

物件敘事・記憶流轉—— 從「臺灣民生與腳踏車特展」 看博物館展示詮釋手法

A Narrative of Objects to Turn Memories: Interpretive Strategies for Museum Exhibition in the Special Exhibition “Turning Wheels: Bicycle and Daily Life in Taiwan”

蘇憶如 國立臺灣博物館 教育推廣組

Su, I-Zu Education Department, National Taiwan Museum

圖片提供：林士傑、呂錦瀚

隨著社會的變遷，腳踏車工藝與科技技術的演變，影響人們的生活與文化發展，也豐富了個人與公共的歷史記憶，是連結與再現土地與人民生活記憶的重要物件之一。為展現臺灣人記憶中的老鐵馬¹的故事，國立臺灣博物館（以下簡稱臺博館）策劃「流轉的騎跡—臺灣民生與腳踏車」特展，透過腳踏車敘說19世紀末期以來臺灣人的日常生活與產業發展，呈現腳踏車的產業脈絡、歷史意義及美學內涵，期望能連結不同時代人們的情感，喚醒民眾對臺灣常民生活的記憶。

臺博館自2005年起開始建構「臺灣博物館系統」，透過古蹟建築修復與再利用，規劃建置包含臺灣自然史（土銀展示館）、臺灣產業史（南門園區）、臺灣現代性（鐵道部園區）等定位的博物館空間。其中產業史更是與臺灣的政治及經濟發展、社會文化、常民生活等息息相關。此次「臺灣民生與腳踏車特展」即是從腳踏車的歷史，深入瞭解民眾生活與自行車產業發展面向，及在不同時空脈絡下的象徵意義。本文將從展覽如何透過「物件」的展示詮釋，呈現臺灣人與腳踏車在各時代的故事及發明軌跡，藉

此讓觀眾探索腳踏車在臺灣百年來的價值與意義。

展示架構及詮釋手法的定位

腳踏車最初存在於人類想像的圖稿中，直到19世紀可騎乘上路的腳踏車終於問世，並於日治時期引進來臺，經過百年來逐漸與臺灣人的日常生活產生密切的連結，綜觀自行車產業發展至今70餘年²，不僅具有交通、謀生、運動與休閒等功能，也與臺灣的政治經濟、社會文化、產業發展及環境保護等面向息息相關。

為呈現自行車產業發展與常民生活樣貌，展覽架構依時空脈絡分為「一項19世紀重要的發明」、「自轉車與日治時期臺灣常民生活」、「戰後臺灣人的腳踏車故事」、「當代臺灣自行車產業發展的轉型與突破」、「從現在騎向未來」等五個單元，以生活印記與產業發展為主軸，展出具有臺灣脈絡的各式腳踏車及相關配件，並輔以歷史文獻、照片影像、紀實攝影、藝術作品、報章廣告等多元形式，透過腳踏車與當時人們生活情境相關的物件及影像，再現臺灣民生與腳踏車的歷史記憶。

故事線的鋪陳

為詮釋百年的歷史背景，展示設計透過時空轉化述說腳踏車與人們生活經驗的關聯性，將展示單元區分為兩個有獨立開頭與結尾且彼此連貫的主題，透過時空情境模擬、具故事張力的電影看版及互動式裝置，來呈現物件及展示腳本，增加空間意象的對比性及觀展過程的變化，讓觀眾在吸收展示內容時不易產生疲勞。

第一間展室（102展室）以腳踏車的發明史為起點，循序漸進向觀眾解說腳踏車的基本結構及型式、臺灣常民生活常見的腳踏車類型與特徵，並以情境模擬手法再現民眾記憶中的空間場域。第二間展室（101展室）著眼於腳踏車與民眾生活的連動關係，介紹臺灣自行車產業發展史，呈現人們使用腳踏車的各種生活面向，並見證腳

踏車產業的演變與再興。最後則透過互動裝置引導觀眾瞭解騎乘腳踏車對環境保護的益處。

此展展示物件以腳踏車及配件為主，因同質性高，對行家而言，容易區分展件的特色，但對一般觀眾

表「臺灣民生與腳踏車特展」展示架構及詮釋手法定位

	展示單元主題	展示內容	展示詮釋
A	一項19世紀重要的發明	1.腳踏車發明史 2.透視腳踏車（基本結構及型式）	【102展室】 從腳踏車的發明史、基本型式及日治時期常民使用自轉車的生活面向，看腳踏車如何出現在臺灣社會及影響臺灣民生 1.時空情境模擬 2.藝術詮釋—人類模擬自然的聯想
B	自轉車與日治時期臺灣常民生活 時間軸：1895-1945	1.亭仔腳 2.高級的交通工具——富士霸王號自轉車 3.騎士的身影 4.庶民活動與運動項目 ●廟會慶典與文化活動 ●自轉車遠乘會與競走會 5.醫療保健	
C	戰後臺灣人的腳踏車故事 時間軸：1945-1969	1.臺灣自行車產業發展軌跡 ●進口批發時期 ●自製國產車時期 2.踏上幸福之路—幸福牌自行車 3.失竊「騎」案 4.腳踏車管理與防盜措施 ●繳納腳踏車牌照稅 ●腳踏車的身分證 ●安全與防盜配件 5.謀生工具（流動走販）	【101展室】 從戰後臺灣人的腳踏車故事切入，述說當代自行車產業發展，及如何影響地球環境與未來展望 1.看歷史說故事——詮釋腳踏車品牌及產業發展 2.復古手繪電影看板——連結民眾記憶 3.體驗低碳綠色騎跡——互動式裝置 ●闔關彈珠台 ●旋轉木馬互動裝置
D	當代臺灣自行車產業的轉型與突破 時間軸：1970迄今	1.外銷與產業轉型時期 2.策略外銷與高產值時期	
E	從現在騎向未來	1.樂活的環島旅行 ●《練習曲》的蝴蝶效應 ●環島1號線 2.低碳的綠色騎跡 ●公共自行車租賃系統 ●自行車專用道 ●騎YouBike遊臺北 3.當代腳踏車的設計與趨勢	

資料來源：本文彙整



展場設計構想示意圖（插畫繪製：小象室內裝修設計有限公司）

¹ 資料來源：杜偉誌。2012。臺灣自行車發展軌跡—以國立臺灣歷史博物館蒐藏品為例。歷史臺灣第3期，P.52-53。

腳踏車在日治時期引進來臺後，沿用日語稱為「自轉車」（じてんしゃ）。戰後臺灣北、中、南部各有不同的習慣性稱呼，如「孔明車」、「鐵馬」、「腳踏車」等。近年人們也以「單車」、「自由車」稱之，談及產業則常使用「自行車」一詞。

² 日治時期臺灣的腳踏車主要是依賴進口，戰後初期政府停止對日貿易，為了滿足過渡時期的市場需求，臺灣出現仿製腳踏車零件的小型工廠，國內自行車產業就此開始發展。



武車
因營業或職業需求而發展可載重的車種，車把較寬、有兩支上管及厚重寬大的載貨架，會根據騎乘者的生活需求改裝成各種樣式，例如載貨架裝上雜貨櫃或冰桶等。車體形式及構件呈現出營業者發想裝載貨物方法的智慧。
幸福牌武車/蔡尚銳 提供

來說，同質性高的物件易產生觀展疲勞。因此如何經由展示詮釋引發觀眾的興趣及觀點以促進觀展成效，物件的敘事手法及張力是展示詮釋的重點。

展覽敘事的核心—物件的象徵意義

腳踏車的基本型式

—人們生活需求、身分地位與女權進步的象徵

從概念的構思、發明、改良到創新車款，腳踏車問世至今有200餘年的歷史。從產業的發展脈絡來看，臺灣的腳踏車受到日治時期日產進口車的影響

深遠，在引進腳踏車後，因功能性的演變，臺灣也漸漸發展出一套自己的分類方式，從武車、文車、跑車、女用車及三輪車等基本型式，可發現過去到現在腳踏車與臺灣人的生活緊密結合。透過實體展示，觀眾可瀏覽車體構造，瞭解車款的特色與差異性。

文件及配件隱含的歷史脈絡

除了各時期的腳踏車外，展出的文件及配件也說明了不同時期的社會及經濟狀況。臺灣在日治時期沿用日本的掛牌繳稅制度，當時的腳踏車牌照稱為「自轉車鑑札」。1945年政府實施使用牌照稅法課徵



腳踏車使用牌照稅繳納收據(臺南市，民國53年，洪輝龍提供)



腳踏車的使用牌照及車牌、廠徽、車鈴、車鎖、車燈等配件



文車
以輕巧代步功能為主，不須載重，因此車身形式較為輕便、典雅，貨架較小，多為公務員、教師、醫師等騎乘的車種。
本田牌文車/蔡尚銳 提供



跑車
如同現在的公路車，年輕人為追求速度及流行多選擇騎乘跑車。跑車車把的彎曲弧度充滿動感，稱為海鷗把或燕子把。前土除常配置有類似飛機形狀的風切，車體細節具有前衛的風格。
幸福牌跑車/蔡尚銳 提供



女用車
上管設計為「大彎樑」，讓女性著裙裝時方便跨上腳踏車。日本稱為「婦人車」，臺灣早期因常有助產士騎乘，所以也稱女用車為「產婆車」³。在西方世界裡，女性騎乘腳踏車得以拓展日常生活的行動範圍，是很重要的女權進步象徵。
萊禮女用車/吳柏宣 提供



營業三輪車
戰後，滿街可見人力車改良的三輪車，當時三輪車有青色(自用)、綠色(排班)、紫色(流動)三種車牌，車主需依規定繳納牌照稅及裝掛車牌。營業三輪車類似現今的計程車，車體設有座墊及頂棚，可供兩人乘坐。候客站主要設置在車站附近或大馬路路口，候客站的排班表有寫車伕姓名的木牌，出車的車伕會將自己的名牌抽出、放在最末位重新排起，以維持排班秩序。
臺博館收藏的營業三輪車



透過腳踏車年表的對照展示，輔以座墊及車把製作的藝術裝置，呈現腳踏車形式演變的過程

牌照稅，繳稅後由政府發給使用牌照，車主須將車牌裝掛在指定的位置⁴，才能騎乘上路。從牌照稅繳納收據可知早期腳踏車牌照稅一年期是課徵18元，但此展展出的1949年腳踏車使用牌照的稅額卻高達7,000餘元，可見1945-1949年期間通貨膨脹嚴重的狀況。腳踏車牌照稅徵收直到1973年才走入歷史。

為呈現配件的歷史脈絡，此展展出腳踏車的使用牌照、車牌、廠徽、風切、車鈴、車鎖、車燈、保證牌、廣告摺頁及廣告目錄等，並以早期腳踏車型錄的設計風格，將配件影像呈現在展板上並加以轉化，運用資訊的整理歸納，幫助觀眾瞭解物件及影像隱含的珍貴資訊。

物件敘事的張力

一時空情境模擬的詮釋手法

腳踏車與人類模擬自然的聯想

早期的藝術家例如畢卡索、杜象，在其創作的作品中，早有觸及模擬自然的聯想，運用腳踏車的座

墊及車把、或結合車輪與椅子等構想進行藝術創作。為了強調腳踏車與人們生活的親近感，以畢卡索於1942年創作的牛頭雕塑為發想，將腳踏車在人類藝術史上的美學體現帶入演變脈絡中，藉以連結腳踏車演進史的里程碑，以座墊及車把製作五組裝置，代表了高輪車、安全型腳踏車、巡航腳踏車、嬉皮車、越野腳踏車(BMX)等五個重要時期，並與腳踏車年表做對照展示，讓觀眾可深度瞭解不同時期腳踏車型式的演變、時代背景、文化潮流等。

亭仔腳空間

—自轉車與日治時期臺灣的常民生活展區

為呈現日治時期的自轉車與臺灣常民生活，此展區重建了亭仔腳空間，規劃「自轉車店」、「寫真館」及「診所」，展示設計將空間從中切割做前後位移，增加更多的展示觀看面，動線的配置也更活潑



亭仔腳展區內的自轉車店從中間切割做前後位移，增加更多的展示觀看面及空間趣味(透視圖繪製：小象室內裝修設計有限公司)

³ 台灣新民報在昭和8年6月20日的報導中，有「產婆乘自轉車，以應產家緊急」的地方消息，說明產婆特別購買自轉車，以利產家緊急接生需求使用。

⁴ 1950年代的車牌是俗稱「香蕉牌」的鋁製長條形車牌，為裝掛在後土除上可互相嵌合的母子片；1959年之後，車牌改為裝掛在前叉直桿上，形式有圓有方。

靈活，並讓民眾自由穿梭觀看展品並體驗當時的時空場域，透過空間氛圍呈現昔日臺灣常民生活的共同記憶。透過日治時期知名的「富士霸王號」腳踏車、車鈴、保險證、風切、工具筒、宣傳海報、1928年發行的廣告摺頁、維修工具等展示物件，以空間情境呈現醫療保健及與腳踏車有關的常民活動。

自轉車店

20世紀初期，由「日米商店株式會社」推出的自有品牌「富士霸王號」從日本進口來臺，是當時最著名的高級腳踏車。因車價昂貴，只有少數官員、有錢人、醫師可負擔。後來有自轉車的人越來越多，市街上開始出現自轉車店，人們通常會牽車到店裡維修以重覆使用。

寫真館

寫真館提供個人沙龍照、到府拍照、外拍等服務。鏡頭下，可見個人、家族、朋友牽著自轉車合影留念，也有孩童在亭仔腳、庭院騎三輪自轉車的身影，亦有民眾騎自轉車參加廟會遊街遶境的活動。另當時流行的「遠乘會」與「競走會」⁵等自轉車運動，也記錄了腳踏車騎士豐富多元的生活樣貌。

診所空間

日治時期，護理人員及防疫工作者多騎乘自轉車代步執行公務，到處推廣防疫觀念。醫師則騎乘自轉車或搭乘人力車、三輪車⁶出診。由於農村地區距離城市較遠，居家附近較少病院、診所，民間藥廠

因應推出家庭寄藥包，由送藥人員騎自轉車發送到農村住家。

老鐵馬的故事

—自行車產業史與常民生活史的展示詮釋

腳踏車對各年齡層觀眾具有不同的意義及記憶，如何透過展示引起觀眾的興趣，是展示詮釋考量的重點。對老一輩的觀眾而言，腳踏車是公務員、老師、醫生、郵差送信及報紙⁷等的交通工具，早期在農村地區多做為載運農產品及作物使用，城市地區則是南北貨、布店、米店等商家用來載送貨的工具，另外也有許多人使用腳踏車作為謀生工具，舉凡賣雜細、紅茶、肉粽、烤香腸等。對中年的觀眾主要是求學時期的交通工具，而對年輕一輩的觀眾則為休閒、運動的工具。透過文案故事線的鋪陳及民眾的經驗分享，使得觀展過程時常充滿生活記憶及情感的觸動點。

腳踏車品牌的故事

—早期國產自行車產業的代表：幸福牌自行車

戰後，政府推動「零組件國產化」政策，國內開始出現批發、製造腳踏車的廠商。1960年代，生產腳踏車的廠商主要集中在中、北部，當時位於臺北以代理起家，後來自行生產的「幸福牌自行車」最受歡迎。特別的是幸福牌自行車是現今知名化妝品公司—台灣資生堂的會長李進枝先生於1951年所創立，許多老一輩騎乘幸福牌自行車的民眾觀展後覺得這段歷史非常有趣且深受感動。



自轉車店



寫真館情境展區



1951年李阿淮、李進枝及李阿青兄弟三人於今臺北市中正區桃源街成立「城中車業行」，生產與銷售幸福牌自行車(台灣資生堂股份有限公司提供)

1949年，李進枝先生獨家取得日本資生堂的授權，在臺灣開拓資生堂化妝品市場，由於當時化粧品屬於奢侈品，政府明訂不得進口買賣，所以代理初期業務推展並不順利。李進枝當時發現腳踏車已是日本人重要的交通工具，於是與長兄李阿淮及胞弟李阿青在1951年共同成立「城中車業行」與「城中貿易行」(今臺北市中正區桃源街)。除了代理日本「堅耐度號」(ケンネット)腳踏車進口事務，也配合政府的外匯政策出口料理材料與民生用品等物資到日本⁸。1954年配合政府實施外匯管制與限制進口，改為進口腳踏車與機車零件、輪胎等，並與日本「堅耐度號」廠商合作，創立自有品牌「幸福牌自行車」。由於「幸福牌自行車」可做為代步兼短途輕型貨物運輸使用，因售後服務做得好，在市面上很受歡迎，還榮獲當時臺灣省物資局核定為公教人員配售的指定品牌。搭配響亮的行銷口號「騎幸福牌自行車，踏上幸福之路」，廣為大眾所知，因騎乘的人多，幸福牌在當時成為失竊率極高的腳踏車品牌，是臺灣老一輩的共同記憶(美化人生—台灣資生堂的開創與經典，P.28-33)。



李進枝先生組織「幸福會」車隊，率員工定期舉辦腳踏車郊遊，參加者可免費獲得便當、水果與贈品(台灣資生堂股份有限公司提供)



幸福牌日式文車展區



幸福牌跑車上及公務用車展區

⁵ 資料來源：林丁國。2009年。觀念、組織與實踐：日治時期臺灣體育運動之發展。國立政治大學歷史學研究所博士論文，P.116。

遠乘會類似現今的腳踏車車隊，日治時期各地常舉行自轉車一日遊活動。另競走會也有多項競賽活動，當時各地經常舉行例行性的活動與賽事，喜愛騎乘自轉車的後藤新平夫婦也頻繁公開參與相關活動。

⁶ 早期較為講究的醫師會自備三輪車，僱車伕接送至病人家中診療(民間稱為往診)。

⁷ 民國46年2月1日，郵局開辦代訂各種報紙，當時是由郵務士騎乘腳踏車派送。

⁸ 資料來源：台灣資生堂股份有限公司。2004年。美化人生—台灣資生堂的開創與經典。P.30-32。

李進枝的長兄李阿淮擅長腳踏車保養修理，故負責管理城中車業行，而原任職公務員的胞弟李阿青，則負責城中貿易行，處理日本腳踏車的進口代理及出口梧桐、筍乾、香茅油、薑黃等物資至日本的進出口報關工作。



(補充)腳踏車的使用牌照及車牌、廠徽、車鈴、車鎖、車燈等配件



自轉車與日治時期臺灣常民生活展區



失竊「騎」案與謀生工具展區

為讓民眾瞭解幸福牌自行車的歷史，此展徵集武車、日式文車、跑車及電信局公務用車，並輔以多件珍貴的配件及老照片，讓民眾能一睹幸福牌自行車的營運歷史及老鐵馬風貌。另為了讓一般觀眾可透過行家的眼睛觀看展件，此展區並以影像呈現腳踏車及零配件細部，讓觀眾對照實體腳踏車，利用細節觀察腳踏車結合機能與美感的藝術性。

除了具規模的自行車業者外，早期小型的腳踏車店也是自行車產業發展的重要一環，策展團隊在前置調查過程中採訪了多間老車行及修車師傅，透過深度訪談記錄小型腳踏車店經營及轉型的過程，並以影像及文字腳本呈現產業發展的生命史⁹。

復古手繪電影看板——詮釋常民文化的重要元素

戰後，腳踏車成為臺灣人日常生活不可或缺的交通工具，各地也常發生腳踏車失竊事件，尤其在學

校、圖書館、銀行、戲院、郵局、市場、公務機關附近，狀況更為嚴重。當時人們為了維持生活溫飽，買腳踏車做生意是常見的謀生方式，許多農夫與生意人騎著腳踏車沿路販賣農作物及自家產品，或載運到市場販售。有些人會在腳踏車後貨架安裝箱子，將商品放在箱子內騎車沿街叫賣；有的小販則騎著「雜細車」行遍大城小鎮販賣雜貨及日用品，可說是臺灣早期的行動商店。直到今日，形式多元的流動走販仍是許多臺灣人重要的記憶，亦是常民文化及社會發展的重要風景(摘錄自展示文案)。

為呈現「腳踏車失竊」、「謀生工具」的展示主題，此展區透過「鐵馬失竊奇遇記」、「多桑的卡打車」兩部虛構的電影情節，揉合展示軸線延伸出的故事及物件的時代背景，運用復古手繪電影看板的風格，嘗試用「講故事」的方式詮釋展示內容，觀眾從電影

看板上的劇情介紹、主角形象(小偷、警察、騎雜細車載小女孩做生意的父親等)與實體腳踏車展示結合(腳踏車及雜細車)，讓空間增添趣味性，是另類「角色扮演」展示詮釋，也是展場內觀眾留影的熱門展區。

互動體驗裝置

——以環保及樂活的概念連結腳踏車與人們的生活

為使觀眾更易親近公共自行車租賃系統及自行車專用道等政策措施，將嚴肅的內容轉換為互動裝置，透過闖關彈珠台的問答機制，讓觀眾從互動中學習。另展區設置了遊樂園常見的旋轉木馬平台，期望觀眾能透過騎乘體驗發現腳踏車除了作為交通及謀生工具、休閒活動使用外，對於環境保護的意義。當越多人體驗騎乘腳踏車時，螢幕畫面中的綠樹及山景隨之增加，城市風貌會轉換及回復自然生態，適合好友、親子觀眾一同互動體驗，藉此傳達節能減碳、愛地球的理念，具有鼓勵民眾騎乘腳踏車對環境保護盡一份心力的引導效益。

記憶連結

——以物件敘事引發常民生活的集體記憶

博物館的展示設計發展至今，因科技進步與媒材運用的日趨豐富，博物館提供的互動展示已朝多樣

化發展。成功的展示設計帶來的視覺經驗，如同劇場般的效果，可深化觀眾對展示物件的印象，進而促進學習。「臺灣民生與腳踏車特展」從老鐵馬切入，透過不同時期的腳踏車展件、時空情境演繹臺灣常民生活史的多種面向，最後以環保及樂活的概念連結腳踏車與當代人們生活的關係，並提供多媒體互動的體驗騎乘裝置，期望讓觀眾留下深刻的印象。展覽開展後，常可見參觀民眾扶老攜幼一起來看展，藉由長輩們的經驗，與家人分享年輕時與腳踏車的記憶與回憶。

腳踏車是19世紀重要的發明之一，在日治時期到戰後中期，流轉著無數的生活記憶與故事，大街小巷充滿人們騎腳踏車的身影，每一輛腳踏車都乘載著人們生活的故事與記憶，是臺灣人生活中不可或缺的一份子。隨著時代變遷，機械的便利性取代了需要人力產生動能的腳踏車，臺灣自行車產業發展的轉型與突破，即是70年來代工、外銷、研發、設計的歷史紀錄；現今全球環保意識高漲，腳踏車又重新穿梭在臺灣人的日常生活中，人們也載著歷史記憶從現在騎向未來。此展述說了自行車產業的歷史意義、社會脈動及美學內涵，期望能連結不同時代人們的情感，透過常民生活記憶的老照片，喚醒民眾對臺灣常民生活的集體記憶。 ■

參考文獻及資料來源

- 國立臺灣博物館。(2016)。流轉的騎跡—臺灣民生與腳踏車特展」展示文案。
- 杜偉誌。(2012)。臺灣自行車發展軌跡——以國立臺灣歷史博物館蒐藏品為例。歷史臺灣第3期，P.51-85。
- 陳彥玟、羅廷瑀、黃昆熏、梁瀟文、謝郁玟。(2012)。轉動福爾摩沙向前行—台灣單車文化史(1900-2011)。臺北市立中山女子高級中學人文與社會科學資優班研究報告。
- 余俊德 陳志揚 許亞茹 黃美華。(2010)。臺灣自行車發展歷史之初探。2010 年國際體育運動與健康休閒發展趨勢研討會專刊，P.565-579。
- 林丁國。(2009)。觀念、組織與實踐：日治時期臺灣體育運動之發展(1895-1937)。國立政治大學歷史學研究所博士論文，P.116。
- 許正和、邱創勳。(2007)。台灣自行車產業發展史——躍上峰頂的台灣鐵馬。高雄：國立科學工藝博物館。
- 「美化人生—台灣資生堂的開創與經典」編輯小組。(2004)。美化人生—台灣資生堂的開創與經典：第三章、踏上幸福之路，P.28-33。台灣資生堂股份有限公司。
- David V. Herlihy。(2006)。Bicycle: The History。Yale University Press。



雜細車與復古手繪電影看板



埔里李百祿先生家族準備騎腳踏車外出郊遊，出發前在自家門前亭仔腳合影，形成家族鐵馬車隊，1951年(李明珠提供)

⁹ 資料來源：「老胡單車」胡有進先生口述歷史

胡有進先生14歲時(1959年)即在大稻埕一帶的腳踏車店當修車學徒，學習保養及修理腳踏車的技術，當時每個月薪資為15元。由於大稻埕有許多賣南北貨的商家，多使用腳踏車送貨，所以附近的腳踏車店會提供維修保養的服務，當時腳踏車維修保養費為每次2元，月保養費為30元。1963年胡有進自己開車行，以組車批發及維修為主，因須向不同的工廠訂貨再組裝，除了聘請師傅外，經常需要全家出動幫忙，是非常辛苦的時期。後來才慢慢轉型為品牌代理及客製化服務。

