艺, 惊艳全班的老师和同学们。每当这种时候我都会特别开心, 尤其是对于一些比较腼腆或者是低调的同学, 平日里我很担心他们在学习生活中有什么困难不肯说出来, 但在展示的时刻, 他们就像是花骨朵一样绽开了, 看到他们有着丰富的生活, 我就不会担心了。

语言学习的最终目的是运用, 所以我们的课程也会尽量让大家去讲讲自己的生活和感受。尤其是在谈“Liebe”(爱)的单元, 每年都会给同学们布置一篇作文谈谈自己的情感经历或者对爱的感受, 有些同学真的会写很多很多, 这个时候我也承担了树洞的角色, 包括一些很腼腆的人, 也愿意用德语把自己的经历和感受讲出来。

还有我们每年的保留节目, 在学到谈论生日那一单元的时候, 给一位寿星同学送上德语祝福和礼物。全班人给一位寿星过生日是充满温暖的, 寿星本人也往往会因此学得格外努力。

Q5: 对于教我们德语这件事情, 您

有着怎样的初心和理念呢? 又希望我们在一年的学习中获得什么呢?

张焱老师: 说到初心, 最根本的还是希望大家能够快乐地度过一年的时间, 并且能够在这一年之中, 抓紧时间学习德语, 能够充分的去了解另一个国家, 另一种文化, 获得更广阔的视野和未来更多的发展可能。

从大的方面讲, 同济和德国的友谊历史悠久, 源远流长, 我们这些学习德语的中国学生们既是两国关系发展、文化交流的桥梁, 又是国内一批先进技术人才的代表。不光如此, 同时具有专业知识和外语能力的青年人才也是许多国际组织所需要的。从个人的层面来讲, 大三一年的外语学习可以为我们的理工科生涯增添一些文科气息, 多出的一年时间, 也可以让我们更好地思考未来的方向。

因为德语的学分比较重, 所以说很多同学可能都会关注单词、语法等内容, 追求一定要拿优。但我一直希望同学们可以从学分和绩点中跳出来, 尝试把目标定的高一些, 视野放得更开阔一些, 多去思考这门语言在未来给你带来的可能性, 这样也会更接近我们最初设立德语课程的初心。

看得更远, 抱着使用的目的去学习, 在学习中思考未来的场景。最后希望在这一年中, 同学们能够在轻松快乐中, 看见更广阔的天地, 发现更广阔的未来。

文 / 刘泽宇 叶剑杰

QIUYI 采访

回忆泛起

涟漪中时光闪现

安静地望向远方

风，吹来了那年的春华夏木

耳畔响起，当时的秋雨冬雪

致所有美好的念想

在灿烂阳光下

我们曾尽情歌唱

在闪烁星光的夜里

我们曾一起仰望

时光飞逝，在心中凝成胶囊

一切都会被好好珍藏的

或许是在那年路旁

一间不起眼的小商店里

「我们曾共同歌唱

也曾一起仰望」



曹秋艺

曹秋艺，汽车学院 14 级本科生，

目前在攻读斯图加特大学技术管理 - 汽车机电一体化专业硕士。

本科期间曾任星空演艺团团长，14 级本科党支部宣传委员等。

曾获同济大学“十大歌手”称号，“嘉定之星”歌手大赛亚军，上海市高校歌会第四名。

组建过三支风格不同的乐队，曾参加湖南卫视《我想和你唱》等节目录制。

目前在德国作为以独立音乐人为目标的自由歌手 & 创作者继续进行音乐创作和表演。



Q1: 学姐可以简单聊一下自己在音乐方面的经历吗？现在，再看那些经历，又有怎样的感受呢？

曹秋艺：我从小就喜欢唱歌，像很多人一样，在初高中也把唱歌当作一个排遣压力的方式，虽然也参加过一些学校的晚会，但相比于那些有专业老师指导，并且能够去参加专业比赛的孩子，我只是一个纯粹的业余爱好者。而同济却给了我一个平台，让我深度接触了音乐。在大一，我参加了对我来说十分重要的一个社团——星空演绎社，在那里，我能够体验到一个业余爱好者最简单却纯粹的享受：爱好相同的朋友们在一起，发自内心地唱每一支歌曲。那时还参加了汽车学院歌手大赛，我的辅导员曹卢老师开玩笑似地问我：“你为什么没有去音乐学院，要跑来学汽车？”，这让我对唱歌有了新的思考：或许在这方面，我可以走得更远。之后我不仅参加

了很多比赛，还和当时的学院第一吉他手王志芃组建了乐队。我们“艺”和“芃”的草字头去掉，将乐队取名为“凡人乙”，在大三的时候，我们还一起创作了《嘉三路回忆贩卖商店》。也就在那时，我在上海高校歌手大赛上唱的《野子》被台下的评委老师所赞赏，并发给了这首歌的原唱。之后不知道怎么的就会有导演给我打电话，问我想不想参加一些综艺节目。除了参加湖南卫视那个《我想和你唱》，我尝试过中国好声音的试唱，结果发现商业化的歌手道路并不适合我，相比之下，我还是希望在音乐上保留更多的自主性。于是我选择了退出，我的声乐老师十分不舍，希望我珍惜自己这方面的天赋。可我觉得，自己的天赋不只是唱歌，在学习方面我可以，并且音乐这个事情，只要你喜欢，它就从不会背叛你，它什么时候都在那里，你什么时候去

都可以。

我们都不应该被一些词语所定义，只要喜欢，生活总有无限的可能。我有不少认识的人，在自己专业工作多年后，又投身音乐，做起了职业音乐人。热爱可抵岁月漫长，大致就是这样吧。

Q2: 可以简单介绍一下《嘉三路回忆贩卖商店》这首歌的创作经历吗？

曹秋艺：大三那会儿不光在玩乐队，当时我也是记者团采访组的成员，平时除了会写文章，也会尝试写歌。有一天我想要写歌，于是就和王志芃约好去慈湖边上弹唱。我说：“给我个和弦”，志芃就开始弹，我说：“我想要一个轻快点的”，他就换一种弹法，直到我找到一个很好的状态，伴随着和弦开始即兴地哼唱，有时候有一些词出来，有时候只是



旋律……回去整理了一下我们的即兴弹唱，又加上另一位音乐大神——刘璐玮的编曲，很快就有了这首《嘉三路回忆贩卖商店》。

没有想到这首歌曲会被用在毕业季，可能是其中离别味道吧。虽然创作的时候是在大三，但在大三快要结束的时候，感叹时光飞逝，且人生如逆旅，我们每时每刻，都在与旧的人和事，旧的自己离别，在心智飞速成长的时候更是如此。在那个时候，渐渐有了面对未来的压力，在未来面前，我们与无忧无虑的生活告别，去迎接那个属于未来的，更加成熟的自己。

Q3: 歌曲中，那间“小商店”指的是什么？

曹秋艺：这间小商店在歌曲里叫作“回忆贩卖商店”，它是承载回忆的载体。每个人的回忆是不一样的，但我和同学们共同生活在同济校园，触发回忆的点是基本一致的，对我来说，这个触发点就是一家商店。这家商店处在篮球场附近，店名叫“甘其食”，我每天上课都会经过这里，有时候早课来不及会直接在这里买早餐，在篮球场运动完后，出来也会在这里买冰豆浆、冰咖啡等等，去学院也会路过这间商店。我认为这是在我大学生涯中重叠频率比较高的一个场所，它承载了我许多温馨的回忆。我在创作《嘉三路回忆贩卖商店》的时候，商店的原型就是这家甘其食。

Q4: 关于课程，你提到了线代、毛概、看不懂的 C 语言，你对学院的哪些课程印象深刻呢？

曹秋艺：我还记得在机械原理课程上，教我的是一名年纪比较大的老师，经验丰富，现在可能退休了，他讲课真的特别生动形象，讲完了我基本上就能理解，课后作业做完了就比较扎实，不需要再花额外的时间去自学。

再说说我们汽车学院的老师，感觉我们学院的老师真的都很好，“技术大牛”们都十分的平易近人，老师们也都能一心为学生着想，专注地解决问题，这点在我的辅导员曹卢老师身上体现的尤其多。

Q5: “最帅的辅导员”是曹卢老师吗？歌曲的 MV 里他的回眸一笑真的挺帅呀，可以为我们讲一讲吗？

曹秋艺：是的，曹老师真的是一位很不一样的辅导员，同样也是我们的好朋友。他会让我们觉得，“哇，原来又红又专的社会主义的接班人竟然可以是这个样子的。”他优雅的文艺气息，轻松活泼的风格，与同学们亦师亦友的关系都十分令人印象深刻。在我唱歌方面，他给过我很多的鼓励和肯定，并且他的鼓励和肯定与很多人带有客气和礼貌的鼓励和肯定不一样，那是真正发自内心对你的欣赏，他不容置疑且充满着信任的力量能够让我对未来充满信心，或许这就是来自



曹秋艺与曹卢老师合影

一位老师连同一位好友的双份能量吧。曹老师那会出了新书，我买了几本，他也送过我一本，在他送我的那本书的扉页，写着他给我的

产生很好听的回声。那真的是一次特别开心的路演。

汽车学院的风洞中心也令我印象深刻，那里有着世界先进的设备。

他觉得给我伴奏很有意义。还有这首歌的编曲刘璐玮，从小弹钢琴，之后又学了吉他等等的乐器，对音乐真的有着发自内心的热爱。当时



班级乐队



曹秋艺与玩音乐的朋友们

话：“大概汽车学院的同学都是不平
凡的平凡人吧。”

Q6：对于汽车学院的几栋建筑，以及建筑物内的摆设，你有哪些印象深刻的地方吗？

曹秋艺：首先是汽车学院天井里的秋千，它们是我们这届毕业生送给学院的毕业礼物，希望以后的同学们可以在这里放松自己的身心。实际上，在送出秋千不久，就有学弟学妹们在这里搞活动，看到自己送出的东西派上了用场，心中是充满成就感的。

还有咖啡吧，那里虽然小，但做出的食物却很不错。我也经常去那里，有一次我们还在咖啡吧开了一个小路演。无论是我的清唱还是其他同学的吉他演奏，那里都可以

面试时，当我仔细回忆本科五年所学的东西，也会说起我在风洞的经历，这段经历是十分宝贵的。离开了学校，就很少有机会再看到这种规模的风洞了，就连我在参观保时捷工厂的时候，也没见到过这样的风洞。我希望大家如果有精力，可以多了解我们的风洞，这真的是十分难得的机会。

Q7：“在这唱歌弹吉他的两个人”指的是谁呢？可以分享一下你们一起玩音乐的经历吗？

曹秋艺：唱歌弹吉他的人是我 and 王志瓦，这首《嘉三路回忆贩卖商店》的伴奏也是他的。不过说实话，和我一起玩对他来说是屈才了，他的指弹是非常厉害，而我往往只需要简单的和弦，这样就显得他好像是在陪衬我一样，不过令我感激的是

我们班上还有宁友博、梁绪等几位喜欢音乐的同学，大一的时候去轰趴，我们几个在一个屋子里面架上电子琴，弹吉他唱歌，全班同学都过来和我们一起玩，之后我们班的几个人还组了一个乐队，能够与这样几个人在一个班真的很幸运。

Q8：“看着不一样的脸，讲着我们的誓言”，这句歌词寄托着你什么样的感慨呢？

曹秋艺：现在来看，汽车学院给我最深的感受是同济汽车人的初心吧。到了德国才感受到，咱们汽车学院的同学真的有种不放弃的拼搏精神。我见过很多学不下去退学的，学不下去回国修整的，但这之中没有一个是我们同济的，虽然有时候我们会抱怨很苦很累，但没有人真正放弃，大家都会在痛苦和焦虑中不断

让自己成长，去寻找出路。从这一点来看，我觉得我们其实都是非常优秀的。

Q9：这首歌在情感上，除了再见和怀念之外，还有展望未来的期望。当时你对于未来的期望怎样的？再回首，当时的梦想实现了吗？

曹秋艺：实际上我的留学道路充满了艰难，我考了五次德福都没有通过，但我最终还是考过了DSH，并被斯图加特大学录取。站在斯图加特火车站的那一刻，就是人生中所谓的“The Moment”。我们很容易在翻过一座山后，急忙向着下一座山奔去；但在那时，我却将远方的一切都忘掉，只是一心一意地在那停满鸽子的火车站尽情地享受这来之不易的时刻。这是我焦虑努力那么久，却又做到了的事情，它值得我的驻足！虽然很多人可以很轻松地通过考试，去往心仪的大学，但我认为，一生中总会有一些事情，尝试了四次五次之后，才终于找到方向。在那之后，我们会获得一些执念，相信自己一定能够把这件事情做好，无论付出多少都愿意。在拥有了这种执念之后，我忽然觉得，无论未来去向何方，我都能无所畏惧地朝着内心的方向。

以上是我目前的感受，但实际上在我写歌的时候，并没有对未来有过太多的考虑。或许还会像现在这样，不断地与身边形形色色的人重复着相遇和离别，一边唱着歌，手里抓着工作，无法放开。但到大

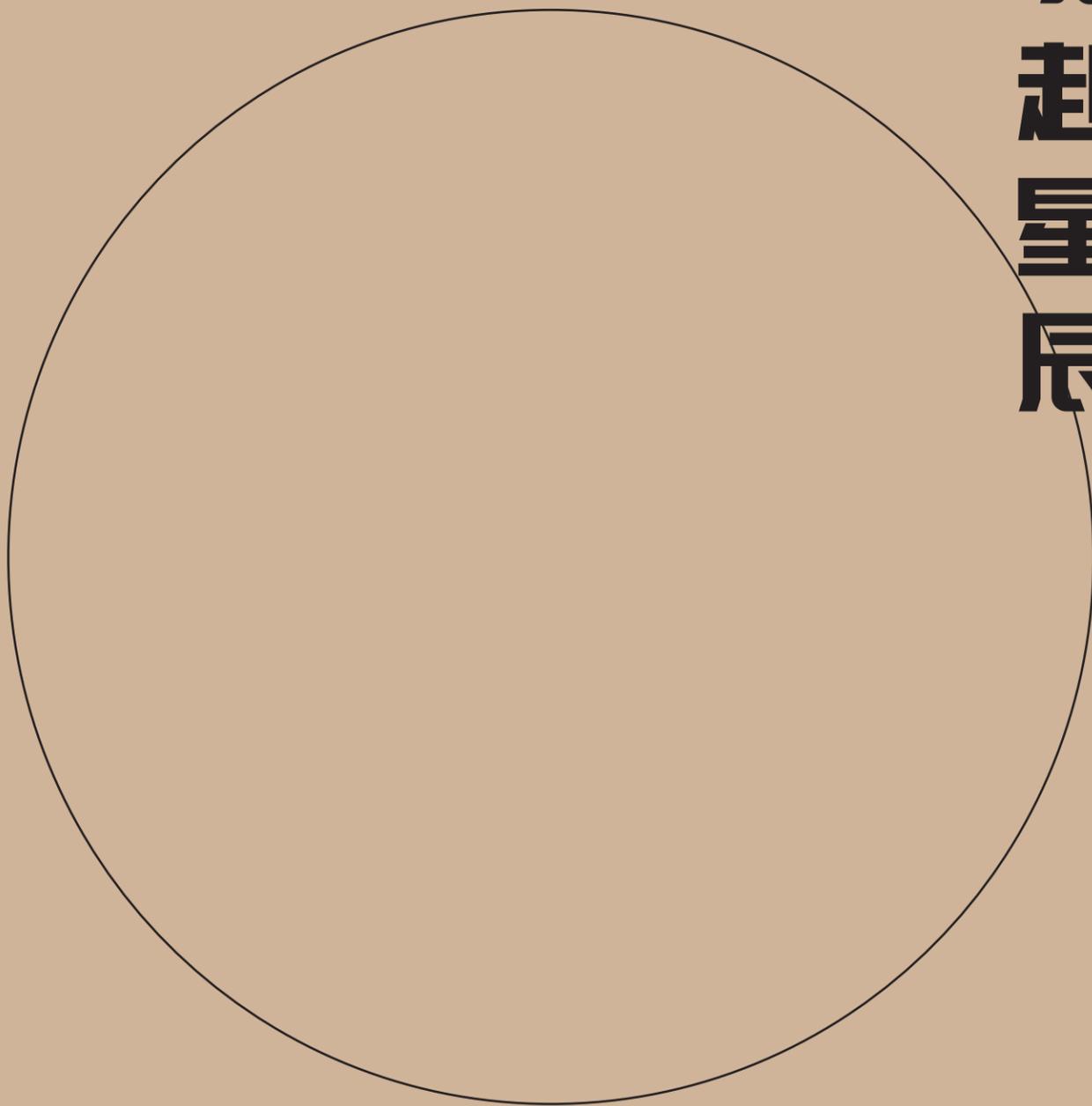
五实习面试的时候，我说我想做技术，可面试官看着我只有一堆唱歌比赛，学生活动的简历，对我说：“你只适合做管理，而我们这里不缺这样的人。”那时我真正感受到了对于未来的焦虑，也在心中有了这样的执念：我一定可以成为优秀的技术人员，因为优秀的技术人员也可以是像我这样喜欢组乐队唱歌的！

出于这样的执念，研究生毕业后我申请了保时捷底盘研发部门的实习，可迟迟没有消息，一气之下我就先回了国，在一个Live House里唱了两三个月的歌。在某一天，我终于收到了录用通知，那一刻真的是欣喜若狂，在Live House里面跳来跳去，心中呐喊道：歌就先唱到这里，我要去保时捷研发底盘了。

我并不是一个对过往念念不忘的人，但在汽车学院，我充分发掘了自己的爱好和潜能，看到了更广阔的天地，认识了很好的朋友，收获了一路的欢笑与成长。看到你们来采访我，才发现时间竟然过的如此之快，也真是“走一遍再看一遍，过去的日子又回到眼前。”



同车行康庄，
飞驰赴星辰，



章五

科创文化齐绽放 同济汽车开新章

图 / 江润天
文 / 何胤霖

同济大学汽车专业创立于1988年，汽车学院成立于2002年，同济的汽车血液已流淌了三十又四年，成为了同济大学“双一流建设”的特色和优质学科之一。汽车学院经过二十年建设，不仅形成了以三大教研室为主的人才培养体系，还建成了众多博士后流动站，以及博士、硕士、学士点。今日之汽车，正凭借往日没有的学科影响力推动同济的发展，为国家汽车行业做出巨大贡献。

但汽车人的梦还远不止于此。随着十四五时期碳中和目标的推出，各类产业都大力推动新能源技术的开发于应用，汽车行业也希望努力抓住这一窗口期，完成质量和地位的迅速提升。正因如此，同济汽车的未来更加明朗，将科技创新转化为贯穿人才培养的理念，为中国汽车锦上添花。与此同时，随着人民生活水平、消费水平的不断提高，汽车正逐渐摆脱单一的交通工具属性，越来越多的消费者对车辆提出了更高要求，相关领域爱好者的阵营亦日渐庞大。因此，作为同济汽车人，我们的发展目标不应局限于科技创新，还应融入丰富的人文情怀，提升自身的总体认知，培养具有汽车文化底蕴的工程师。由此，作为全国领先的汽车专业学院，同济大学汽车学院的未来发展目标只有兼顾科技创新能力建设、文化内涵情感培养，才能更好地为百年同济添彩，为中国汽车工业助力。



科技实力毋庸置疑是汽车学院未来发展的基石。

目前，汽车学院开展了丰富的科创活动，如针对本科生的“同车行”科技创新培养项目，针对研究生的广阔的创新平台。我们学院同国际接轨，定期开展上海-斯图加特汽车及动力国际研讨会等丰富的学术交流活动。在科创的道路上，汽车学院已经开辟了一条体系明确的特色化道路。放眼未来，芯片短缺问题将会始终存在，国际竞争态势也将愈发激烈，而中国汽车发展到今天已取得了一定成绩，特别是以新能源车企为代表的创新型企业。因此，无论基于压力还是动力，我们都必须更加开放地面对科技创新活动，把所谓创新转化成每日之思、每日之行，提升全员创新的意识就是提高学院的科创水平。此外，大力开展新能源技术研究，实行产学研互通也是非常重要的。

人文情怀培养毫无疑问是汽车学院可持续发展的源动力。

在传统汽车工业面临转型的风口下，人文情怀培养具有什么意义？经济基础决定上层建筑，上层建筑反作用于经济基础。中国汽车经过几十年的发展，已经在质量、销量，以及认可度方面取得了一定的成果，因此具备走出一条完全自主化道路的实力。我并不否认中国车在动力技术、辅助驾驶科技、用户共创理念等方面发展迅速，但俗话说“人靠衣裳马靠鞍”，一辆真正具有独特设计的车更容易让人们津津乐道，获得更多簇拥者。所以，这条自主化道路必须是设计层面的。但是，我国并不缺乏优秀的设计师，为什么鲜见成功的原创设计呢？笔者认为原因之一是原创设计很难快速占领市场。考虑到我国民用市场的发展历史，

进口车和合资车始终占据着高级的地位，而原创设计的国产车显然就不吃香，于是许多厂家干脆重复过去的抄袭之路，以避免销量难看。其次，消费者对设计的接受度也有待提高。虽然近年来我国不仅涌现优秀的新势力品牌和纷纷发力的传统品牌，但国产品牌市场占有率依然没有显著提升，甚至还在2019年出现了回落的现象，这就说明国人对自主品牌的认可度有待提升。由此，针对上述两个关于为什么鲜见成功的原创设计的问题，笔者想出的方案是：把品牌交给真正有情怀的人来做、把消费者培养成有情怀的消费者。有情怀的品牌会更注重原创性，有情怀的消费者会更支持原创品。至此，为何要培养人文情怀已经明确，那如何培养情怀呢？

学院里的一张图片、老师口中的一段历史都成为培养情怀的素材。一门生动的课堂，一次有趣的拓展活动都能带来人文的熏陶。至于具体如何实施，我认为在工科环境里是比较容易实现的。因为培养人文情怀不仅比做科研简单得多，还更有利于对行业产生全面的认识并形成健全的人格。

由上所述，今日之同济汽车汽车已经成为一流的优质学科，汽车学院也已建成较全面的人才培养体系。但中国汽车工业任重道远，同济汽车亦需要长远发展。因此，笔者坚定地认为：只要科创和文化都开花，同济汽车必会迎来更好的明天！

把握现在，抓住机遇，共向未来

——17级何健恒



一、简述汽车产业发展，总体把握一个关键点：变革

汽车产业是国民经济的重要支柱产业，具有大规模效应与产业关联带动作用，对经济发展和社会稳定具有突出重要作用。此外汽车产业又是资本技术和劳动密集型产业，具有产业链长、覆盖面广、产量密集度大、科技含量高等特点。

随着智能化、自动化技术的成熟以及“新四化”浪潮的到来，我国汽车产业正处于快速变革的发展阶段，这种变革主要体现在：汽车产业的重心正在发生转移，其中新能源汽车与智能网联汽车日益成为行业关注热点，并且电动化、智能化、网联化和共享化等新特点不断提供新的产业机会。结合当前我国汽车

产业广泛且深厚的基础，这种变革将为我国汽车产业发展带来良好的机遇，同时也将带来更多的挑战。

二、汽车学院当然也要抓住机遇，学生要找准定位，为社会奉献无限可能

当前诸如同济大学、清华大学、吉林大学和北京理工大学等国内知名拥有汽车研究方向的高校学院是汽车行业顶层设计与科技研发的先锋队。这些高校学院主要职责是“兴科研”和“育人才”，即一方面在于进行学术研究与科技创新，另一方面则是向汽车行业输送高质量人才。同济大学汽车学院也具有如此特点，并且事实上，汽车学院大部分毕业生最终都会选择到汽车及相关行业工作，只有少数同学选择投身科研的道路，这一特点在国际上也与德日等高校人才培养方式非常相似。当前国内汽车行业发展形势，正渴望、正需要大量有学识、有本事的专业人才。这种现状正向我们汽车学院的同学发出强音：把握时代机遇、铸就汽车强国。

当然必须注意的是，这份强音也对我们汽车学院的同学提出了更高水平的要求：处于变革中的汽车产业急需跨学科背景、学习能力强的复合型人才。这类人才需求的知

识结构呈现复合型、交叉型的特点，在行业中具有重要性高、不可替代性强的特点，比方说新能源汽车的从业人员需要同时掌握材料、能源动力、车辆工程等学科知识，而智能网联汽车研发人员则需要掌握计算机、电子信息、车辆工程等学科知识。

面对这份变革强音和时代强音，我们汽车学院的同学们一定要找准自身定位、打开学科思维、学好课程知识的同时及早做好自己的职业规划。诚然，能找准自身定位并做出职业规划的同学在二十岁的年纪里毕竟是少数，大部分同学并没有摆脱学生思维也没有职业发展概念，不了解汽车行业里工作岗位的职责要求、工作内容都是什么，导致就业过程中存在一定信息差，学到的本领也就未必能学以致用了。这方面除了同学们提高自我积极性外还非常需要学院以及校友会发挥积极作用，依托汽车行业布局广泛、成熟的天然优势，采取建立学生职业发展中心等措施，帮助同学们尽快了解真实汽车行业、建立自己的学业职业的发展道路。

切实“兴科研”和“育人才”两项职责，同济大学汽车学院定能在汽车行业大变革时代中走向光明和伟大的未来。

与汽车的故事，还在延续

——19级陈智雯



网联化等多元化方向转型。大三时，我在创新创业网上看到了熊璐老师和冷搏老师发布的课题，这顿时激发了我的兴趣。后来很幸运地在老师和李拙人学长的指导下开启了相关的研究，也指引我明确了未来的方向。

校训中的“求实”两个字，是我在同济汽车最深的体验。随着新兴科技的快速崛起，汽车行业的创新方向日新月异，车辆技术变革也深刻影响着国家的发展和民族的复兴。从“春晖”系列微型电动汽车，“登峰”和“登程”系列混合动力汽车，到“超越”系列燃料电池汽车，再到途灵 TiEV 智能无人车，同济汽车在我国汽车发展史上落下的每一个脚印都践行着“笃行致远，追求卓越”的精神。

如今，智能驾驶、5G 技术、物联网等技术的应用，正给汽车行业带来新的机遇和挑战。

作为汽车学院的一名学生，我们责任重大，使命在肩。在学术上，我将继续深入研究汽车技术与发展趋势，不断提升科学研究能力，为我国汽车行业的创新和升级贡献自己的力量。在实践上，我将保持矢志奋斗的担当和热情，参与各种汽车技术研究、创新项目的实施，提高自己的实践能力，将所学的理论知识应用到实践中去。

作为汽车行业的新生力量，同济汽车的青年学子正以自立自强的精神投身到汽车产业的发展之中。我们有信心、有能力，也有责任，用我们的智慧和努力，创造中国汽车欣欣向荣的明天！而于我个人，汽车早已成为我的一份热爱，我将继续踔厉奋发、笃行不怠，用青春和汗水续写我与汽车的故事。

当梦想照现实

——20 级吴翰

我和汽车的故事，其实从很小的时候就开始了。照常来说，小孩子对于新鲜事物都是三分钟热度。但是当时的我，对一个东西的兴趣却持续了很久，那就是汽车。小时候，妈妈买给我的一本识车图鉴，成为了我的汽车启蒙。从 1886 年卡尔本茨发明的第一辆三轮汽车，到当时最先进的跑车；从最普通的轿车，到各类专业用途的特种车辆，书里面各式各样的汽车让小时候的我产生了最直观的感受：这些车长得都好酷！汽车真的好有意思！自此之后，我就疯狂地喜欢上了汽车。

但随着一天天长大，课业逐渐成为了我生活的主旋律，我对汽车的喜爱也暂时处于“失联”的状态。直到高考结束、填报志愿的时候，汽车才又重新回到了我的生活之中。在众多院校和专业中，同济大学汽车学院一时间使我重燃了小时候对汽车的热情。之后，我如愿地进入了同济，一年后，我也如愿地进入了汽车学院。

相较于小时候对汽车只是纯粹感性的认知，成为同济汽车人，则意味着我真正开始把幼时一个单纯的梦想，转换成为未来可能毕生追求的一份事业。如果说小时候的经历是我与汽车故事的引言的话，从踏入汽车学院的大门开始，这个故事才算真正的开篇了。

在汽车学院的日子，是很充实且很多彩的。在课业学习上，各类力学与数学课程为我更深入地学习专业知识打下了基础，机械类和算法类课程则使我对汽车认知不再仅



限于一个感性的想象。这些基础课程的一步步铺垫，使我在真正接触到汽车专业课时也得得心应手。目前的我正处于专业课学习的入门阶段，对于未来不断探索汽车专业、不断提升知识储备，我充满了期待。

说到在同济汽车的生活，怎么也绕不开的就是在车队的日子了。在大二上学期，我进入了学院电车队。如今，我已经在电车队工作一年有余，如果要用一个词概括我对电车队的评价，那就是“干货满满”。在这里，我首先学会的是走出舒适圈。在车队工作中，我必须一次次地学习新知识，拓宽自己的知识边界，才能很好地完成车队的各项工作。其次，我学会了工作的规范化。只有对开发流程、工作文档、具体设计的规范化管理，车队的技术和知识结晶才能一代代传承下去。在这里，我还学会了团队协作和责任

感。面对车队工作时，单打独斗是绝对无法完成的，只有靠每个人对自己所负责工作的认真态度和队友间的实时沟通、紧密合作，才能实现造出一辆赛车这样一个庞大的工程。当然，我也在这里学到了很多知识和技术，对我的专业素养提升起了莫大帮助。

对于未来，我认为，新能源汽车相关技术的发展，给汽车行业注入了新的生机，为拥有百年历史的汽车行业带来了一套新的、成熟的能量供给解决方案，而这也催生了相关产业和技术的新发展。从电芯到整车，每一个部分都仍然有很大开拓空间，这是我们所有汽车人努力的方向和前进的动力。希望在未来，梦想与现实齐飞，我能够带着在同济汽车获取的理论知识与实践能力的行业，为中国汽车发展奋斗不止！

我和汽车的故事

——21 级智交车辆唐国浩

有人说，每个男生天生都是汽车的爱好者，我与汽车的渊源亦是从小年开始的，从幼儿园的第一节美术课上，我画下的人生第一幅画：一辆如同大众“甲壳虫”的小车；到至今还堆满在我童年玩具箱的许多遥控汽车、汽车积木；还有那些伴我长大的超跑模型。虽如今我已步入大学，但仍还有收集“风火轮”小汽车的爱好，这些仿佛都在悄然暗示着我与汽车的不解之缘。

随着年龄增长，对汽车的那份喜爱又有了知识的助力。我看了很多汽车方面的书籍，对世界上知名的汽车品牌有了更多的了解。坐车的时候，总喜欢看着窗外，辨认来往车辆的品种，偶尔遇到喜欢的车，更是会兴奋地用目光追随很久。

报志愿前我本来是迷茫的，并不知道该选择一个什么样的专业，直到与一位同济大学车辆工程专业的学长交流后，我才突然意识到，从小热爱汽车的自己，如果能够未来延续这份喜欢该有多么美好！我了解到，随着科技的发展，汽车行业拥有巨大的发展潜力和空间，因为汽车是融合了多种科技的结合体，它的每一部分都是人类智慧的

结晶。随着 5G 时代的到来，汽车无疑将在智能化的时代飞速发展，未来的汽车将会作为人们的第三移动空间，智能网联汽车、无人驾驶汽车终将来临，这是大势所趋。然而在通向成功的道路上，还需要很多很多的创新与完善；此外，经济的迅速发展为汽车行业提供了不竭的发展动力，汽车早已走进千家万户，汽车的需求也在逐年迅速增加，汽车的未来一片光明！同时，我也了解到同济大学汽车学院诞生于改革开放时期，中国汽车人的探索，拥有深厚的历史底蕴，为我们设计的培养计划也令我很感兴趣。于是我果断的选择了智能交通与车辆这个大类，坚定了加入汽车学院的决心。

在未来的大学岁月里，我需要不断提升自己的知识储备和专业能力，我想参与到飞行汽车的研发中去，让科幻小说里漫天飞行的飞行汽车变成现实，小鹏汽车目前在飞行汽车的方面取得了很大的进展，我希望能够在未来加入其中，早日完成汽车的飞行梦，为我和汽车的故事再添上一个精彩的段落。



唐国浩，21 届济美学堂智能交通与车辆工科试验班十班，社联大型活动策划部及汽车文化宣讲团成员。

——同济大学汽车学院记者团——

20

TONGJI AUTO

TH