出國報告（出國類別：其他--國際比賽)

帶領學生到日本參加國際學生方程式賽車比賽

服務機關：國立台北科技大學　車輛系

姓名職稱：黃秀英 副教授

派赴國家：日本

出國期間：民國 104 年 08 月 28 日至民國 104 年 09 月 06 日

報告日期：民國 104 年 10 月 16 日

摘要

本次出國主要目的是帶領學生到日本參加國際學生方程式賽車比賽。這是北科大學生第一次參加國際性賽車相關的競賽，競賽內容包含:技術檢驗、靜態以及動態等項目，每分項各有細部設計要求和評分，總分1000分。學生們都很興奮、高興有這機會代表學校參賽，藉著參加賽事，也開闊眼界，認識瞭解世界的競爭，科技的增長、也新認識世界各地的好友，達到國際交流、學習的目的。學生參加比賽也對所有賽程和細節有著深刻認知、體驗、也深入了解，對下一屆的參賽有著更好的準備和期待能有好的成績表現。

關鍵字: 賽車，學生方程式賽車，國際競賽，日本國際學生方程式賽車

目次

摘要 i
目次 ii
本文 1
一、目的 1
1.1 目標 1
1.2 主題 1
1.3 緣起 2
1.4 欲達成事項 3
二、過程 3
2.1 出國期間行程 3
2.2 參賽過程內容 4
2.3 參賽活動照片 7
三、心得及建議事項 11

帶領學生到日本參加國際學生方程式賽車比賽

臺北科大方程式車隊是由副校長林啟瑞教授總領隊、學務長吳浴沂教授副領隊、車輛系系主任蕭耀榮教授、以及指導老師陳嘉勳助理教授、黃秀英副教授、尤正吉副教授、蔡國隆副教授一起帶領，成立臺北科技大學方程式賽車團隊，目前隊員包括機電學院、設計學院、管理學院以及人文與社會科學學院大學部或研究所學生。目標是希望成為全校性的團隊，邀請各學院精兵，以及感興趣、肯付出、肯努力、態度積極、願意虛心接受指導和自我主動學習，肯團結、無私、且願意為校爭光的同學加入。希望學生方程式賽車能逐漸成為學校一個特色團隊，學生有適當的橋樑和主題，發揮方程式賽車各項所需之相關主題專長。團隊隊員可以加強相關專業之學習和交流，也是學生很好的聯誼、交流方式，期望能有好的傳承，隊員能稟記師長的教導、指示，學長、姐經驗教訓，能全心、全力投入團隊目標，朝世界冠軍邁進。

一、 目的

預期目標、主題、緣起、欲達成事項敘述於下。

1.1 目標

成立此學生方程式賽車團隊的目標有：(1)透過競賽，在國內，能讓大專院校生有一個交流成長學習的機會，針對賽車的設計、技術、科技發展、市場拓廣、行銷管理等等有一個很好的交流平台；(2)再而，藉著競賽，提升相關產業的競爭力和技術，開拓國際市場；(3)具優秀表現的學生，能被推舉參加國際競賽，與國際交流，開闊國際視野，訓練團員具備良好溝通以及獨立自主的能力；(4)希望能夠促進學界與業界，以及跨國際交流和良性競爭與成長；(5)更希望透過競賽，提升學生自我實務能力、經驗，能踏上國際舞台為校爭光、為台灣爭光。

1.2 主題

這次的出國比賽是臺北科技大學第一屆參加國際性競賽的車隊。此次參賽以油車為主，由於參賽的學生在大學部的國內大專節能車競賽，以參加省油車的學生為多數，從油車著手，可以較快進入狀況，且也較熟習台灣車輛系統或零組件的供應鏈，準備可能會相較容易些。以此第一次參賽，待之後較了解市場和比賽細節規則，未來將會加入電動車參賽項目。

此項競賽，不僅僅為比賽，也希望透過比賽這個平台，能讓學生走出台灣，跨入國際，與不同國家的學生交流，增進國際視野。也希望能持續維持，甚至創立社團，讓此賽事活動，可以傳承。

1.3 緣起

學生方程式賽車(Formula SAE)是由美國汽車工程協會於1978年開辦，第一屆比賽於1979年在美國休斯頓舉行，當時的限制規則是只能使用5馬力的引擎,對於整車設計方面限制不多,給予車隊很大的設計和想像空間。至今，大方向還是延續這個理念。現在全世界已有34個國家舉辦，世界各汽車產業界非常關注此賽事，對於人才培養及優秀人才延攬有極大助力。

演繹至今，每個地方所舉辦的學生方程式賽車，皆依循國際學生方程式賽車的設計、製造和測試一系列規範，但為區域環境、路面、氣候、設置或特殊原因安全考量，會外加一些區域性的要求或規定，使能確保參賽團隊的安全。

國際學生方程式賽車比賽項目包含:

1. 技術檢驗；車輛安全相關規定、設計要求、剎車四輪全鎖測試、排氣管噪音且需低於110dB、傾斜45^{o}和60^{o}測試。技術檢驗不計分，為團隊在限定時限內，完全通過技術檢驗使得參加動態競賽項目。
2. 靜態競賽項目；營銷報告(佔75分)、成本報告(佔100分)、和設計報告(佔150分)；以及
3. 動態競賽項目；直線加速(Acceleration)(佔75分)、8字繞環(Skidpad)(佔50分)、越野賽(Autocross)(佔150分)、耐力賽(Endurance)(佔300分)、以及油耗(Fuel Efficiency)(佔100分)等項目。

所有競賽項目總合為1000分。競賽中設有各單項優勝或前三名，以及全競賽成績總和的冠、亞、季軍。

每個團隊負責自己的參賽車之設計、分析、製造生產、測試、開發，使能確保賽事整體安全。團隊於整個過程中，也須學習如何解決問題，並如何籌備經費、善用經費和整體營裡、甚至產品營銷、成本管控，就如同管理一個公司，學習團隊分工，使達到高效率的產出和效能。

這比賽中，涉略多項專業領域，例如車輛設計、分析、製造、測試、開發、營銷、管理和資金籌措等事項，參與的大學生，可以藉此方程式賽程的訓練，讓學生動手實做、深耕實務、技術，走出教室，使能與現實生活中應用以及業界需求接軌。

1.4 欲達成事項

此次帶隊參賽，主要希望確保學生在賽事中安全、賽前做好準備、團隊充分合作，在有困難時，能為團隊提出合適的輔導和幫助，給予即時的推、助力或提醒，使團隊能完成所指派的工作。希望學生能全心全意地專注比賽，期望每位學生能盡全力地做到最好，能感動自己、感動家人、感動師長、感動校友、感動支持他們參賽的廠商，回報學校對他們的照顧、關愛、以及默默暗中奉獻犧牲的師長們。

學生欲達成事項是安全地完成比賽、獲得佳績；這次參賽地點是在日本靜岡縣小笠山綜合運動公園，希望藉著參賽，了解整個賽程和規則，為下一屆作準備，重新再出發；也希望達到國際交流，與同好交換心得、牢記師長們教導，傳承經驗，做後續改善的參考。也希望能透過國際交流、提升英語、日語簡報、溝通能力。

二、過程

每年在世界不同地區有舉辦學生方程式賽車競賽，這次選擇參加在日本靜岡縣小笠山綜合運動公園舉辦的賽事，一則地點離台灣較近，二則容許研究生參加賽事中，三則先前靜岡科技大學師生來校參訪，彼此有較深入的交流和互動，競賽地點又與靜岡科技大學非常近，可以就近獲得幫助。

日本靜岡縣小笠山綜合運動公園佔地269公頃，有一個可容納50,000人的足球場，和10,000人的體育館，週圍環繞的是自然森林，四季皆宜在公園裡散步、運動，體驗享受自然景觀。學生方程式賽車競賽由2015年9月1日至9月5日，共有90支隊伍參加，分別來自9個國家(日本、中國大陸、韓國、菲律賓、印度、泰國、印尼、台灣、以及奧地利)，其中油車有81輛，電車有9輛。由於飛抵靜岡的日程限制，所以提前到08/28(五)出發。也因為賽車已先運達、放置於靜岡科技大學機械系老師土屋教授的實驗室，先行抵達日本，也可以先做車輛調教、準備確認、和試車。

2.1 出國期間行程

行程安排為2015年8月28日至2014年9月06日，大致行程總整於表一中。

表一、行程表

日期	時間	事項/地點
08/28/2015(五)	9:00-11:00	出發到桃園機場。
	14:50-18:40	桃園國際機場到日本富士山靜岡機場。
	18:40-24:00	日本富士山靜岡機場到日本靜岡華盛頓旅館。
08/29/2015(六)	06:30-20:30	車輛賽前調教@靜岡科技大學。
08/30/2015(日)	06:30-20:30	車輛賽前調教與試車@靜岡科技大學。
08/31/2015(一)	06:30-20:30	車輛賽前檢查與試車@靜岡科技大學。
09/01/2015(二)	06:30-21:30	報到、開幕式、展示會場佈置、營銷報告、領取油料； 晚間指導老師以及小組長大會會議@小笠山綜合運動公園。
09/02/2015(三)	06:30-23:30	技術檢驗、設計報告、小組長以及車手大會會議@小笠山綜合運動公園； 車輛修改@靜岡科技大學。
09/03/2015(四)	06:30-19:30	技術檢驗@小笠山綜合運動公園。
09/04/2015(五)	10:30-22:00	競賽觀摩、了解競賽規則/情況、展示說明、各國交流、贊助商展示產品參觀@小笠山綜合運動公園； 工具備品等運回靜岡科技大學。
09/05/2015(六)	07:00-22:00	競賽觀摩、各國交流、贊助商展示產品參觀、大會新技術應用展示說明活動、各組設計回饋、頒獎和閉幕式@小笠山綜合運動公園； 車輛、工具備品等運回靜岡科技大學。
09/06/2015(日)	19:40-22:35	車輛運回台灣安排: 搭機回台灣。

2.2 參賽過程內容

此次參加日本靜岡縣小笠山綜合運動公園舉辦的學生方程式賽車，是台北科技大學第一次參加車輛國際競賽。全隊指導老師有林副校長啟瑞教授、吳學務長浴沂教授、車輛系陳嘉勳助理教授、黃秀英副教授、尤正吉副教授、以及蔡國隆副教授。出國與賽的成員整理於表二。

表二、出國與賽人員:

領隊	副校長	林啟瑞 教授
帶隊指導老師	車輛系	黃秀英 副教授
隊員	班級	姓名
1	四車二	蔡瑜亮
2	四車二	吳俊節
3	四車二	李承錦
4	四車二	吳曜丞
5	四機電二	張金正
6	經管碩一	郭至倫
7	經管碩一	陳俐穎
8	經管碩一	賴儀庭
9	車輛碩一	林子修
10	車輛碩一	馮柄儒
11	車輛碩一	賴冠棠
12	文發二	黃思瑋
13	文發二	莊達夫
14	車輛碩一	邱弘仁
15	四車二	陳瑞嶸
16	四車二	蔣熙群
17	四車二	范震宇
18	車輛碩一	陳彥州
19	四創意二	林凱群
20	四車二	曾政耀
21	四車二	黃御祥

在正式賽前，大會陸續要求繳交車輛前碰撞區安全設計和測試報告、書面設計報告、實車試開錄影記錄、以及書面成本報告等等多項前置準備比賽項目。其中，前碰撞區安全設計和測試報告、實車試開錄影記錄須通過後才得參賽，書面設計報告則有個別評分獎項；書面成本報告要通過後才得參加靜態成本介紹報告。

靜態項目包含有設計介紹報告佔150分、成本介紹報告佔100分、營銷介紹報告佔75分，每個介紹報告有個別分項排名和獎項。

技術檢驗是非常重要的一環，需在設定的期限內完成(賽事第三天上午)，才可以參加後續的各動態項目。其目的是要確保車手、車輛、各項行車安全。項目包括車手安全裝備、車輛安全相關規定&設計要求、車手危險逃脫(5秒內)和旗號辨別、剎車測試(需4輪全鎖)、排氣管噪音(需低於110dB)、傾斜45^{o}(無液體洩漏)、

傾斜60°測試(無翻覆現象、車輪不離檯面)、以及重量量測。所有項目需依序通過，使得以進行後續檢驗項目。其中，重量量測有輕量化設計的個別評分獎項。

在期限內(賽事第三天上午12:00前)完成技術檢驗，才能繼續參加動態競賽。動態項目有直線加速賽佔75分、八字繞環賽佔50分、高速避障賽佔150分、耐久賽佔300分、燃油效率佔100分，而每個賽程都有個別分項排名和獎項。所有賽事的總分為1000分，大會也有總分排名和獎項。所有的比賽項目，總整於表三中。

表三、比賽項目

類型	項目	需求/比分
賽前報告	車輛前碰撞區安全設計和測試報告	通過才可參賽
	書面設計報告	個別評分排名和獎項
	實車試開錄影記錄	通過才可參賽
	書面成本報告	通過才可參加靜態成本介紹報告
靜態	設計介紹報告	150，分項排名和獎項
	成本介紹報告	100，分項排名和獎項
	營銷介紹報告	75，分項排名和獎項
技術檢驗	車手安全裝備	通過才可參加動態賽
	車輛安全相關規定&設計要求	通過才可參加動態賽
	車手危險逃脫(5 秒內)和旗號辨別	通過才可參加動態賽
	剎車測試(需 4 輪全鎖)	通過才可參加動態賽
	排氣管噪音(需低於 110dB)	通過才可參加動態賽
	傾斜 45°(無液體洩漏)	通過才可參加動態賽
	傾斜 60° 測試(車輪不離檯面)	通過才可參加動態賽
	重量量測	個別評分排名和獎項
動態	直線加速賽	75，分項排名和獎項
	八字繞環賽	50，分項排名和獎項
	高速避障賽	150，分項排名和獎項
	耐久賽	300，分項排名和獎項
	燃油效率	100，分項排名和獎項
總分數	1000，總分排名和獎項	

2.3 參賽活動照片

此次賽事在日本靜岡縣小笠山綜合運動公園，由於飛行靜岡航班限制，車隊提前到達靜岡，也因賽車早已先運達、放置於靜岡科技大學機械系老師土屋教授的實驗室，故先行抵達日本，可以做車輛調教、準備確認、和試車。

08/28/2015(五)由台灣出發，晚間近凌晨時抵達住宿旅館。08/29~08/31，在靜岡科技大學進行車輛賽前調教、檢查和試車。

圖1. 靜岡科技大學機械系土屋教授實驗室

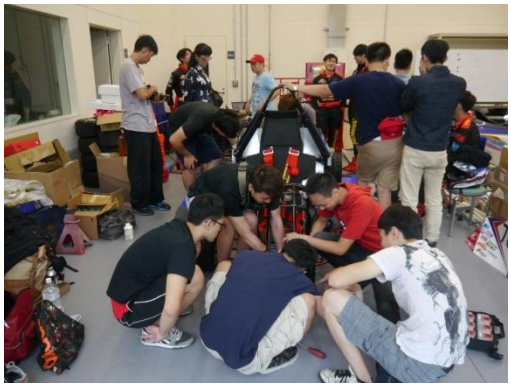

圖2. 車輛調教在靜岡科技大學

圖3. 靜岡科大引擎動力測試機台

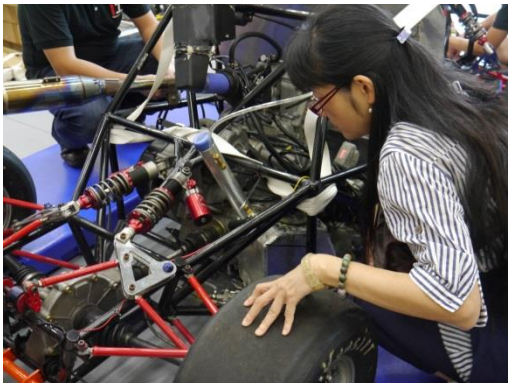

圖4. 懸吊檢視

圖5. 將做第一次剎車測試在靜岡科大

圖6. 路試在靜岡科大

09/01/2015(二)各隊報到、展示會場佈置、開幕式、營銷報告、領取油料。北科大很榮幸地由林副校長帶領大家參加開幕式，也有林俊宏校友、贊助商光陽、Conlex康力士、新聞媒體小七車觀點新聞一起參與，大會正式揭開序幕。學生前幾天的日夜準備和測試，感覺上準備得還不錯。

這天開幕式，下午只允許前一年參賽且名次在前36名的隊伍進行技術檢驗，其餘隊伍或新參加的隊伍需個別自行登記隔天的技術檢驗時間。我們隊伍則是排在第二天的上午10點。晚間大會指定各隊指導老師以及小組長參加在小笠山綜合運動公園會議室的大會注意事項公告會議。告知一般規則和注意事項以及重要參賽時間。

日本學生方程式賽車主席來北科展示場關心，提醒注意時間；主席提到與北科都一直保持聯繫，每年學生都持續有學生交流，對北科有著非常好的印象，在大會期間，給予我們很多的照顧。

圖7. 開幕式

圖8. 北科大展示會場

圖9. 營銷報告

圖10. 領取油料

09/02/2015(三) 設計報告、技術檢驗、小組長以及車手大會會議在小笠山綜合運動公園，非常忙碌的一天。設計報告進行得還順利，裁判們對於台灣車隊能在短短的幾個月裡第一次組隊、完成一輛車並且出國參賽，

對於學生的紮實根基，給予很好的評語；唯緊接10:00的技術檢驗，車手裝備檢視，沒有採購防火襪，無法繼續後面的車輛檢測，而延遲了整個驗車時間，車輛檢驗被延後安排到3:30才得以再作檢驗，這可能是造成沒有在時限內完成技術檢驗的原因之一。當天的技術檢驗，有數項由於地域性安全設計要求，須作修改，但檢驗完畢時間已過晚，無法成功地向大會申請將車拖離展場維修，當晚大學部學生非常主動積極，不需要交代，各自將所負責的系統，把可拆元件帶回靜岡科大作修改。對於學生的努力、為達成使命、努力不懈、熬夜完工，第二天依然早起，天未亮6:30就集合出發的奮鬥精神，我非常感動，也非常不捨。每一位大學部學生，都各有專長，也很獨立，我一直覺得有正確的學習態度，團隊的成功一定會實現的。

第二天日本學生方程式賽車主席又兩次來北科展示場關心，每次都提醒隊長注意時限，且購買礦泉水給北科團隊。

圖11. 設計報告

圖12. 裁判設計檢視

圖13. 技術檢驗

09/03/2015(四)技術檢驗、小組長以及車手大會會議在小笠山綜合運動公園，中午以前須完成所有的技術檢驗。由於中午午休1小時，團隊在下午1:30才完成整個技術檢驗。學生事後才了解到，無法進行後面的所有動態賽程，感覺非常可惜。

09/04/2015(五)競賽觀摩、了解競賽規則/情況、攤位展示說明、各國交流、贊助商展示產品參觀。有非常多的廠商展現他們的新技術和研發。也很幸運地當場獲得日本防火片2片的贊助。

09/05/2015(六)競賽觀摩、各國交流、贊助商展示產品參觀、大會新技術應用展示說明活動、各組設計回饋、頒獎和閉幕式。總計10國90隊，第一名是奧地利Graz University of Technology，總分807.48；第二名是日本京都工藝纖維大學，總分772.67；第三名是日本名古屋工業大學，總分726.67分。北科大則排名第76名，上有很多改善空間。大會完畢後，車輛、工具備品等也都備齊，運回靜岡科技大學等待海運空司運回台灣。

09/06/2015(日)安排海運，將車輛等運回台灣安排，晚上搭機回台灣。

圖14. 傾斜測試

圖15. 完成檢驗貼紙

圖16.動態競賽-障礙賽

圖17. 動態競賽-耐久賽

圖18. 與靜岡科大聯誼

圖19. 閉幕式

三、心得及建議事項

本次出國主要是帶領學生到日本參加國際學生方程式賽車比賽，是一個很難得的機會,我們團隊是有機會獲得新人獎或是在8字繞環賽中獲獎，唯獨時間上沒有注意和確切地掌握好，沒有在時限內完成技術檢驗項目，而失去動態項目競賽權益，也失去獲獎機會，非常可惜。幾點心得分享和建議，簡述於下。

1. 團隊溝通是非常重要的，對內、對外都要能隨時讓團隊保持正確訊息，以及訊息更動傳達暢通。

   在這次賽事中，對於很重要的賽程、時間、規則、法規…似乎只有幾位同學清楚，這是非常少見的現象，所以對時間的管控也做得不好。**建議**每個工作事項需要有2-3個人負責,其中一位為主要負責人，其他為替補負責人，都要能隨時讓團隊保有正確訊息；但每一位對這項工作都要熟習,就如同主要負責人一樣。但對於基本賽事規則…等等，應該是每位同學都能倒背如流，才不會重蹈這次沒有留意時間的錯誤。

2. 團隊分工要做好，並隨時保持積極、敏捷，不但能將自己份內事做好，當團隊任何項目缺乏人手或需要支援時，替補和輪替因該是要能夠馬上達成，是要很有默契，不需要等待分配或命令；除非需要討論和徵求老師意見或指導。這樣才能達到高效率，時間的掌控也能確切無誤。

   在這次團隊分工是有，但沒有替補，沒有清楚的輪替分配，多數時間仍需要等待指示，效率可以再提高許多。**建議**工作分工換輪替可以清楚規劃下來，在賽前的工作模式，就可以使用此型態，在比賽時就不會有無人幫忙，而閒置的人比工作的人還多的現象。

3. 事前充分準備工作是成功的主要關鍵，這對任何事都是一樣的。心存僥倖或取巧，可能偶而幸運地過關或獲獎，但不會是長久之計。這次比賽由於成團較晚，學生準備時間稍短，且有很多時間花在贊助、宣傳、等等其他工作上，而沒有花足夠時間在工程面上，目標設定不明確，準備不夠充分，臨場應變也不夠機靈。**建議**要有評量機制，一方面鼓勵優秀認真成員，形成正面風氣；另一方面有助於團隊賽事的準備。團隊要充分準備，目標要明確，要有定下決心、要完成該做的事，要以獲得好成績為標的。多鼓勵有參賽經驗的同學或國手、選手等參加，參賽的經驗對臨場應變應該會有助益。隊員宜作精選或篩選,且須有嚴謹考核機制,隨時對團隊學生作評量，有好的表現者，才有出國參賽優先權，到前線現場的機會，表現優異人數不足時，就延期再出賽。其餘學生可以為後備部隊，支援前

線團隊；後備和前線部隊隨著表現的優異程度，隨時都可互換，如此可以有備戰隊伍，也可為培育下一屆出賽團隊作準備，學生也比較容易指導和帶領，篩選也助於發掘優秀學生，也可以給予優秀學生參賽的榮譽。

4. 學生方程式賽車本身就需要有深厚根基，才能設計得好，做得好，當然車手也非常重要。車輛本身就是一個工程師的成果展現，工程師設計的就是需要有好的功能，要有優良的性能價格比，時間掌控良好，應變反應時間快，整個是個整合體，詮釋一個好的工程師該有的表現和特質。不需要追求太多甚或轉移將重心全部放在表面的虛華或宣傳上，應該要踏實、求實地做好工作，這才是整個賽事本身追求的重心。

   建議學生團隊要多自我充實，深厚根基，隨時學習，隨時虛心討教。多了解別人如何厚實根基而成功，多做正面向上學習。

5. 出國與賽人員，應該精選，龐大的隊伍對賽事可能不一定是加分。人員調度和運送也有困難，適當人數即可。

   建議參賽人員宜作適度調配和選擇，減少賽事中不必要的開銷和人員費用支出。剩餘的經費應傳承給下一屆，傳承經費每年應該逐漸成長增多，不宜抱持心態將經費使用殆盡。

6. 有效地經費或團隊管理有助於團隊的經費運用，人員管理、和性能價格比的提升。

   建議學習相關的管理方式，並融入日常生活中，團隊的效率會提高許多。經費要好好規劃和善用，以最小支出創造最大成果和成績為目標；依重要性排序，學習重要性的優先順序排列，做有限經費的應用並創造美好奇蹟。

7. 居住接近賽場是比較有利的，可以減少長途奔波，晚回早起、休息不足，造成很多人勞累生病的問題。也可以減少車程、花在通勤的時間和可能遠距開車事故的機會。安全、健康、平安是第一重要的。

   建議選擇居住地在走路步行可達處，或搭乘短程捷運即可的地方，既可以節省時間、路程、經費，簡化很多額外的開銷和手續。

8. 好的語言與溝通能力有助於加速完成事項。這次賽事在日本舉行，能用日語溝通會方便很多，一則，比較容易做雙向溝通，二則便於自己了解重要賽事的宣導，三則容易做文化交流，了解國家文化特色或習俗。英語雖然也可以溝通，但使用日語在這次的賽事中，會較英語更方便、合適多。

   建議可以修習當地語言，應該能縮短不少反覆往返溝通，或多次轉譯而失去原意的問題。

9. 日本學生整體表現非常有禮貌，幾乎沒有例外。對師長的態度相當尊敬、謙卑，完全遵循指令，尊崇領導，信任權威，非常虛心學習，有疑慮也很誠懇討論。這是一個學習者該有的態度，也是團隊能制勝、會成長很重要的關鍵之一。

   目前台灣學生普遍表現並不是非常有禮節，國際禮儀需多加強。建議學生多學習別人的長處，要能夠尊師重道，多增強、改善自己，用心學習。

10. 要學會感謝是很重要的，一個賽事的完成是多人合力完成的；一個團隊能夠出賽，是很多人合力的幫助，是學校、長官、師長、業者、校友、同儕或家人等等默默幫忙或明確投入的結果，隨時抱著感激的心，珍惜所有的機會，隨時保持正面態度，隨時面對問題，不逃避，應用正面力量，成功就很接近。抱怨或怨天尤人，會影響團隊士氣，不知道感恩、感謝是不應該的。也會影響團隊向心力，和信任。

    建議要多和學生溝通，讓他們了解團隊受到的關注和支持比他們想像或了解的多很多。我們在賽事中也獲得很多其他團隊無私的幫助，傾囊輔助，要感謝的人太多了，要真的真心學會感謝，自己也才會成長，才會更茁壯。

北科大學生第一次參加國際性賽車相關的競賽，競賽本身要求嚴謹，經歷這個賽事，看到學生的變化和成長，對學生的培育、國際觀的成長是非常正面的。也期望這樣的團隊會逐年持續不斷成長，有著更堅強的陣容再度面對新的挑戰。在學校的環境，學生不容易體會實際生活環節的嚴謹和真實面，長時間在學校、老師們關愛、呵護下，容易失去自我要求、自我嚴謹的能力或心態。教育學生時時刻刻都應該要以嚴謹、規矩態度面對；多參加校外競賽，以自己、團隊努力掙來的成功，會更加的甜美，以後回憶也更加燦爛。

臺北科大方程式車隊第一年組隊，承蒙學校、校長姚立德教授、副校長林啟瑞教授、學務長吳浴沂教授、研發處、車輛系系主任蕭耀榮教授，以及校友熱心支持，業界的贊助，學校各單位幫忙，而得以成軍參賽；還有系上指導老師陳嘉勳助理教授、尤正吉副教授、蔡國隆副教授的指導，以及背後指導的各位老師、先進，才能夠完成一輛自我打造的學生方程式賽車。參賽的大學部學生各有專精項目，感興趣，也很努力，以好的學習態度來傳承，肯付出、肯用心、態度積極、願意虛心接受指導和自我主動學習，肯團結、無私、且願意為校爭光，假以時日琢磨，成功希望非常高。

國際賽事，是很好的交流管道；好的成績表現，更有助於學校的國際聲望，期望能有好的傳承，隊員能稟記師長的教導、指示，學長、姐經驗教訓，能全心、全力投入團隊目標，朝世界冠軍邁進。