

大葉大學

機車動力研究社

第 5 屆全國春季大專機研盃 活動企劃書

總召：李 綱 0972-017963

副總召：高瑋駿 0988-866850

目錄

一、社團宗旨與簡介	3
二、緣起與展望	4
三、比賽時間與地點	5
四、報名組別	6
五、報名參賽資格	7
六、報名方式與費用	8
七、大會特別規定與聲明	9
八、競賽車輛改裝規則	10
九、特別狀況處理條例	11
十、競賽規範	12



主辦單位：大葉大學

承辦單位：大葉大學機動車研究社

一、社團宗旨與簡介

由於前兩屆『全國春季大專機研盃』在大家的努力跟廠商贊助的合作下，比賽圓滿達成也順利地將『大葉大學』、『大葉大學機動車研究社』推銷出去，更難得的是，餐與賽事的車數已達兩百餘台，而在各界支持之下。本賽事也在創高峰，再次將人數及參賽車輛往前邁進，更讓大家對『春季大專盃』給予肯定，而歷經的四屆的『春季大專盃』也讓全體社員體會到舉辦大型活動的辛苦，與組織內部的分工，真的讓我們學習到很多。

『第四屆春季大專機研盃』由於報名人數參賽車輛再創佳績，也更吸引到各界的注目，本社團真的深感榮幸，當然，大家都會問說是否還有舉辦『第五屆春季大專盃』的可能？在我們開會討論及深思熟慮之後，決定延續『大葉大學機動車研究社』歷屆的榮耀，並且秉持者社團一蓋的精神，讓這場賽是好在更好，更希望將『春季大專機研盃』成為中部代表性的全國大專賽事。

近年來大專生對於國內機車賽事參與度極高，及國內普片都是在大學時代開始對機車運動有認識，及參與。『全國春季大專機研盃』一直以來都是為了提供大專生一個安全的競技交流平台以及提供大專生對於正規賽事的一個轉運站，讓大專生在沒有正規賽經驗的狀況下可以有一個緩衝，將組別及規章與年度全國性賽事配合，將賽事規章與劉承統一，和大型賽事接軌，史辦法更有所依據。將期標準化、組織化、規則化，讓機車運動不在是民眾眼裡的飆車，更加深民眾對於機車運動的正確認知，以提供成長遠和更有效的機車競賽運動。

二、緣起與展望：

台灣的機車產業從海外進口到自行發展生產，期中經過幾十年的努力。幾十年前從未想過幾十年後的今日台灣的機車產業能踏上國際舞台，靠的是台灣機車產業專業、煙直、創新；其中甚至以自行生產創新的技術，改裝技術更是不落人後，在近年來的國際賽中發光發熱，讓世界認識台灣除了生產優質機車，更有一流的改裝品，及一流的改裝技術及技術人員。

今年來台灣的機車運動盛行，更屢屢在國外創下佳績，好比 24 耐的台灣隊，讓台灣不論是車子、技術、改裝品及車手都讓參與國際賽的人為之驚艷。對於一個不盛行賽車運動的國家有著如此優良、高品質的改裝品及專業的改裝技術感到驚豔。

此次大葉大學所主辦之全國春季大專機研盃除了促進中部地區機車產業之間的良性交流藉此促進發展更希望藉由近期來台灣參與國際賽事的成績更加宣傳台灣的機車賽事，更讓社會大眾對於賽車有一定認識及機車運動風氣導正，讓更專業的選手與技術帶給中部地區對於機車的認知，讓專業的知識破除一般社會大眾對於機車運動及機車改裝的負面觀感，讓台灣的機車賽事能更上一層樓，更從基礎培養選手藉由日益增多的機車賽事選手，讓台灣各界能更注意台灣的賽事活動，讓台灣冷門的賽車運動能更獲矚目，讓從基礎培養的車手透過全國春季大專盃的機車賽事，讓他日能成為國際舞台上的一顆新星。

三、比賽時間與地點：

時間：民國 102 年 3 月 3 日 星期日

地點：彰化縣溪湖 K1 賽車場

網址：<http://tw.myblog.yahoo.com/jw!0FK678iZQQM14PQwww--/>

地址：彰化縣溪湖鎮大溪路一段 815 巷 378 號

關於活動細節將公布於官方部落格上，請注意！

四、報名組別：

1. 4T100D(4T100 速克達新手體驗組 100C.C.)(包含 110C.C. 115C.C.)
2. 4T100C(4T100 速克達原廠組 100C.C.)(包含 110C.C. 115C.C.)
3. 4T100B(4T100 速克達輕改組 132C.C.)
4. 4T100A(4T100 速克達改裝組 152C.C.)
5. 4T125D(4T125 速克達新手體驗組 125C.C.)(包含 150C.C.)
6. 4T125C(4T125 速克達原廠組 125C.C.)(包含 150C.C.)
7. 4T125B(4T125 速克達改裝組 162C.C.)
8. 4T125A(4T125 速克達改裝組 182C.C.)
9. 2T-BIKE(二行程檔車組)
10. 4T-BIKE(四行程檔車組)

※報名人數未達六人刪除組別

五、報名參賽資格：

1. 報名各組選手請於參賽報名表上確實填寫就讀或畢業學校，須與學籍所在學像相符，否則不給予參賽資格。

2. 請各選手於活動當天務必攜帶學生證，或任何可證明學生身分或學位之文件以利報到時檢驗，為攜帶證件者將不賦予參賽資格，並不退費。

3. 凡曾於歷屆大專盃、摩委會、TSR、TIS(TMRRC、TSRRC)、MAAT、PRK、溪湖 K1 盃、風之隼盃、YAMAHA 推廣賽、SUZUKI 推廣賽、光陽 KCC 挑戰賽、SYM OVAL、BEST 盃、NCY 年終大獎賽、銳澤盃、S-RZ 盃、獨走賽及其他任何公開比賽得過前六名者，不得報名 D 組(新手體驗組)，若賽後發現，則公佈追繳其獎盃。

4. A 組不做任何車手資格限制，歡迎社會人士與畢業校友參加。其他社會人是『就讀學校』此欄空白即可。

六、報名方式與費用：

1. 報名方式：報名時間為公布時間即日起至 102 年 2 月 15 日止，請各校機研社統一辦理報名，若無機研社等特殊狀況請推派一員統一報名。報名表以 E-MAIL 電子郵件，報名費以現金匯款或轉帳方式繳交。

2. 匯款帳戶：郵局 代號 700 局號 0081467 帳號 0318704

3. 戶名：大葉大學機動車研究社董柏森

4. 報名 E-MAIL：blackot1011@hotmail.com.tw

5. 完成繳交報名費者，請以電話通知你已經完成報名費繳交。

聯絡人：高瑋駿 0988-866850

6. 請保留存根聯或明細等資料，以利日後查證

7. 需在報名表末處附上帳號後五碼及戶名，以確認完成繳交報名費

七、第五屆全國春季大專機研盃特別規定及聲明：

選手行為規範

※未符合規定人員取消頒獎資格

1. 活動當天凡對員工作人員有任何之辱罵、教肅等不禮貌之行為，經大會認定後有權直接禁止比賽。
2. 於活動中不符規定，頂替其他選手參賽(代打)，車輛改裝惡意超過規定標準、包括其他打架鬧事等違規事項，或干擾賽事運作等，經大會認定後有權直接禁止比賽。
3. 非選手本人力如車隊工作人員，與會親友等，若有惡意干擾賽事運作，經勸阻溝通無效將直接處罰選手，並將干擾者強制驅離。
4. 未在車手報到時限內準時報到者，剔除資格。

大會特別聲明

※未符合規定車輛取消頒獎資格

1. D 組(新手體驗組)規定以爭議許久，2009 年全國性賽事(如 TSR、MAAT)已將 C 組引擎回歸至正原廠等級，與 D 組幾乎無相異之處，而 D 組更為多數入門選手的跳板，制度系統及懸吊系統更為手護選手安全的第一道門檻，更別說無關比賽安全和公平性之改裝(如手把套、機油尺)；經本大會多次討論結果，決定不對選手做此類的改裝限制，請各校具有高水準支參賽選手一同響應並理解大會的決定。

2. D 組(新手體驗組)不得外掛供油電腦 全取代電腦

3. 防爆油底殼已由 TSR 及 MAAT 宣導並實行多日，大多數車手也都能配合，為增加活動時的人員及車手安全，並減少突發狀況影響活動品質，除 D 組(新手體驗組)在防爆油底殼的部分優先宣導但不強制執行之外，請各級車手體諒並配合。

4. 洩油保安鋼索以由 TSR 及 MAAT 宣導並實行多日，大多數車手也都能配合，為增加活動時的人員及車手安全，並減少突發狀況影響活動品質，大會在討論後認為，當日活動所有組別機油尺與洩機油螺絲一律須加綁保安鋼絲，以鋼絲固定避免鬆脫。

5. 大會規則與全國性賽事接軌，部分延用 TSR 改裝規則，並已事先取得 TSR 台灣騎士精神協會執行長口頭同意。

八、競賽車輛改裝規則：

※未符合規定車輛取消頒獎資格

1. 車燈車殼等易破碎部分需摘除或以膠帶貼妥固定。
2. 車體改裝前後左右範圍不得超出原廠出廠車體規格的 10 公分（例：排氣管過突出影響他人安全）。
3. 車體焊補改裝以增加車身剛性為主，不得將車身焊補修改為小型賽車（mini bike），鋼圈直徑不可更改。
4. 不可過度變更車身軸距，車身長、寬、高而有影響他人或選手安全之顧慮。
5. 車身主腳架、後貨架、後視鏡皆須拆除（側腳架不在此限）
6. 如現場車檢認為車輛有需改良或修正之部分，車手須於進入比賽場地之前處理完成方可參加比賽。
7. 4T CVK（負壓膜片）型式化油器可以不安裝集油壺，若改裝 2T 化油器（PE 及 PWK）則必須要安裝集油壺。
8. 4T 車種不可另外加裝引擎排壓管（加機油入口安裝導氣管），避免溢油影響其他選手安全。
9. 汽缸頭之排壓管一律需接回空氣濾清器主體，或是密閉式容積體，排壓管接缸頭處需使用束環或是束帶繫緊，避免鬆脫漏油。
10. 禁止更換引擎主體（CASE）之車輛參加，例如 100cc 車輛更換 125 級引擎主體，引擎主體應與出廠登記相同。
11. 不可移植引擎主體或車架主體改裝方式，檔車後擺臂、4MB 組則不在此限。
12. 不可使用 NOS、醇類燃料、渦輪、機械等增壓改裝方式。

13. 傳動外蓋可以切削、鑽孔來幫助散熱，但傳動組件不可直接外露，且需安裝傳動外蓋，切削、鑽孔總面積不可超過 30% 以上，安全考量以車檢組目測為準。
14. 可安裝機油冷卻器，但安裝位置需要盡量避免之轉倒撞擊而產生漏油。
15. 排氣管本身需要具有消音功能，不可使用完全不具消音功能之排氣管。
16. 車輛外觀需要盡量維持與原廠相同，塑膠烤漆外蓋要安裝，不可改裝外露式車把手，原廠出廠則不在此限。
17. 所有組別皆不可使用光頭胎，或是刻花紋之光頭胎。
18. 注意是否會有散落之零件，機油添加口或是洩油口，以及其他有可能漏出機油、水箱水的蓋子，建議鎖綁保安鋼絲。
19. 機油尺與洩機油螺絲一律需加綁保安鋼絲，以鋼絲固定避免鬆脫。
20. 全年度比賽，全天賽程禁止場地內動態試車，一律熄火推行。
21. 排氣管出口斜角不得小於 50 度，其造型也不能過於尖銳，以車檢組目測為準。
22. 速克達所有參賽組別需安裝安全防爆油底殼，尚未有防爆油底殼之車種參賽前需向本會另行報備。
23. 所有參賽車輛需安裝感應器架（計時器支架）。
24. 所有參賽車引擎恆定 2000rpm 或以上，排氣噪音需小於 100db 分貝以下，無容許誤差值。
25. 排氣出口角度需保持水平或水平以下，高度不可離地高於 100cm 以上。

競賽車輛改裝細則：

4T100D 組、4 T125D 改裝規定：

同時適用於 4T100D、4T125D 上述兩組改裝規定。

150C.C. 車種(FIGHTER、RACING 等)歸類為 125C.C. 組別

1. 大專盃、摩委會、TSR、TIS(TMRRRC、TSRRC)、MAAT、PRK、溪湖 K1 盃、風之集盃、YAMAHA 推廣賽、SUZUKI 推廣賽、光陽 KCC 挑戰賽、SYMOVAL、BEST 盃、NCY 年終大獎賽、銳澤盃、S-RZ 盃、獨走賽及其他任何公開比賽得過前六名者，不得報名此組，若賽後發現，則公布並追繳其獎盃。
2. 須遵守所有「競賽車輛通用改裝規則」。
3. 汽缸主體、活塞、曲軸、連桿皆不可變動，也不可進行切削、研磨、鑽孔、拆除等方式，改變配重或降低阻抗，需與原廠規格完全相符並需為原廠品。
4. 引擎內部需”全原廠”，不可使用改裝凸輪軸，輕化量正時齒輪，輕量化汽門帽…等。
5. 汽缸主體、活塞、曲軸、連桿皆不可切削、增長、縮短等方式進行改裝。
6. 引擎主體也不可切削來變汽缸主體放置位置高低。
7. 不可以任何方式增壓壓縮比及改變燃燒室容積、大小及形狀。
8. 汽門數需與原廠出廠相符，2 汽門車輛不能另外改裝 4 氣門系統。
9. 汽缸頭與汽門需使用原廠品，進排氣不可打磨加大。
10. 化油器與噴射系統連接引擎之進氣喉管許可打磨加大，但不可更換改裝品。
11. 驗車排氣量與規格需要完全與原廠相符合。
12. 空氣濾清器需要 100%原廠且需具有完整功能性、濾紙可更換改裝品或是市

面產品，但不可破損，氣密膠條不可拆除，空濾螺絲不得少於原廠出廠數量 2 顆且需繫緊。(可使用海綿及金屬製品)。

13. 化油器款式、尺寸、型式、內徑需與出廠完全相同，不可改變，但可調整、油嘴號數可以更換。
14. 噴射車款主噴射系統包含節流閥、汽油幫補、噴嘴、噴嘴數、噴嘴位置以及 ECU 電腦全部不可變動，也不可額外加任何電控系統或檢測器。
15. 化油器車輛所使用 CDI 需使用原廠品，不可更換。
16. 限使用原廠電盤，不可切削或打薄，電盤磁鐵不可拔除，線圈不可拆除或部份切除。
17. 不可改裝水冷引擎，機油冷卻器許可加裝。
18. 大燈、方向燈、煞車燈具、碼表許可拆除輕量。
19. 前後懸吊、輪胎、鋼圈、排氣管皆許可改裝，但不可更便鋼圈直徑，需維持原廠規格，但寬度許可變更。
20. 車架需維持原廠型式，不可加裝補強支架，也不可焊補支架。
21. 不可使用輕量化油箱，或移動原廠油箱位置，需使用原廠型式及規格，加油軟管也不可拆除。
22. 傳動系統、齒輪比需可改裝、但設定需維持 CVT 變速方式。
23. 如果個人選手無力拆裝車輛需繳交 1000 元工本費給大會驗車組。
24. 符合上述規定之外皆可改裝。

4T100C 組、4T125C 組改裝規定：

150C.C. 車種(如 FIGHTER、RACING 等)歸類為 125C.C. 組別

1. 同時適用於 4T100C、4T115C 組、4T125C 上述三組改裝規定。
2. 需遵守所有「各組別參賽車輛既定改裝規則」。
3. 汽缸主體、活塞、曲軸、連桿皆不可變動，也不可進行切削、研磨、鑽孔、拆除等方式，改變配重或降低阻抗，需與原廠規格完全相符並且需為原廠品。
4. 汽缸主體、活塞、曲軸、連桿皆不可切削、增長、縮短等方式進行改裝。
5. 引擎主體也不可切削來改變汽缸主體放置位置高低。
6. 不可以任何方式增加壓縮比及改變燃燒室容積、大小及形狀。
7. 汽門數需與原廠出廠相符，2 汽門車輛不能另外改裝 4 汽門系統。
8. 汽缸頭與汽門需使用原廠品，進排氣許可打磨加大。
9. 化油器與噴射系統連接引擎之進氣喉管許可打磨加大，但不可更換改裝品。
10. 驗車排氣量與規格需完全與原廠相符合。
11. 空氣濾清器需要 100%原廠且需具有完整功能性、濾紙可更換改裝品或是市面量產品（金屬製品可）但不可以破損，氣密膠條不可拆除，空濾螺絲不得少於原廠出廠數量 2 顆且需繫緊。
12. 化油器款式、尺寸、型式、內徑需與出廠完全相同，不可變更，但可調整、油嘴號數可以更換。
13. 噴射車款主噴射系統包含節流閥、汽油幫浦、噴嘴、噴嘴數、噴嘴位置以及 ECU 電腦全部不可變動，但可加裝外掛電腦。
14. 化油器車輛所使用的 CDI 需為原廠品，不可更換。

15. 限使用原廠電盤，容許切削或打薄但電盤磁鐵不可拔除，線圈不可拆除或部份切除，散熱風扇及導風外蓋需保留。
16. 不可使用水冷引擎，機油冷卻器許可加裝。
17. 大燈、方向燈、煞車燈具、碼錶許可拆除輕量。
18. 前後懸吊、輪胎、鋼圈、排氣管皆許可改裝，但不可變更鋼圈直徑，需維持出廠規格，但寬度許可變更。
19. 車架需維持原廠型式，不可加裝補強支架，也不可焊補支架，但可更換引擎固定架（狗骨頭），可加裝防甩頭，但不能有補強車架之功能性。
20. 4T100C 組基於底盤觸地安全問題可更換引擎吊架，或移動吊架支點，但 4T125C 組不可更換引擎吊架。
21. 不可使用輕量化油箱，或移動原廠油箱位置，需使用原廠型式及規格，加油軟管也不可拆除。
22. 傳動系統、齒輪比許可改裝、設定但需維持 CVT 變速方式。
23. 如果個人選手無力拆裝車輛需繳交 1000 元工本費給大會驗車組。
24. 符合上述規定之外皆可改裝。

4T100B 組：

1. 排氣量限 132cc 以下
2. 需遵守所有「各組別參賽車輛既定改裝規則」。
3. 限使用 CVK26mm 以下化油器，不可使用 PE 或 FCR、TMR、CR、TM、PWK 等競賽型化油器。

4. 空氣濾清器需要 100%原廠且需具有完整功能性、濾紙可更換改裝品或是市面量產品（金屬製品可）但不可以破損，氣密膠條不可拆除，空濾螺絲不得少於原廠出廠數量 2 顆且需繫緊。
5. 汽缸主體、活塞、曲軸、凸輪、汽門、進排氣皆許可變動，但排氣量不可超過標準。
6. 汽缸蓋許可使用改裝品，但不可改裝 4V 缸頭，汽門數需與原廠出廠相同。
7. 噴射車可更換取代型外掛電腦或可寫程式電腦及 ECU，節氣門可以加大至 26.5MM 以下，喉管可更換，但須為原廠型式；噴油嘴限使用乙支；噴油嘴及噴嘴位置改裝不限。
8. 限使用原廠電盤，容許切削或打薄但電盤磁鐵不可拔除，散熱風扇及導風外蓋需保留。
9. CDI 許可更換改裝品，但不可使用可寫入或可設定程式型，可更換晶片同樣不可使用。
10. 不可使用水冷引擎，機油冷卻器許可加裝。
11. 大燈、方向燈、煞車燈具、碼錶許可拆除輕量。
12. 前後懸吊、輪胎、鋼圈、排氣管皆許可改裝，但不可變更鋼圈直徑，需維持出廠規格，但寬度許可變更。
13. 傳動系統、齒輪比許可改裝、設定但需維持 CVT 變速方式。
14. 如果個人選手無力拆裝車輛需繳交 1000 元工本費給大會驗車組。
15. 符合上述規定之外皆可改裝。

4T100A 組：

1. 排氣量限 152cc 以下。

2. CVK30.5mm 以下口徑化油器，PE 及 PWK30.5mm 以下同型式化油器可以使用，其餘款式皆不可以使用。
3. 限使用原廠電盤，容許切削或打薄但電盤磁鐵不可拔除，散熱風扇及導風外蓋需保留。
4. 空氣濾清器主體許可更換，濾清器外蓋許可挖大、鑽孔等增加空氣流量之改裝方式，但在濾紙到化油器中間不可有任何漏洞，需具有過濾空氣的實質功能及空濾總成（空濾外蓋、主體、導管、濾清器），空濾銜接化油器軟管處、濾綿型式皆許可更換。
5. 汽缸主體、活塞、曲軸、凸輪、汽門、進排氣皆許可變動，但排氣量不可超過標準。
6. 可改 4V 缸頭。
7. 噴射車可更換取代型外掛電腦或可寫程式電腦及 ECU，節氣門可以加大至 30.5mm 以下，喉管可更換，但須為原廠型式；噴油嘴限使用乙支；噴油嘴及噴嘴位置改裝不限。
8. CDI 許可改裝更換。
9. 不可使用水冷引擎，機油冷卻器許可加裝。
10. 大燈、方向燈、煞車燈具、碼錶許可拆除輕量。
11. 前後懸吊、輪胎、鋼圈、排氣管皆許可改裝，但不可變更鋼圈直徑，需維持出廠規格，但寬度許可變更。
12. 傳動系統、齒輪比許可改裝、設定但需維持 CVT 變速方式。
13. 需遵守所有「各組別參賽車輛既定改裝規則」。

14. 如果個人選手無力拆裝車輛需繳交 1000 元工本費給大會驗車組。

15. 符合上述規定之外皆可改裝。

4T125B 組：

1. 排氣量限 162cc 以下。
2. 限使用 CVK30.5mm 以下化油器，不可使用 PE 或 FCR、TMR、CR、TM、PWK 等競賽型化油器。
3. 噴射車可更換取代型外掛電腦或可寫程式電腦及 ECU，節氣門可以加大至 30.5mm 以下，喉管可更換，但須為原廠型式；噴油嘴限使用乙支；噴油嘴及噴嘴位置改裝不限。
4. 空氣濾清器需要 100%原廠且需具有完整功能性、濾紙可更換改裝品或是市面量產品（金屬製品可）但不可以破損，氣密膠條不可拆除，空濾螺絲不得少於原廠出廠數量 2 顆且需繫緊。
5. 汽缸蓋許可使用改裝品，汽缸主體、活塞、曲軸、凸輪、汽門、進排氣皆許可變動，但排氣量不可超過標準。
6. 限使用原廠電盤，容許切削或打薄但電盤磁鐵不可拔除，散熱風扇及導風外蓋需保留。
7. CDI 許可更換改裝品，但不可使用可寫入或可設定程式型，可更換晶片同樣不可使用。
8. 不可使用水冷引擎，機油冷卻器許可加裝。
9. 大燈、方向燈、煞車燈具、碼錶許可拆除輕量。
10. 前後懸吊、輪胎、鋼圈、排氣管皆許可改裝，但不可變更鋼圈直徑，需維持出

廠規格，但寬度許可變更。

11. 傳動系統、齒輪比許可改裝、設定但需維持 CVT 變速方式。
12. 需遵守所有「各組別參賽車輛既定改裝規則」。
13. 如果個人選手無力拆裝車輛需繳交 1000 元工本費給大會驗車組。
14. 符合上述規定之外皆可改裝。

4T125A 組：

1. 排氣量限 182cc 以下。
2. CVK30.5mm 以下口徑化油器，PE 及 PWK30.5mm 以下同型式化油器可以使用，其餘款式皆不可以使用。
3. 限使用原廠電盤，容許切削或打薄但電盤磁鐵不可拔除，散熱風扇及導風外蓋需保留。
4. 空氣濾清器主體許可更換，濾清器外蓋許可挖大、鑽孔等增加空氣流量之改裝方式，但在濾紙到化油器中間不可有任何漏洞，需具有過濾空氣的實質功能及空濾總成（空濾外蓋、主體、導管、濾清器），空濾銜接化油器軟管處、濾綿型式皆許可更換。
5. 汽缸主體、活塞、曲軸、凸輪、汽門、進排氣皆許可變動，但排氣量不可超過標準。
6. 非 4V 車輛許可改 4V 缸頭。
7. 噴射車可更換取代型外掛電腦或可寫程式電腦及 ECU，節氣門可以加大至 30.5mm 以下，喉管可更換，但須為原廠型式；噴油嘴限使用乙支；噴油嘴及噴嘴位置改裝不限。

8. CDI 許可更換改裝品，可使用可寫入或可設定程式型。
9. 不可使用水冷引擎，機油冷卻器許可加裝。
10. 大燈、方向燈、煞車燈具、碼錶許可拆除輕量。
11. 前後懸吊、輪胎、鋼圈、排氣管皆許可改裝，但不可變更鋼圈直徑，需維持出廠規格，但寬度許可變更。
12. 傳動系統、齒輪比許可改裝、設定但需維持 CVT 變速方式。
13. 需遵守所有「各組別參賽車輛既定改裝規則」。
14. 如果個人選手無力拆裝車輛需繳交 1000 元工本費給大會驗車組。
15. 符合上述規定之外皆可改裝。

4T 檔車組：

1. 限國產 4T 檔車改裝排氣量上限 250CC 以下。
2. 不可使用光頭胎，或刻花紋之光頭胎。
3. 限用原車型車架，不可移植引擎本體或車架主體。
4. 輪圈直徑限原廠正負一英吋以內，寬度不限。
5. 需遵守所有「競賽車輛通用規則」。

2T 檔車組：

1. 限國產 2T 檔車改裝排氣量上限 250CC 以下。
2. 不可使用光頭胎，或刻花紋之光頭胎。
3. 限用原車型車架，不可移植引擎本體或車架主體。
4. 輪圈直徑限原廠正負一英吋以內，寬度不限。
5. 需遵守所有「競賽車輛通用規則」。

九、特別狀況處理條例：

1. 下雨:活動當天若遇臨下雨，若非雨勢驚人影響賽事安全，否則不延賽
不重跑，雨勢影響程度由大會決定。
2. 車禍:活動當天若賽事進行中有人員受傷，情節嚴重者即刻停賽，若賽事圈數已進行超過一半，則不重賽。
3. 漏油:活動當天若賽事進行中有車輛漏油，影響賽道安全狀況，情節嚴重者即刻停賽並進行賽道安全處理，若賽事圈數已進行超過一半，則不重賽。

十、競賽規範：

1. 選手需要遵守規定之所有競賽事項，要有絕對的責任跟義務遵守。
2. 除了需要遵守競賽規定之外，選手本身在賽車活動以外，也需要注意遵守交通法規。
3. 在參加競賽活動之中，嚴禁服用興奮劑等違禁藥品，並且不能飲酒。
4. 非必要的時候，選手不應有手離開車把手、腳離開腳踏板等其他危險動作。
5. 活動中不能有故意妨礙其他選手比賽的動作，例如惡意阻擋或是撞擊等行為。

道路競賽細則：

1. 道路賽意指封閉式賽車場地競技，賽車場地道路並不連外，道路賽場地也需要具備緩衝區等安全措施。
2. 道路賽並無速度限制，但選手需要以安全走行做考量。
3. 道路賽細則規定含練習、單圈測時、決賽等各種賽車場地走行。

道路賽走行必須遵守事項：

1. 賽車場走行以在基本路線走行者具有優先權。
2. 慢速走行者不能妨礙基本路線走行者。
3. 慢速走行者應該以彎道頂點外側做為禮讓路線。
4. 離開 PIT 區車輛應該先禮讓進入 PIT 區車輛。
5. 競賽車輛在 PIT 區內進入主跑道時，應該緩慢加速後進入主跑道，並且注意是否有影響到其他車輛的動線，會車時也要注意盡量不影響其他選手安全。
6. PIT 區若在場地中央，車輛離開 PIT 區進入主跑道時，應該延跑道內側走行，並且注意是否有影響到其他車輛的動線，會車時也要注意盡量不影響其他選手安全。
7. PIT 區若在場地外側，車輛離開 PIT 區進入主跑道時，應該延跑道外側走行，並且注意是否有影響到其他車輛的動線，會車時也要注意盡量不影響其他選手安全。
8. 走行時需要遵守旗號規定，選手要有遵守旗號的義務。
9. 不可在賽車場地內任何一處無預警式的急加減速。
10. 在賽場直線路段，除了為了追越前方車輛為目的以外，不可突然任意變換路線。
11. 進入 PIT 區前應該先行減速，並舉起左手向後方車輛示意，延往 PIT 側離開主跑道。
12. 耐久賽中選手進入 PIT 區時，應該記住自己所屬的位置，競賽工作人員並不會另外指示。

13. PIT 區內工作人員要禮讓競賽車輛先行，並且要隨時注意自己的安全，若有任何意外選手與車隊要自行負責。

道路賽二次傷害防止特別規定：

1. 車輛在轉倒後若要重回主跑道，必須注意後方車輛再出發，避免危險。
2. 車輛轉倒後再出發，應該先確認自己車輛損壞程度，是否有漏油，零件損毀、掉落，輪胎是否有附著大量砂粒等狀況。
3. 轉倒後車輛若已經無法發動，選手應該將車輛推至安全區域，選手本身應該退離到車輛後方，靜候比賽結束後，才能離開主跑道。
4. 若選手因為油污而發生轉倒，第一時間選手本身應該先離開危險區域，第二時間可以揮手向其他選手提出警告，並向大會告知有油污影響選手安全。
5. 轉倒後車輛若發生汽油大量外漏時，選手應該要主動將車輛電源關閉。
6. 車輛發生撞擊或是翻滾等意外事件，選手若無特別傷害，在安全無慮之下，第一時間應該協助工作人員將散落的零件拾起，清除主跑道。但人不可背對車輛走行方向。
7. 選手發生轉倒後要重新進入跑道繼續競賽時，也應該先確認自己安全裝備是否有損壞。
8. 車輛再出發前，請確認車輛的損毀狀況。
9. 檢查車輛時選手務必注意自身安全，若安全人員要求先行離開再檢查，優先遵守安全人員指示。
10. 轉倒或是撞擊位置，很有可能會留下油漬或是散落零件留下，選手看到事故的下一圈同位置時，要有注意此類狀況的警覺性。

11. 全年度比賽，全天賽程禁止場地內動態試車，一律熄火推行。
12. 還在場內安全位置靜候比賽結束之選手，不能將安全帽脫下，需等到比賽結束才可離場以及脫下安全帽。
13. 比賽當天設置救護車，如有緊急事故，將由急救人員救護病送至醫院。

參加活動車手安全裝備規定：

全罩式安全帽(佳)須有鏡片 連身賽車皮衣、分離式皮衣(佳)

賽車用場行手套(佳) 長筒賽車靴(佳)

「以上為選手安全裝備規定標準」

「以下為選手之最低容許安全裝備」

戰甲+護膝+護肘(可) 裝置妥肩肘背護具之防摔衣(可)

裝置妥護具之防摔褲(可)