

# 機器腳踏車冷車行車型態排氣污染測試方法及程序修正草案總說明

我國機器腳踏車第五期排放標準已於九十六年七月一日起正式實施，並依「機器腳踏車冷車行車型態排氣污染測試方法及程序」(以下簡稱機車冷車行車型態測試程序)，在車體動力計上進行機器腳踏車之排氣污染量測試，考量國內現階段使用需求與國際車輛排氣法規調和趨勢，為促進國內機車產業與世界技術同步發展並保護國內空氣品質，本署對「機車冷車行車型態測試程序」名稱與部分已不符合現階段需求之條文，爰擬具「機器腳踏車廢氣排放測試方法及程序」諸項條文，修正重點說明如下：

- 一、名稱修正為「機器腳踏車廢氣排放測試方法及程序」。
- 二、新增品管測試亦可使用符合「車用汽柴油成分管制標準」油品之規定，以及替代清潔燃料及混合燃料車輛與複合動力電動車之測試用油規定。(修正條文貳、一、(五))
- 三、修正空車重之定義。(修正條文貳、一、(六)、1)
- 四、新增複合動力電動車之相關測試規定。(修正條文貳、一、(八))
- 五、車輛速度量測精確度改與歐盟規定一致。(修正條文貳、二、(二)、4)
- 六、新增動力計阻力設定確認相關規定，改與歐盟規定一致。(修正條文貳、二、(二)、6)
- 七、刪除參考車重範圍之文字敘述以符合實際情況。(修正條文貳、二、(二)、6)
- 八、輔助冷卻風扇之相關規定改與歐盟一致。(修正條文貳、二、(二)、7)
- 九、溫度與大氣壓力量測精度改與歐盟規定一致。(修正條文貳、二、(七)、1)
- 十、參考環境改與歐盟規定一致。(修正條文貳、二、(八))
- 十一、因不符現況，故刪除。(刪除條文貳、二、(九))
- 十二、容許誤差、惰速、加速、減速與定速之相關規定改與歐盟一致。(修正條文貳、二、(十))

- 十三、規範測試前測試用油添加量。(修正條文貳、三、(一))
- 十四、新增收集測試期間車輛排氣之裝置可為開放式之裝置，改與歐盟一致。(修正條文貳、三、(四)、3)
- 十五、新增手動阻風門使用規定，與歐盟一致。(修正條文貳、三、(四)、6)
- 十六、新增取樣系統之氣體流量規定，與歐盟一致。(修正條文貳、三、(四)、8)
- 十七、新增具惰轉熄火 (idling stop) 功能車輛之除外條款。(修正條文貳、三、(四)、14)
- 十八、參考環境已修訂為 101.33 kPa、273 K，故污染物在參考環境時之密度亦同步修訂。(修正條文貳、三、(七))
- 十九、引用標準皆採與歐盟一致之標準。(修正條文貳、四)
- 二十、試驗用油規範與歐盟一致之規範。(修正條文表 8)
- 二十一、新增「機器腳踏車惰轉狀態污染測試程序」之相關規定，使惰轉狀態污染測試之程序更明確。(草案附錄一)

## 機器腳踏車冷車行車型態排氣污染測試方法及程序修正草案公告對照表

修正公告	現行公告	說明
主旨：修正「機器腳踏車冷車行車型態排氣污染測試方法及程序」，自 <u>一百零二年一月一日起實施</u> 。	主旨：修正「機器腳踏車冷車行車型態排氣污染測試方法及程序」，自中華民國九十四年七月二十日起實施。	考量國內現階段使用需求與國際車輛排氣法規調和趨勢，為促進國內機車產業與世界技術同步發展並保護國內空氣品質，本署對「機車冷車行車型態測試程序」名稱與部分已不符合現階段需求之條文，爰擬具「機器腳踏車廢氣排放測試方法及程序」諸項條文，修正重點說明如附件。
依據：空氣污染防制法第四十四條第三項。	依據：空氣污染防制法第四十四條第三項。	法源依據未修正。
公告事項： 一、本公告之修正總說明、條文對照表及公告內容如附件。	公告事項： 一、本公告之修正總說明、條文對照表及公告內容如附件。	本項未修正。
二、本署 <u>九十四年七月二〇日</u> 環署空字第 <u>〇九四〇〇五六七七 A</u> 號公告「機器腳踏車冷車行車型態排氣污染測試方法及程序」自本公告實施日起停止適用。	二、本署九〇年一〇月二十四日環署空字第〇〇六七三二五號公告「機器腳踏車冷車行車型態排氣污染測試方法及程序」自本公告實施日起停止適用。	修正原公告之文號。

# 機器腳踏車冷車行車型態排氣污染測試方法及程序公告附件修正草案對照表

修正公告	現行公告	說明
機器腳踏車廢氣排放測試方法及程序	機器腳踏車冷車行車型態排氣污染測試方法及程序	修訂法規名稱。
貳、一、一般規定	貳、一、一般規格	修訂部分文字
貳、一、(五) <u>新車型審驗測試、逐車測試、新車抽驗測試及使用中車輛召回改正調查測試所使用汽油，須符合表 8 之規定。品管測試所使用之汽油，須符合表 8 或「車用汽柴油成分管制標準」之規定。替代清潔燃料及混合燃料車輛，在中央主管機關未公告測試用油規範前，應使用已商品化、市面上可以取得之替代清潔燃料及混合燃料。複合動力電動機車，應使用符合該內燃機燃料類別之油品規範燃料。另所使用之潤滑油依機車製造廠指定之廠牌，如為使用混合潤滑油之二行程引擎必須按照機車製造廠所規定之比例混合汽油和潤滑油。</u>	貳、一、(五) 使用之燃料為機車製造廠指定之燃料，但須符合表 8 之規定，並須與燃料消耗量試驗時所使用之燃料相同。 1、其潤滑油為機車製造廠指定之廠牌。 2、使用混合潤滑油之二行程引擎必須按照機車製造廠所規定的比例混合汽油和潤滑油。	內容修訂，允許品管測試所使用之汽油可為符合「車用汽柴油成分管制標準」之汽油。
貳、一、(六)、1 空車重定義為機車在無裝載、燃料箱裝滿(或計算相當於裝滿)90%以上、潤滑油及冷卻水依規定充填之狀態下且原廠配件完備之車重。	貳、一、(六)、1 空車重為機車在無裝載、燃料箱裝滿 90%以上、潤滑油及冷卻水依規定充填之狀態下且原廠配件完備之車重。	修訂空車重之定義，燃料箱油重可採計算方式估算。
貳、一、(六)、3 慣性模擬車重為機車在車體動力計上測試時，模擬測試車之參考車重等級所設定之慣性模擬車重，詳如表 9 之規定。但能提供更接近參考車重之車體動力計慣性模擬車重者亦可。	貳、一、(六)、3 慣性模擬車重為機車在車體動力計上測試時，模擬測試車之參考車重等級所設定之慣性模擬車重，詳如表 9 之規定。但能提供更詳細之車體動力計慣性模擬車重者亦可。	修訂部分文字，與實際作法一致。
貳、一、(八) <u>複合動力電動機車其電動馬達與內燃機引擎之動力輸出切換機制為手動切換者，全程應以純內燃機引擎之動力輸出方式</u>		新增複合動力電動機車相關測試規定。

<p>進行測試，動力輸出切換機制為自動切換者，應以原廠設定之正常使用模式進行測試。</p>		
<p>貳、二、(一)、9 試驗環境：氣溫為293K~303K，絕對濕度為5.5~12.2 g water/kg dry air。</p>	<p>貳、二、(一)、9 試驗環境：氣溫為293K~303K，絕對濕度為5.5~12.2gH2O/kg 乾空氣。</p>	<p>修訂部分文字</p>
<p>貳、二、(二)、3 動力計必須安裝一種速度感測器，使測試車輛之駕駛者，能在任何時刻比較車輛之實際速度和所要求之速度，並且能夠使駕駛市區行車型態時，合乎要求之精確度。</p>	<p>貳、二、(二)、3 動力計必須安裝一種速度感測器，使測試車輛的駕駛者，能在任何時刻比較車輛的實際速度和所要求之速度，並且因此能夠使駕駛市區行車型態時，合乎要求之精確度。</p>	<p>修訂部分文字。</p>
<p>貳、二、(二)、4 車輛速度是由量測動力計滾筒之切線速度而得，車輛速度在0到10 km/h 之間，量測精確度在±2 km/h 以內，車輛速度超過10 km/h 時，則量測精確度在±1 km/h 以內。</p>	<p>貳、二、(二)、4 車輛的速度是依動力計滾筒轉數來加以決定，對於速度超過10km/h 時，它必須測到±1km/h 之精確度。這種量測速度的裝置，必須和由動力計帶動的距離量測裝置相連接。</p>	<p>修訂內容，與歐盟三期一致。</p>
<p>貳、二、(二)、5 車體動力計提供之阻力由下列方程式計算： <math>F_T = a + bV^2</math> 其中 <math>F_T</math>：為車體動力計提供的行駛阻力(N)。 a：為前輪滾動阻力(N)，其值如表9。 b：為空氣動力阻力係數〔N/〈km/h〉<sup>2</sup>〕，其值如表9。 V：車速(km/h)。</p>	<p>貳、二、(二)、5 車體動力計提供之阻力由下列方程式計算： <math>F = a + bV^2</math> 其中 F：為車體動力計提供的行駛阻力(N)。 a：為前輪滾動阻力(N)，其值如表9。 b：為空氣動力阻力係數〔N/〈km/h〉<sup>2</sup>〕，其值如表9。 V：車速(km/h)。</p>	<p>修訂部分文字。</p>
<p>貳、二、(二)、6 動力計阻力設定確認 至少應以四個指定速度點對底盤動力計之行駛阻力作確認，指定速度點之間距不得超過20km/h，且間距應相同。 在初始設定之後，應立即量測指定速度對應於車體動力計上之滑行時間， 在量測滑行時間之過程中，機車不應置於車體動力計上，當</p>		<p>新增內容，與歐盟三期一致。</p>

<p>車體動力計之速度超過測試型態之最大速度時，即可開始量測滑行時間，量測至少應執行三次，並由這些結果計算平均滑行時間 <math>\Delta t_E</math>。在指定速度 <math>v_j</math> 下，由初速度 <math>v_1</math> 滑行至末速度 <math>v_2</math>，其對應於車體動力計上之行駛阻力 <math>F_E(v_j)</math> 可由以下公式計算：</p> $v_1 = v_j + \Delta v$ $v_2 = v_j - \Delta v$ $F_E(v_j) = \frac{1}{3.6} m_i \frac{2\Delta v}{\Delta t_E}$ <p>其中  <math>m_i</math>：慣性模擬車重(kg)，如表 9  <math>2\Delta v</math>：滑行之速度差(km/h)= <math>v_1 - v_2</math>  <math>\Delta t_E</math>：平均滑行時間(s)</p> <p>在指定速度點之設定誤差 <math>\varepsilon</math> 計算如下：</p> $\varepsilon = \frac{ F_E(v_j) - F_T }{F_T} \times 100$ <p>其中  <math>F_T</math>：依表 9 計算之行駛阻力(N)</p> <p>若設定誤差不符以下要求，則須重新調整車體動力計，並重複上述步驟，直到設定誤差符合要求為止：</p> <p><math>\varepsilon \leq 2\%</math>，當 <math>v \geq 50</math> m/h  <math>\varepsilon \leq 3\%</math>，當 <math>30 \text{ km/h} \leq v &lt; 50</math> km/h  <math>\varepsilon \leq 10\%</math>，當 <math>v &lt; 30 \text{ km/h}</math></p>		
<p>貳、二、(二)、7  車輛之參考車重在車體動力計上必須以慣性重量予以模擬，其參考車重與慣性模擬車重之關係如表 9 所示。</p>	<p>貳、二、(二)、6  車輛的參考車重在車體動力計上必須以慣性重量予以模擬，其參考車重與慣性模擬車重之關係如表 9 所示，其範圍由 100 公斤至 500 公斤。</p>	<p>修訂部分文字，與實際作法一致。</p>
<p>貳、二、(二)、8  在整個測試期間，一個變速冷卻風扇應置於機車前方，將冷</p>	<p>貳、二、(二)、7  在車體動力計上試驗時，需有一輔助風扇作用在車輛冷卻系</p>	<p>修訂內容，與歐盟三期一致。</p>

<p><u>卻空氣直接吹向機車，以模擬實際之操作狀態，風扇速度之要求如下：滾筒切線速度在 10 到 50 km/h 範圍內，風扇出口之空氣線速度與滾筒切線速度之偏差應在 ±5 km/h 以內，滾筒切線速度在 50 km/h 以上時，空氣線速度與滾筒切線速度之偏差應在±10 %以內，當滾筒切線速度低於 10 km/h 時，空氣線速度可以為零。</u></p> <p><u>上述之空氣線速度應為九個量測點之平均值，這九個量測點應位於將風扇出口劃分為九個矩形區域之中心點(將風扇出口之垂直邊與水平邊各劃分為三個相等部分)，這九個點之量測值應在此九個點平均值之 10% 之內。</u></p> <p><u>風扇出口截面積至少應為 0.4 平方公尺，風扇出口下緣應距地板 5 到 20 公分，風扇出口應與機車縱軸方向垂直，並置於機車前輪前方 30 到 45 公分，風扇線速度之量測裝置應置於離風扇出口 0 到 20 公分處。</u></p>	<p>統(水冷式)或進氣口(氣冷式)，以使測試車輛之引擎(冷卻水，機油)溫度與道路行駛中之溫度差在±5°C以內，風扇出口面積至少 0.4m<sup>2</sup>，風速與車速同步變化於 10 km/h 以上時，精確度為±10%，且風扇出口最低邊距離地面在 0.15 公尺與 0.2 公尺之間，風扇出口端距離車子在 0.3 公尺與 0.45 公尺之間。</p>	
<p>貳、二、(三)、1 廢氣取樣系統為量測機車在行駛一段距離內所排放廢氣之重量，量測時必須在可控制情況下，以<u>環境空氣稀釋車輛所排放出之廢氣。</u></p>	<p>貳、二、(三)、1 廢氣取樣系統為量測機車在行駛一段距離內所排放廢氣之重量，量測時必須在可控制情況下，以<u>大氣稀釋車輛所排放出之廢氣。</u></p>	<p>修訂部分文字，使定義更明確。</p>
<p>貳、二、(三)、3 廢氣取樣系統在取樣過程中應<u>避免取樣氣體中水份之凝結。</u></p>	<p>貳、二、(三)、3 廢氣取樣系統在取樣過程中應有<u>除去樣本氣體中水份之裝置。</u></p>	<p>修訂部分文字，與實際作法一致</p>
<p>貳、二、(六)、2 C<sub>3</sub>H<sub>8</sub>和純空氣。 CO和純氮。 CO<sub>2</sub>和純氮。 NO和純氮。 所有校正氣體之<u>實際與標示濃度差異須在±2%以內。</u></p>	<p>貳、二、(六)、2 C<sub>3</sub>H<sub>8</sub>和純空氣。 CO和純氮。 CO<sub>2</sub>和純氮。 NO和純氮。 所有校正氣體之<u>濃度精確度在±2%以內。</u></p>	<p>修訂部分文字，使定義更明確。</p>
<p>貳、二、(七)、1</p>	<p>貳、二、(七)、1</p>	<p>修訂部分文字，與歐盟三期一</p>

<p>1、<u>稀釋混合氣溫度必須精確測量到±1°C以內，測試間溫度必須精確測量到±2°C以內。</u></p> <p>2、<u>大氣壓力必須精確測量到±0.133 kPa。</u></p> <p>3、<u>絕對溼度（H）必須精確測量到±5%。</u></p>	<p>1、除非另有規定，溫度必須精確測量到±1.5°C。</p> <p>2、大氣壓力必須精確測量到0.1 kPa。</p> <p>3、絕對溼度（H）必須精確測量到±5%。</p>	致。
<p>貳、二、(八)</p> <p>氣壓：<u>101.33 kPa</u></p> <p>氣溫：<u>273 K</u></p>	<p>貳、二、(八)</p> <p>氣壓：101.3 kPa</p> <p>氣溫：298 K</p>	修訂參考環境，與歐盟三期一致。
	<p>貳、二、(九)</p> <p>機車在量測排氣污染量時，由下列公式計算空氣密度，當時之空氣密度與參考環境之空氣密度差額必須在±7.5%以內。</p> <p>其中</p> $d_T = 2.94 \times d_o \times \frac{H_o}{T_T}$ <p>d<sub>T</sub>：試驗時之空氣密度。</p> <p>d<sub>o</sub>：參考環境之空氣密度。</p> <p>H<sub>T</sub>：試驗時之氣壓（kPa）。</p> <p>T<sub>T</sub>：試驗時之絕對溫度(K)。</p>	使用不到，刪除。
<p>貳、二、(九)</p> <p>1、表 10 為機車在車體動力計上試驗時所依循之標準市區行車型態(參考圖 5)各段操作時間說明表，表 11 為機車在車體動力計上試驗時所依循之非市區行車型態(參考圖 6)各段操作時間說明表。</p> <p>2、換檔時機</p> <p>車輛按其換檔種類（非自動、半自動、自動），依製造廠之建議換檔而於加速時得到最平穩之加速度。</p> <p>3、容許誤差</p> <p>車輛在車體動力計上駕駛時，車速與行車型態之速度相差應在 1 km/h 以內，<u>在型態變換過程中，可允許車速超出偏差範圍，但是除貳、二、(九)、5 節及貳、二、(九)、6 節以外之任何情況下，其超</u></p>	<p>貳、二、(十)</p> <p>1. 表 10 為機車在車體動力計上試驗時所依循之標準市區行車型態週期(參考圖 5)各段操作時間說明表，表 11 為機車在車體動力計上試驗時所依循之非市區行車型態週期(參考圖 6)各段操作時間說明表。</p> <p>2. 換檔時機</p> <p>車輛按其換檔種類（非自動、半自動、自動），依製造廠之建議換檔而於加速時得到最平穩之加速度。</p> <p>3. 容許差額</p> <p>車輛在車體動力計上駕駛時，車速與行車型態之速度相差應在 1 km/h 以內，時間相差應在 0.5 秒以內。</p> <p>4. 惰速</p> <p>惰速期間以釋放離合器，檔置於空檔為原則。</p>	修訂內容，與歐盟三期一致。

過偏差之時間應在 0.5 秒以內。  
時間容許誤差應在±0.5 秒以內。  
速度與時間之複合容許誤差如圖 5 所示。  
量測行車型態行駛距離之容許誤差必須在 ±2% 之內。

#### 4、 惰速

##### (1) 手排變速箱

在引擎惰轉期間離合器必須接合，而且檔位為空檔。  
為使加速依正常之行車型態進行，車輛必須在惰轉之最後階段、開始加速之前 5 秒鐘，分開離合器並排入一檔。  
市區行車型態開始之第一個惰轉階段，其時間包含離合器位於接合狀態之空檔之 6 秒鐘惰轉，以及離合器位於分離狀態之一檔之 5 秒鐘惰轉。  
在市區行車型態之其他惰轉階段，其時間包含離合器位於接合狀態之空檔之 16 秒鐘惰轉，以及離合器位於分離狀態之一檔之 5 秒鐘惰轉。  
市區行車型態之最後一個惰轉階段，其時間為離合器位於接合狀態之空檔之 7 秒鐘惰轉。

##### (2) 半自動變速箱

依製造廠之操作說明進行，如無規定，則依手排變速箱相關規定進行。

##### (3) 自動變速箱

在測試期間，任何時間都不能操作選擇桿，除非製造廠另有規定，在後者情況下，應依手排變速箱之步驟進行。

#### 5、 加速

在加速過程中，加速度之變化率應盡可能保持穩定。

#### 5. 加速

在加速段中儘量保持定加速度。  
車輛之最大加速未能達到需要者，以油門加到最大位置，使車速達到加速段的速度，其增加的時間差額由減少加速以後之定速段時間來平衡。

#### 6. 減速

在減速段中儘量保持定減速度，油門全關，當車速達 10 km/hr 時拉離合器。  
若減速時間超過行車型態減速時間，則適當的使用煞車。如車輛在不加油門及煞車之減速時間低於行車型態，其減少之時間差額，由增加接著的惰速段或定速段補償。車輛在減速至車速為零時，應將排檔置於空檔，並釋放離合器。

#### 7. 定速

車輛經過加速段至定速段時，注意勿使車速上昇超過容許差額。

<p><u>若機車之加速能力，不足以在容許誤差下達到加速階段所規定之車速；機車之節流閥就必須完全打開，一直到達到行車型態中所規定之速度為止；然後依規定進行後續之行車型態。</u></p> <p>6、減速</p> <p><u>所有之減速都必須完全關閉節流閥，離合器處於接合狀態，當時速達到 10 km/h 時或引擎運轉開始不穩定時，應使離合器分離。</u></p> <p><u>若實際減速時間比規定之時間長，應使用煞車以跟上行車型態。</u></p> <p><u>若實際減速時間比規定之時間短，則車速應以後續階段相同之穩定狀態或惰轉狀態進行並接續下去，以恢復理論之行車型態時間，在此狀況下，貳、二、(九)、3 節之規定並不適用。</u></p> <p><u>減速階段結束時(機車停止在動力計上)，檔位應置於空檔，並使離合器接合。</u></p> <p>7、定速</p> <p><u>由加速過渡到定速時，應避免猛然加油或關閉節流閥情形。</u></p> <p><u>定速階段應以保持節流閥位置不變之方式達成。</u></p>		
<p>貳、三、(一)</p> <p><u>測試前；機車須於燃料箱加入 30% 容量之測試用油，置於靜置室靜置，靜置室環境溫度必須介於 20°C ~ 30°C 之間。</u></p>	<p>貳、三、(一)</p> <p><u>測試前；機車須置於靜置室靜置，靜置室環境溫度必須介於 20°C ~ 30°C 之間。</u></p>	<p>修訂測試前測試用油添加量。</p>
<p>貳、三、(四)、3</p> <p><u>用於收集測試期間車輛排氣之裝置應為密閉式系統，排氣收集管應連接至車輛之尾管上，並確認其連接為氣密，其排氣背壓變化應在 ± 1.25 kPa 以內；若能確保車輛排氣管出口</u></p>	<p>貳、三、(四)、3</p> <p><u>排氣收集管應連接至車輛的尾管上，並確認其連接為氣密。</u></p>	<p>修訂內容，與歐盟三期一致。</p>

<p><u>處保持環境大氣壓力下，所有之排氣都能被收集，也可使用開放式之裝置。在測試溫度下，排氣之收集必須不可發生會影響排氣性質之凝結現象。</u></p>		
<p>貳、三、(四)、4  <u>測試係於動力計上依照行車型態進行，引擎排氣量小於150cm<sup>3</sup>之機車，其測試行車型態為連續行駛6個標準市區行車型態(標準市區行車型態參考圖5)，共1170秒之測試，引擎排氣量大於(含)150cm<sup>3</sup>之機車，其測試行車型態為連續行駛6個標準市區行車型態再加上1個非市區行車型態(非市區行車型態參考圖6)，共1570秒之測試。對於排氣量大於(含)150cm<sup>3</sup>之機車，若其允許之最大車速不超過(含)110 km/h，則非市區行車型態之最大車速以90km/h為限。且須記錄實際行駛速度和時間之關係，該行駛之速度和距離係利用車體動力計滾筒或軸之轉數來測量。</u></p>	<p>貳、三、(四)、4          測試係於動力計上依照行車型態進行，引擎排氣量小於150cm<sup>3</sup>之機車，其測試行車型態為連續行駛6個標準市區行車型態週期(參考圖5)，共1170秒之測試，引擎排氣量大於(含)150cm<sup>3</sup>之機車，其測試行車型態為連續行駛6個標準市區行車型態週期(參考圖5)再加上1個非市區行車型態週期(參考圖6)，共1570秒之測試。當排氣量小於150cm<sup>3</sup>之機車極速無法達到50 km/h時，未達50 km/h部份以極速方式進行。當排氣量大於(含)150cm<sup>3</sup>之機車極速無法達到110 km/h時，其非市區行車型態最高速度以90 km/h為限，當機車極速無法達到120 km/h，但可以達到110 km/h時，其非市區行車型態未達120 km/h部份以極速方式進行。且須記錄實際行駛速度和時間之關係，該行駛的速度和距離係利用車體動力計滾筒或軸的轉數來測量。</p>	<p>修訂部分文字，與歐盟三期一致。</p>
<p>貳、三、(四)、6  <u>原則上手動阻風門應於第一個0~50 km/h加速階段前儘早關閉，無法達此要求，應註明實際關閉之時間。阻風門必須依製造商之規定來進行調整。</u></p>	<p>貳、三、(四)、6          手動阻風門應於第一個0~50 km/h加速階段前儘早關閉。</p>	<p>修訂內容，與歐盟三期一致。</p>
<p>貳、三、(四)、8  <u>取樣流量之速率應該調整到使取樣氣體量足夠穩定分析用，取樣系統之氣體流量至少應為150 l/h。</u></p>	<p>貳、三、(四)、8          取樣流量的速率應該調整到使取樣氣體量足夠穩定分析用。</p>	<p>修訂內容，與歐盟三期一致。</p>
<p>貳、三、(四)、9  <u>測試期間，排放之廢氣被環境</u></p>	<p>貳、三、(四)、9          測試期間可由測試取樣系統將</p>	<p>修訂內容，使定義更明確。</p>

<p><u>空氣稀釋，稀釋混合氣之流量應維持定值，測試過程中，稀釋混合氣之取樣氣體應連續流到一個或多個取樣袋中，以計算各污染物之濃度平均值。</u></p>	<p>排氣導引進入一個排氣取樣收集袋內或者可將排氣導入多個排氣取樣收集袋內，並計算多個收集袋中各污染物之濃度平均值。</p>	
<p>貳、三、(四)、10 稀釋混合氣流量測量裝置及取樣選擇閥應加以調整，使得稀釋混合氣取樣氣體在第一階段時能被導引進入稀釋混合氣取樣收集袋內，並使得環境空氣取樣也能進入另外一個袋內。</p>	<p>貳、三、(四)、10 排氣流量測量裝置及取樣選擇閥應加以調整，使得排氣取樣在第一階段時能被導引進入排氣取樣收集袋內，並使得環境空氣取樣也能進入另外一個袋內。</p>	<p>修訂部分文字，使定義更明確。</p>
<p>貳、三、(四)、11 在取樣袋中之CO、CO<sub>2</sub>、HC及NO<sub>x</sub>之濃度隨後被分析。在每一階段所收集到相對應環境空氣取樣氣體，是為了能夠對環境空氣中污染物濃度之影響做修正。</p>	<p>貳、三、(四)、11 在取樣袋中的CO、CO<sub>2</sub>、HC及NO<sub>x</sub>的濃度隨後被分析。在每一階段所收集到相對應環境空氣試樣，是為了能夠對環境空氣濃度的影響做修正。</p>	<p>修訂部分文字，使定義更明確。</p>
<p>貳、三、(四)、12 行車型態測試應在最後一個減速車況後（1170秒或1570秒）結束，同時停止取樣，並儘快於10分鐘內完成惰轉狀態污染測試(參考附錄一)。</p>	<p>貳、三、(四)、12 行車型態測試應在最後一個減速車況後（1170秒或1570秒）結束，同時停止取樣，並儘快於10 min 內完成惰轉污染測試。</p>	<p>修訂部分文字，使定義更明確。</p>
<p>貳、三、(四)、14 如開始測試後又熄火，駕駛員應該重複該啟動程序，但機車在10秒內無法再啟動，該測試視為無效，但具惰轉熄火(idling stop)功能之車輛除外。</p>	<p>貳、三、(四)、14 如引擎啟動後又熄火，駕駛員應該重複該啟動程序，但機車在開始測試10秒內無法再啟動，該測試視為無效且須進行修復工作。</p>	<p>修訂部分文字，使定義更明確。</p>
<p>貳、三、(五)、1 在取樣袋中之稀釋混合氣及環境空氣，必須在測試結束後之20分鐘內加以分析，流程參考圖7。</p>	<p>貳、三、(五)、1 收集於袋中的排氣，在取樣結束後，應儘速加以分析。在取樣袋中的稀釋後排氣及環境空氣，必須在每一階段結束後的20分鐘內加以分析，流程參考圖7。</p>	<p>修訂部分文字，使定義更明確。</p>
<p>貳、三、(五)、2 在每一取樣氣體分析前，每一污染物所使用之分析儀範圍，應以適當之歸零氣體設定到0。</p>	<p>貳、三、(五)、2 在每一取樣分析前，每一污染物所使用的分析儀範圍，應以適當的標準氣體（純氣體）設定到0。</p>	<p>修訂部分文字，使定義更明確。</p>
<p>貳、三、(五)、3</p>	<p>貳、三、(五)、3</p>	<p>修訂部分文字，使定義更明</p>

<p>分析儀應該以具有公稱濃度介於全刻度 70%至 100%間之全幅氣體來校正。</p>	<p>分析儀應該以具有公稱濃度介於全刻度的 70%和 100%之間的標準氣體（校正氣體）來校正。</p>	<p>確。</p>
<p>貳、三、(五)、4 分析儀之歸零應該再檢查。如果讀值和貳、三、(五)、2 所設定之值，其偏差超過 2%時，該程序必須重做。</p>	<p>貳、三、(五)、4 分析儀的歸零應該稍後再檢查。如果讀數和前 2. 所設定的值偏差超過 2%時，該程序必須重做。</p>	<p>修訂部分文字，使定義更明確。</p>
<p>貳、三、(五)、5 分析取樣氣體。</p>	<p>貳、三、(五)、5 分析取樣。</p>	<p>修訂部分文字，使定義更明確。</p>
<p>貳、三、(五)、6 在分析之後，歸零及跨距應該使用相同之氣體重新再檢查。如果這些複檢值與貳、三、(五)、3 設定值之偏差在 2%以內時，分析之結果便可以接受。</p>	<p>貳、三、(五)、6 在分析之後，歸零及跨距應該使用相同的氣體重新再檢查。如果這些複檢值在前 3. 所說明的 2%以內時，分析的結果便可以接受。</p>	<p>修訂部分文字，使定義更明確。</p>
<p>貳、三、(七) 當行車型態期間，以下列之公式計算污染排放值： <math>M_i = M_{it} / St</math> 其中： <math>M_i</math> = 行車型態 i 成份之污染排放值，單位:公克/公里 (g/km) <math>M_{it}</math> = 行車型態 1170 秒(或 1570 秒)i 成份之污染物重量，單位: 公克 (g) <math>St</math> = 行車型態 1170 秒(或 1570 秒) 之行駛距離，單位:公里 (km) 排氣污染量由下式計算至小數點以下四位： <math>M_{it} = V_{mix} \times Q_i \times K_h \times C_i \times 0.000001</math> 其中 <math>V_{mix}</math>: 稀釋後混合氣修正為參考環境時之體積 (L/test)。 <math>Q_i</math>: i 成份之污染物在參考環境時之密度(g/L)， <math>Q_{CO} = 1.250 \text{ g/L}</math>。 <math>Q_{CH1.85} = 0.619 \text{ g/L}</math>， <math>Q_{NOx} = 2.05 \text{ g/L}</math>。</p>	<p>貳、三、(七) 當行車型態期間，以下列之公式計算污染排放值： <math>M_i = M_{it} / St</math> 其中： <math>M_i</math> = 行車型態 i 成份的污染排放係數，單位:公克/公里 (g/km) <math>M_{it}</math> = 行車型態 1170 秒(或 1570 秒)i 成份的污染物重量，單位: 公克 (g) <math>St</math> = 行車型態 1170 秒(或 1570 秒)的行駛距離，單位:公里 (km) 排氣污染量由下式計算至小數點以下四位： <math>M_{it} = V_{mix} \times Q_i \times K_h \times C_i \times 0.000001</math> 其中 <math>M_{it}</math>: 廢氣中污染物重量(g)。 <math>V_{mix}</math>: 稀釋後混合氣修正為參考環境時之體積 (L/test)。 <math>Q_i</math>: 污染物在參考環境時之密度(g/L)， <math>Q_{CO} = 1.1451 \text{ g/L}</math>。</p>	<p>1.修訂參考環境時之密度，與歐盟三期一致。 2.修訂部分文字，使定義更明確。</p>

<p>Kh 為計算氮氧化物重量時對濕度之修正係數：(計算 CO、HC 時為 1.0)</p> $K_h = \frac{1}{1 - 0.0329 \times (H - 10.7)}$	<p>Q<sub>CH1.85</sub>：0.5671g/L， Q<sub>NOx</sub>=1.878 g/L。 Kh 為計算氮氧化物重量時對濕度之修正係數：(計算 CO、HC 時為 1.0) Kh=1/[1-0.0329×(H-10.71)] H=6.211×Ra×Pd/(Pb-(Pd×Ra)×0.01) 其中 H：絕對濕度(gH<sub>2</sub>O/kg 乾空氣)。 Ra：大氣之相對濕度(%)。 Pb：室內大氣壓力(kPa)。 Pd：環境溫度下之飽和蒸氣壓力(kPa)。</p>	
$H = \frac{6.2111 \times U \times P_d}{P_a - P_d \times \frac{U}{100}}$	<p>Ci：稀釋後廢氣污染物淨濃度(ppm)。 Ci=Ce-Cd(1-1/DF)。 其中 Ce：稀釋後廢氣中污染物之濃度(ppm)。 Cd：稀釋空氣中污染物之濃度(ppm)。 DF 為稀釋因子： <math display="block">DF = \frac{14.5}{C_{CO_2} + 0.5C_{HC} + C_{CO}} \% (V/V)</math> 其中 C<sub>CO<sub>2</sub></sub>：收集袋中 CO<sub>2</sub> 氣體之濃度(%)。 C<sub>HC</sub>：收集袋中 HC 氣體之濃度(%)。 C<sub>CO</sub>：收集袋中 CO 氣體之濃度(%)。</p>	
<p>其中 H：測試間大氣之絕對濕度(g water/kg dry air)。 U：測試間大氣之相對濕度(%)。 Pa：測試間大氣壓力(kPa)。 Pd：環境溫度下之飽和水蒸氣壓力(kPa)。 Ci：稀釋混合氣收集袋中 i 成份污染物淨濃度(ppm)，並以下述公式修正。 Ci=Ce-Cd(1-1/DF)。 其中 Ce：稀釋混合氣收集袋中 i 成份污染物之濃度(ppm)。 Cd：稀釋空氣收集袋中 i 成份污染物之濃度(ppm)。 DF 為稀釋因子： <math display="block">DF = \frac{14.5}{C_{CO_2} + 0.5C_{HC} + C_{CO}} \% (V/V)</math> 其中 C<sub>CO<sub>2</sub></sub>：稀釋混合氣收集袋中 CO<sub>2</sub> 氣體之濃度(%)。 C<sub>HC</sub>：稀釋混合氣收集袋中 HC 氣體之濃度(%)。 C<sub>CO</sub>：稀釋混合氣收集袋中 CO 氣體之濃度(%)。</p>	<p>其中 Ce：稀釋後廢氣中污染物之濃度(ppm)。 Cd：稀釋空氣中污染物之濃度(ppm)。 DF 為稀釋因子： <math display="block">DF = \frac{14.5}{C_{CO_2} + 0.5C_{HC} + C_{CO}} \% (V/V)</math> 其中 C<sub>CO<sub>2</sub></sub>：收集袋中 CO<sub>2</sub> 氣體之濃度(%)。 C<sub>HC</sub>：收集袋中 HC 氣體之濃度(%)。 C<sub>CO</sub>：收集袋中 CO 氣體之濃度(%)。</p>	
<p>貳、四 引用標準 EN 25164 EN 25163 ISO 3675 Pr EN ISO 13016-1(DVPE)</p>	<p>貳、四 引用標準 CNS 1218 石油產品之蒸餾試驗法 CNS 3103 機器腳踏車運轉試驗方法總則</p>	<p>修訂引用標準，與歐盟三期一致。</p>

<u>EN-ISO 3405</u> <u>ASTM D 1319</u> <u>Pr. EN 12177</u> <u>EN-ISO 7536</u> <u>EN 1601</u> <u>EN-ISO 6246</u> <u>ASTM D 5453</u> <u>EN-ISO 2160</u> <u>EN 237</u>	CNS 3577 液體石油產品中煙 類型態之檢驗法（螢光性吸收 法） CNS 6360 石油產品硫分測定 法（氧彈法） CNS 12012 石油產品雷氏蒸氣 壓試驗法 CNS 12013 汽油含鉛量試驗法 (原子吸光光譜分析法) CNS 12014 汽油氧化穩定性試 驗法(誘導期法) CNS 12017 原油及液體石油產 品密度，相對密度(比重)或 API 比重測定法(比重計法)	
--	--	--

修正公告

表 8、試驗用油規範 (無鉛汽油)

項目	單位	限制值		試驗法
		最低	最高	
研究法辛烷值, RON		95.0	---	EN 25164
馬達法辛烷值, MON		85.0	---	EN 25163
密度(15°C)	kg/m <sup>3</sup>	740	754	ISO 3675
雷氏蒸氣壓	kPa	56.0	60.0	Pr EN ISO 13016-1 (DVPE)
蒸餾				
— 在 70°C 蒸餾	% v/v	24.0	40.0	EN-ISO 3405
— 在 100°C 蒸餾	% v/v	50.0	58.0	EN-ISO 3405
— 在 150°C 蒸餾	% v/v	83.0	89.0	EN-ISO 3405
— 終餾點	°C	190	210	EN-ISO 3405
殘留量	% v/v	---	2.0	EN-ISO 3405
碳氢成份分析				
烯烴	% v/v	---	10.0	ASTM D 1319
芳香烴	% v/v	29.0	35.0	ASTM D 1319
苯	% v/v	---	1.0	ASTM D 1319
飽和烴	% v/v	如報告		Pr. EN 12177
碳/氢比		如報告		
誘導期	minutes	480	---	EN-ISO 7536
氧含量	% m/m	---	1.0	EN 1601
膠含量	mg/ml	---	0.04	EN-ISO 6246
硫含量	mg/kg	---	10	ASTM D 5453
銅片腐蝕性		---	class 1	EN-ISO 2160
鉛含量	mg/l	---	5	EN 237

現行公告

表 8、試驗用油規範 (無鉛汽油)

項目及單位	限制值	試驗法
密度(15°C)	0.741~0.755	CNS 12017 [原油及液體石油產品密度、相對密度(比重)或 API 比重測定法(比重計法)]
雷氏蒸氣壓(kPa)	56~64	CNS 12012[石油產品雷氏蒸氣壓試驗法]
蒸餾試驗(°C)		
初沸點	24-40	CNS 1218[石油產品之蒸餾試驗法]
10%	42~58	
50%	90~110	
90%	150~170	
終沸點	185~215	
殘餘量(Vol%)	最高 2	
成份分析(Vol%)		
烯烴	最高 10	CNS 3577 [液體石油產品中烴類型態之檢驗法(螢光性吸收法)]
芳香烴	最高 45	
飽和烴	平衡值	
氧化穩定性(分)	最低 480	CNS 12014 [汽油氧化穩定性試驗法(誘導期法)]
含硫量(wt%)	最高 0.04	CNS 6360[石油產品硫分測定法(氧彈法)]
含鉛量(g/L)	最高 0.013	CNS 12013 [汽油含鉛量試驗法(原子吸收光譜分析法)]

備考

- 1: 上述燃料僅適合國內市售汽油通用 添配油料摻配之。
- 2: 上述燃料可添加汽油添加劑常用之濃度。
- 3: 市售汽油性能項目相當於上述性能, 經主管機關認可後可作載、二、(-)、4、節之累積里程用, 但辛烷值等級須合乎製造廠指定之市售汽油。

說明

修訂內容, 與歐盟三期一致。

表 9  
空氣動力阻力係數  
'b' (N/(km/h)<sup>2</sup>) (1)

表 9  
空氣動力阻力係數  
'b' (N/(km/h) (1)

原內容有誤, 修訂部分文字。

表 10、機器腳踏車市區車型態

操作序	操作名稱	段	加速度 (m/sec <sup>2</sup> )	車速 (km/h)	時間 (s)		累積時間 (s)	子排檔時機
					操作	段		
1	惰速	1		0	11	11	11	6秒 PM+5秒 K
2	加速	2	1.04	0-15	4	4	15	
3	定速	3		15	8	8	23	依據製造廠商規範
4	減速	4	-0.69	15-10	2	5	25	
5	減速、踩離合器		-0.92	10-0	3		28	K
6	惰速	5		0	21	21	49	16秒 PM+5秒 K
7	加速	6	0.74	0-32	12	12	61	
8	定速	7		32	24	24	85	依據製造廠商規範
9	減速	8	-0.75	32-10	8	11	93	
10	減速、踩離合器		-0.92	10-0	3		96	K
11	惰速	9		0	21	21	117	16秒 PM+5秒 K
12	加速	10	0.53	0-50	26	26	143	
13	定速	11		50	12	12	155	
14	減速	12	-0.52	50-35	8	8	163	依據製造廠商規範
15	定速	13		35	13	13	176	
16	減速	14	-0.68	35-10	9	12	185	
17	減速、踩離合器		-0.92	10-0	3		188	K
18	惰速	15		0	7	7	195	7秒 PM

備考：PM=空檔，不踩離合器 K=踩離合器

表 10、機器腳踏車市區車型態

操作序	操作名稱	段	加速度 (m/sec <sup>2</sup> )	車速 (km/h)	時間 (s)		累積時間 (s)	子排檔時機
					操作	段		
1	惰速	1		0	11	11	11	6s PM+5s K
2	加速	2	1.04	0-15	4	4	15	
3	定速	3		15	8	8	23	依據廠商規範
4	減速	4	-0.69	15-10	2	5	25	
5	減速、踩離合器		-0.92	10-0	3		28	K
6	惰速	5		0	21	21	49	16s PM+5s K
7	加速	6	0.74	0-32	12	12	61	
8	定速	7		32	24	24	85	依據廠商規範
9	減速	8	-0.75	32-10	8	11	93	
10	減速、踩離合器		-0.92	10-0	3		96	K
11	惰速	9		0	21	21	117	16s PM+5s K
12	加速	10	0.53	0-50	26	26	143	
13	定速	11		50	12	12	155	
14	減速	12	-0.52	50-35	8	8	163	依據廠商規範
15	定速	13		35	13	13	176	
16	減速	14	-0.68	35-10	9	12	185	
17	減速、踩離合器		-0.92	10-0	3		188	K
18	惰速	15		0	7	7	195	7s PM

備考：PM=空檔，不踩離合器 K=踩離合器

修訂部分文字，使定義更明確。

表 11、機器腳踏車非市區車型態

操作序	操作名稱	段	加速度 (m/sec <sup>2</sup> )	車速 (km/h)	時間 (s)		累積時間 (s)	子排檔時機
					操作	段		
1	惰速	1			20	20	20	
2	加速	2	0.83	0-15	5	41	25	
3	換檔				2		27	
4	加速	2	0.62	15-35	9	41	36	
5	換檔				2		38	
6	加速	2	0.52	35-50	8	41	46	
7	換檔				2		48	
8	加速	2	0.43	50-70	13	41	61	
9	定速				50		50	111
10	減速	4	-0.69	70-50	8	8	119	
11	定速	5		50	69	69	188	依據製造廠商規範
12	加速	6	0.43	50-70	13	13	201	
13	定速	7		70	50	50	251	
14	加速	8	0.24	70-100	35	35	286	
15	定速	9		100	30	30	316	
16	加速	10	0.28	100-120	20	20	336	
17	定速	11		120	10	20	346	
18	減速	12	-0.69	120-80	16	34	362	
19	減速		-1.04	80-50	8		370	
20	減速、踩離合器		-1.39	50-0	10		380	
21	惰速	13			20	20	400	

表 11、機器腳踏車非市區車型態

操作序	操作名稱	段	加速度 (m/sec <sup>2</sup> )	車速 (km/h)	時間 (s)		累積時間 (s)	子排檔時機
					操作	段		
1	惰速	1			20	20	20	
2	加速	2	0.83	0-15	5	41	25	
3	換檔				2		27	
4	加速	2	0.62	15-35	9	41	36	
5	換檔				2		38	
6	加速	2	0.52	35-50	8	41	46	
7	換檔				2		48	
8	加速	2	0.43	50-70	13	41	61	
9	定速				50		50	111
10	減速	4	-0.69	70-50	8	8	119	
11	定速	5		50	69	69	188	依據廠商規範
12	加速	6	0.43	50-70	13	13	201	
13	定速	7		70	50	50	251	
14	加速	8	0.24	70-100	35	35	286	
15	定速	9		100	30	30	316	
16	加速	10	0.28	100-120	20	20	336	
17	定速	11		120	10	20	346	
18	減速	12	-0.69	120-80	16	34	362	
19	減速		-1.04	80-50	8		370	
20	減速、踩離合器		-1.39	50-0	10		380	
21	惰速	13			20	20	400	

修訂部分文字，使定義更明確。



修正公告	現行公告	說明
<p data-bbox="130 286 582 362"><u>附錄一、機器腳踏車惰轉狀態污染測試程序</u></p> <p data-bbox="130 430 582 757"><u>本程序說明「交通工具空氣污染物排放標準」中所規定之惰轉狀態排氣中 CO 及 HC 含量之測試程序，CO<sub>2</sub> 之含量也需量測出來。本惰轉狀態污染測試僅適用於火花點火引擎之機器腳踏車。本測試程序也可以分開來單獨實施。</u></p> <p data-bbox="130 766 582 801">壹、 <u>測試設備與油品規格</u></p> <p data-bbox="226 810 582 1796">一、 <u>廢氣分析儀應該屬於非發散紅外線(NDIR)型式以分析排氣中之 CO、CO<sub>2</sub>、HC(以已烷當量(C<sub>6</sub>H<sub>14</sub>)來表示)，分析儀應該要有一適當之量測範圍，能夠充分量測到排放限制值。準確度必須在儀器刻度全幅(Full Scale)之 ±3% 以內。分析儀之刻度對於 CO 及 CO<sub>2</sub> 要以 Vol% 讀出，而 HC 要以 Vol-ppm 讀出，並應該定期進行校正方可使用，且應該經常進行必要之確認動作，以符合上述之準確度。</u></p> <p data-bbox="226 1805 582 1966">二、 <u>分析儀歸零或校正氣體之規格，應依照廢氣分析儀廠商之規定使用。</u></p> <p data-bbox="226 1975 582 2011">三、 <u>連接到排氣管上</u></p>		<p data-bbox="1034 286 1481 362">新增附錄，訂定惰轉狀態之污染測試程序。</p>

<p>之氣密延長管應採用內徑 4 cm，長 60 cm 之套管。</p> <p>四、<u>引擎惰轉速度應以準確度在量測值±2%以內之轉速計來量測</u></p> <p>五、<u>測試所使用之汽油，須符合本文表 8 之試驗用油規範或「車用汽柴油成分管制標準」之規定，替代清潔燃料及混合燃料車輛，在中央主管機關未公告測試用油規範前，應使用已商品化、市面上可以取得之替代清潔燃料及混合燃料，複合動力電動機車，應使用符合該內燃機燃料類別之油品規範燃料。</u></p> <p>貳、<u>惰轉狀態污染量測程序</u></p> <p>一、<u>打開轉速計與分析儀電源開關，依設備廠商之規定，進行適當暖機及校正，並確認儀器正常。</u></p> <p>二、<u>啟動測試車輛，進行適當暖車。</u></p> <p>三、<u>測試車輛應在引擎達到車輛製造廠規範之正常工作溫度狀態下進行量測，具有手動或半自動排檔之車輛，必須以離合器嚙合而檔位在空檔(neutral)位置之情況下實施測</u></p>		
---	--	--

<p>試。<u>自動排檔之車輛必須在完全關閉節流閥之情況下實施測試。</u></p> <p>四、<u>測試車輛之排氣系統不得有洩漏。</u></p> <p>五、<u>在取樣之前，分析儀應該使用周圍環境空氣或 N<sub>2</sub> 來歸零。</u></p> <p>六、<u>測試車輛排氣口必須連接於氣密之延長套管，以使廢氣取樣探針可以順利插入並量測，延伸套管之形狀須能避免讓取樣探針周圍之廢氣被空氣稀釋，且不會增加排氣背壓超過 1.25 kPa，也不會影響車輛之運作。</u></p> <p>七、<u>待引擎轉速及 CO、HC 及 CO<sub>2</sub> 各別濃度在讀數穩定下來時，應記錄污染值，CO 與 CO<sub>2</sub> 之濃度值至少記錄至小數點以下一位數；HC 之濃度值至少記錄至十位數；所有新車測試，包含新車型審驗測試、品管測試、新車抽驗(蒸發排放測試除外)，須記錄引擎轉速，其值應以 rpm 為單位來表示，至少記錄至十位數(個位數為零)。</u></p> <p>八、<u>有效檢驗數值判定之判定基準：</u></p>		
---	--	--

(1) 第一個篩選條件：

當  $CO_2 < 3.0\%$ ，CO 或 HC 值超過排放標準。

當  $CO_2 \geq 3.0\%$ ，  
 $CO + CO_2 \geq 8\%$ 。

(2) 第二個篩選條件：

當  $CO_2$ 、HC、CO 超過排氣分析儀有效量測範圍時，應以排氣分析儀量測極限值表示。

九、若車輛安裝有一個以上之排氣口，則這些排氣口就必須連接到同一個管路；或必須測試每一個排氣口之濃度，再由這些濃度計算出其算術平均值。

十、若車輛為複合動力電動機車，或是車輛為具自動 idling stop 功能之機車，於適當暖車後且節流閥完全關閉狀態下，引擎自動處於不運轉狀態，且無法強制切換為惰轉狀態，則免量測惰轉污染及惰轉轉速。