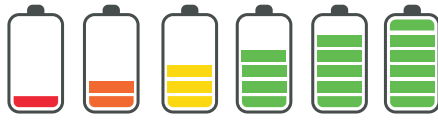


เติมพลังแบบ Go Green Energy ง่าย ๆ

สบายกระเป๋า



มายด์มิ่งค์ ผู้ขายสามมิติ

ฮาโหลเพื่อน ๆ ชาวโลก เรื่องที่จะมานำเสนอในวันนี้ ยากจะนำเสนอในฐานะประชากรของโลกที่กำลังบริโภคทรัพยากร และผลิตของเสียให้กับโลกใบนี้ไปพร้อม ๆ กัน ในทุกวินาทีที่หายใจ เกริ่นมาขนาดนี้ เค้าง่ายไม่ต้องสืบว่าจะมาชวนสะกิดจิตสำนึกรักสิ่งแวดล้อมแน่นอนครับ ถ้าลองนึกย้อนดู ตั้งแต่สมัยเด็ก ๆ เรามีแคมเปญเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมมาตลอด ถ้าเอาแค่ที่ผมจำได้ ย้อนไปเมื่อ 30 – 40 ปีก่อนคงเคยได้ยินคำว่า “อีสานเขียว” เป็นแคมเปญที่พยายามจะบอกเล่าเรื่องราวการบุกรุกทำลายพื้นที่ป่าในภาคอีสาน ทำให้เกิดปัญหาความแห้งแล้ง ผืนดินไม่ตรงฤดู ตามมาด้วยแคมเปญ “น้ำมันไร้สารตะกั่ว” ในช่วงปลายทศวรรษ 1990 ที่ใช้ Mascot เป็นมนุษย์ตะกั่วตัวสีเทา ๆ ปรากฏตัวในโฆษณาทีวี รมรงค์ให้ผู้ใช้รถใช้น้ำมันไร้สารตะกั่ว เพื่อลดมลพิษจากโลหะหนักในไอเสีย และลดผลกระทบต่อสุขภาพในระยะยาว



ที่มา : Youtube Matchingstudio Chanel

ทั้งสองแคมเปญที่กล่าวมา ผมคิดว่าประสบความสำเร็จมากกว่าล้มเหลว เราสามารถลดการบุกรุกผืนป่าลงได้ มีมาตรการจัดโซนนิ่งพื้นที่ทั้งประเทศ มีหน่วยงานเข้ามากำกับดูแลทรัพยากรป่าไม้อย่างเป็นรูปธรรมควบคู่ไปกับการพัฒนาเมือง บรรลุการบังคับใช้น้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่วได้สำเร็จในปี 1996 (สำเร็จก่อนประเทศมหาอำนาจหลายประเทศ) และยอมรับการใช้เชื้อเพลิงพลังงานทางเลือกอย่างไบโอดีเซลและแก๊สโซฮอล์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น



แต่ถึงอย่างนั้น ก็ยังมีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมเกิดขึ้นทุกวัน มีคำใหม่ ๆ ที่เราไม่เคยได้ยิน เกิดขึ้นมาตลอดช่วง 2-3 ทศวรรษที่ผ่านมา ที่เป็นกระแสโด่งดังทั่วโลก ในช่วงกลางของทศวรรษ 2000 คือคำว่าภาวะโลกร้อน และปรากฏการณ์เรือนกระจกผ่านทางภาพยนตร์สารคดีเรื่อง *An Inconvenient Truth* ที่มีชื่อภาษาไทยว่า “เรื่องจริง ซ็อกโลก” ของรองประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา Al Gore ผู้ปลุกกระแสความตื่นตัวด้านสิ่งแวดล้อมทั่วโลก ภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้นกับโลกใบนี้ หากมนุษย์ยังไม่ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม หายนะจะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้ ภายในช่วงชีวิตของพวกเขาเอง น่าเสียดายที่กระแสนั้นได้เลือนหายไปในเวลาต่อมา จากความน่าตื่นตันทันใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้น

บนโลกในช่วงต้นทศวรรษ 2010 นวัตกรรมและเทคโนโลยีการสื่อสาร การเชื่อมต่อทางไกล จาก 2G เป็น 3G 4G และ 5G ทำให้เกิดการแข่งขันด้านการพัฒนาเทคโนโลยีมากมาย เศรษฐกิจดีขึ้นทั่วโลกอย่างก้าวกระโดด เราก็พากันยินดีปรีดากับความสำเร็จเหล่านั้น ขณะที่ภัยเงียบบุดีอยู่รอบตัวเราทุก ๆ วินาที และนาทีนี้ ปัญหาโลกร้อน, น้ำท่วม, ดินถล่ม, ปัญหาสภาพอากาศไม่ว่าจะเป็นฝุ่นละออง, ฤดูกาลผิดปกติ, ภัยแล้ง, heat wave, ฝนกรด, ไฟป่า, ปะการังฟอกขาว, กระแสน้ำทะเลแปรปรวน, น้ำแข็งขั้วโลกละลาย, ขยะในทะเล, ขยะพิษ, ขยะอิเล็กทรอนิกส์, สัตว์ไร้ที่อยู่อาศัยและใกล้สูญพันธุ์ ฯลฯ ล้วนมีสาเหตุหลักมาจากกิจกรรมของมนุษย์ทั้งสิ้น



จนกระทั่งเมื่อ 3 – 4 ปีมานี้ ประเด็นเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ได้ถูกหยิบยกกลับขึ้นมาพูดถึงใหม่บนเวทีระดับโลก แต่ครั้งนั้นมันถูกกล่าวถึงในอีกมุมหนึ่ง นักวิทยาศาสตร์จากหลายหน่วยงานทั่วโลกต่างนำเสนอแนวคิดและข้อกังวลไปในทิศทางเดียวกันว่าในทำนองที่ว่า **Not Local but Global** ภายในอนาคตอันใกล้ (มาก ๆ) ที่จะถึงนี้ หากมนุษย์ยังคงไม่ปรับพฤติกรรม ลดอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงภายใน 2 – 3 ปีข้างหน้า เราจะมาถึงจุดที่ไม่สามารถย้อนกลับไปได้แล้ว (Point of no return) พอเล่ามาถึงตรงนี้ ผมขอสารภาพว่า รู้สึกหดหู่มาก ผมรู้สึกเชื่อและกังวลกับสิ่งที่กำลังจะเกิดขึ้น อันที่จริง ความคิดแรกเริ่มผมตั้งใจเขียนเรื่องเบา ๆ มาแบ่งปันไอเดียให้เรามาช่วยกันปรับเปลี่ยนเรื่องเล็ก ๆ ในชีวิตประจำวัน ที่จะช่วยบรรเทาความรุนแรงของปัญหาต่าง ๆ ที่ผมกล่าวถึงข้างต้น และถ้าโชคดี เราอาจจะสามารถยับยั้งหายนะได้ก่อนที่จะสายเกินไป

ความซับซ้อนของปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมมีหลากหลายมิติเกี่ยวข้องกับเราในทุก ๆ ระดับ ตั้งแต่ตัวบุคคลไปจนถึงระดับโลก เชื่อมโยงกันแบบพลวัต และส่งผลกระทบต่อเราทั้งทางตรงและทางอ้อมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ หลายองค์กรพยายามหาทางแก้ไข สำเร็จบ้าง ล้มเหลวบ้าง ความพยายามระดับประเทศครั้งล่าสุดที่เห็น เมื่อต้นเดือนพฤศจิกายนที่ผ่านมา มีการประชุม COP26 หรือ การประชุมรัฐภาคีกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ณ ประเทศอังกฤษ บรรดาผู้นำกว่า 100 ประเทศ รวมทั้งประเทศไทย ได้มีความตกลงร่วมกันเรื่องการหยุดและพลิกฟื้นสถานการณ์การทำลายป่าและหยุดการเสื่อมโทรมของผืนดินให้ได้ภายในปี 2030 โดยได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางรวมถึงตัวชี้วัดอย่างเป็นรูปธรรมภายในกรอบระยะเวลาไม่ถึง 10 ปี แสดงว่าทั่วโลกเห็นตรงกันว่าเรากำลังตกอยู่ในสถานการณ์ที่เลวร้าย และต้องร่วมมือแก้ไขปัญหาร่วมกันทั้งโลกอย่างเร่งด่วน แต่ก็ยังมีบางประเทศที่ไม่ได้ตกลงปฏิบัติตามข้อตกลงนี้ เช่นประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งให้ความเห็นว่า การยุติการตัดไม้ทำลายป่าทั้งหมดภายในปี 2030 นั้น ไม่เหมาะสมและอาจไม่สามารถปฏิบัติตามได้ โดยให้เหตุผลว่ามีหลายหนทางในการจำกัดการตัดไม้ทำลายป่า แต่สิ่งสำคัญอันดับแรกของรัฐบาลคือการพัฒนาประเทศ ซึ่งการตัดไม้ทำลายป่ามีความจำเป็น ความมั่นคงทางธรรมชาติรวมถึงป่าไม้ ต้องได้รับการจัดการให้ใช้งานได้ตามหลักการที่ยั่งยืน และมีอีกหลายประเทศ ที่มีข้อจำกัดหรือเหตุผลของตนเองในการไม่เข้าร่วมตามข้อตกลงนี้

โชคดีที่เราไม่จำเป็นต้องรอถึงปี 2030 หรือฝากความหวังไว้กับผู้นำประเทศไหน ๆ เราคงเคยได้ยินแนวทางในการรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม ที่พวกเราสามารถช่วยกันคนละไม้คนละมือได้ทันที อย่างการแยกขยะ การประหยัดน้ำ การปลูกต้นไม้ ลดการใช้ผลิตภัณฑ์จากพลาสติกและโฟม ลดการใช้พลังงาน หรือหันมาใช้พลังงานทางเลือก ฯลฯ เหล่านี้ล้วนสามารถเริ่มต้นได้ทันที และหลายคนน่าจะทำได้ท่ายอยู่แล้ว แต่บางคนอาจจะไม่สนใจ และถามหาการขับเคลื่อนเชิงนโยบายจากภาครัฐ หรือทิ้งให้เป็นภาระของภาคการผลิต



**"ผมคิดเสมอว่า ทำน้อย ดีกว่าไม่ทำ..
ผมไม่เคยตั้งคำถามกับตัวเองเลยว่า..
ต้องรอให้ใครทำก่อน"**

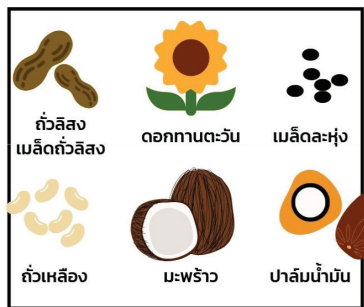
อย่างการแยกขยะรีไซเคิล การไม่สตาร์ทรถยนต์จอดรอ เคยมีการทดลองสตาร์ททิ้งไว้ 5 นาที พบว่าเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงได้ประมาณ 1 ลิตร เทียบเท่ากับการขับรถเป็นระยะทางประมาณ 8-10 กม. และยังเกิดมลพิษทางอากาศมากขึ้น เพราะการไหลเวียนของอากาศไม่ดี ทำให้การสันดาปไม่สมบูรณ์เมื่อเทียบกับเวลาจริง

พูดถึงเรื่องเชื้อเพลิงและมลพิษ ก็เข้าเรื่องที่ตั้งใจจะเล่าวันนี้สักที ในหัวข้อพลังงานทางเลือก ไปโอดีเซลและแก๊สโซฮอล จากความสงสัยของผมเอง ย้อนไปช่วงที่เราเจอปัญหา PM 2.5 มีการรณรงค์ให้ประชาชนใช้น้ำมันพลังงานทางเลือกแทนเชื้อเพลิงจากฟอสซิล เพื่อลดปัญหามลพิษขนาดเล็ก แต่โฆษณาน้ำมันเชื้อเพลิงในท้องตลาดหลายยี่ห้อ ก็โฆษณาว่าน้ำมันเชื้อเพลิงฟอสซิลของตัวเอง มีประสิทธิภาพการเผาไหม้หมดจด ผมเลยสงสัยว่า ตกลงน้ำมันแบบไหนสะอาดกว่ากัน



ขอเริ่มจากน้ำมันดีเซล ที่ใช้มากในภาคการผลิตและการขนส่ง และมักถูกมองเป็นผู้ร้ายในการก่อมลภาวะมาตลอด ที่นิยมใช้มี 2 ประเภทคือ น้ำมันดีเซลปิโตรเลียม (ต่อไปนี้จะขอเรียกว่าน้ำมันดีเซลเฉย ๆ) และไบโอดีเซล เราทำความรู้จักกับน้ำมันทั้ง 2 ชนิดนี้กันแบบคร่าว ๆ สักนิดดีกว่าครับ ไบโอดีเซล ผลิตจากพืชจำพวกปาล์ม ถั่วเหลือง ทานตะวัน มะพร้าว ฯลฯ มีขนาดโมเลกุลใกล้เคียงกับน้ำมันดีเซล แตกต่างกันตรงโครงสร้างของโมเลกุล น้ำมันดีเซลมีองค์ประกอบหลักเป็นสารประกอบไฮโดรคาร์บอนชนิดอิ่มตัวและซัลเฟอร์เล็กน้อย ส่วนไบโอดีเซลมีโครงสร้างโมเลกุลเป็นสารประกอบไฮโดรคาร์บอนชนิดไม่อิ่มตัวเป็นหลัก หากผลิตจากเมธานอลผสมจะเรียกว่า fatty acid methyl esters (FAME) และหากใช้ส่วนผสมเป็นเอทานอลจะเรียกว่า fatty acid ethyl esters (FAEE) ความแตกต่างทางกายภาพที่สังเกตได้ชัดของน้ำมันดีเซลทั้งสองชนิดนี้มี 7 อย่างได้แก่

วัตถุดิบที่ใช้ผลิตไบโอดีเซล



ที่มา : www.machumetal.com

1. ไบโอดีเซล มีคุณสมบัติด้านการหล่อลื่นดีกว่าดีเซล จึงช่วยลดการสึกหรอของเครื่องยนต์ได้ดีกว่า
2. ไบโอดีเซล ไม่มีส่วนผสมของซัลเฟอร์ จึงไม่ก่อให้เกิดไอร่าเหยที่พิษต่อสิ่งแวดล้อม
3. ไบโอดีเซลบริสุทธิ์ มี Oxygen content มากกว่าน้ำมันดีเซลบริสุทธิ์ประมาณ 10 % - 12 % จึงก่อมลพิษน้อยกว่า แต่ในทางกลับกันก็ให้กำลัง

เครื่องยนต์ต่ำกว่าน้ำมันดีเซลประมาณ 4 %

4. ไบโอดีเซลมีความเป็นพิษน้อยกว่าน้ำมันดีเซลมาก เมื่อเกิดการรั่วไหล จึงเป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตและสิ่งแวดล้อมน้อยกว่ามาก

5. ที่อุณหภูมิต่ำ ไบโอดีเซลมีแนวโน้มที่จะเหนียวข้น หรือกลายเป็นเจลง่ายขึ้น จึงไม่เหมาะกับการใช้งานในพื้นที่ภูมิประเทศที่มีอากาศหนาว

6. จำเป็นต้องมีวิธีการจัดเก็บไบโอดีเซลที่เหมาะสม เพื่อป้องกันการเกิดปฏิกิริยากับออกซิเจน (Oxidize) หรือการใช้กับเครื่องยนต์ที่ไม่ได้ใช้งานเป็นประจำ น้ำมันอาจจะเกิดการจับตัวเป็นก้อนได้

7. ไบโอดีเซล เป็นตัวทำลายสายที่ตีก้น้ำมันดีเซล จึงต้องเลือกวัสดุบรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสม เพื่อป้องกันความเสียหายของบรรจุภัณฑ์และเครื่องยนต์ รวมถึงประสิทธิภาพของตัวน้ำมันไบโอดีเซลเอง



การควบคุมมาตรฐานการผลิตน้ำมันไบโอดีเซลทำได้ยากกว่ามาก โดยเฉพาะเมื่อผลิตครั้งละน้อย ๆ ผู้ผลิตจึงเลือกใช้ไบโอดีเซลผสมกับน้ำมันดีเซลปิโตรเลียม รวมถึงการเติมสารผสมเพิ่มเพื่อลดข้อจำกัดทางกายภาพ ของน้ำมันไบโอดีเซลให้อยู่ในระดับที่ผ่านมาตรฐานการใช้งาน โดยทั่วไป จะนิยมนำไปผสมหลายสูตรตามสัดส่วนของ ไบโอดีเซล : ดีเซลตามกำลังการผลิตของวัตถุดิบในแต่ละพื้นที่ เช่น

B2 หมายถึงอัตราส่วนระหว่างไบโอดีเซล 2 % ต่อ ดีเซล 98 % มีจำหน่ายทั่วไปในมลรัฐมินนิโซตา ประเทศสหรัฐอเมริกา และถูกบังคับใช้ทั้งมลรัฐในปี พ.ศ. 2548

B5 มีอัตราส่วนระหว่างไบโอดีเซล 5 % ต่อ ดีเซล 95 % มีจำหน่ายทั่วไปในประเทศฝรั่งเศส โดยกว่าครึ่งหนึ่งของน้ำมันดีเซลที่จำหน่ายเป็นน้ำมันสูตร B5

B20 มีอัตราส่วนระหว่างไบโอดีเซล 20 % ต่อ ดีเซล 80 % เป็นน้ำมันผสมที่คณะกรรมการไบโอดีเซลแห่งชาติ และสำนักงานป้องกันสิ่งแวดล้อมของประเทศสหรัฐอเมริกา แนะนำให้ใช้

B40 มีอัตราส่วนระหว่างไบโอดีเซล 40 % ต่อ ดีเซล 60 % เป็นสูตรที่ใช้ในรถยนต์ขนส่งมวลชนในประเทศฝรั่งเศส ทั้งนี้เพื่อผลในการลดมลพิษ

B100 คือน้ำมันไบโอดีเซล 100 % ที่ใช้ในประเทศเยอรมนี และออสเตรีย โดยได้รับการรับรองจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของประเทศ

ในตลาดบ้านเราที่เห็นตามสถานีบริการน้ำมันจะมีให้เลือก 2 เกรด คือ B7 และ B10 แต่จะมีการปรับสูตรใหม่ตามมติคณะกรรมการบริหารนโยบายพลังงาน เมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2564 ให้ลดการผสมไบโอดีเซลจาก B10 และ B7 ให้เหลือ B6 ซึ่งมีผลระหว่างวันที่ 11-31 ตุลาคม 2564 ก็ไม่แน่ว่าเรื่องนี้จะตีพิมพ์เราจะได้ใช้ไบโอดีเซลสูตรใหม่กันหรือยัง

มาถึงฝั่งเครื่องยนต์เบนซินบ้าง เชื้อเพลิงทางเลือกของฝั่งนี้มิให้เลือกใช้ตั้งแต่ แก๊สโซฮอล์ E10, แก๊สโซฮอล์ E20 และ แก๊สโซฮอล์ E85 ซึ่งหมายถึงอัตราส่วนผสมของน้ำมันเบนซินต่อเอทานอลบริสุทธิ์ 99.5% เท่ากับ 90:10, 80:20 และ 15:85 ตามลำดับ แต่ละชนิดมีข้อจำกัดในการใช้แตกต่างกัน



• **น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 (E10)** เป็นน้ำมันเชื้อเพลิงในกลุ่มของแก๊สโซลีน ที่ถูกผลิตมาให้ใช้แทน เบนซินออกเทน 95 มีส่วนผสมของเบนซินออกเทน 95 อยู่ 90 % ต่อเอทานอล 10 % ทำให้แก๊สโซฮอล์ที่ออกมาเมื่อเทียบเท่ากับ เบนซิน 95 ปัจจุบันถูกนำมาแทนที่เบนซินออกเทน 95

• **น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 (E10)** มีส่วนผสมของ น้ำมันเบนซินออกเทน 91 อยู่ 90 % ผสมกับเอทานอล 10 % มีข้อดีคือ ราคาถูกและเป็นที่นิยมอย่างมาก ไม่มีผลกระทบต่อสมรรถนะเครื่องยนต์และอัตราการเร่งไม่แตกต่างจากน้ำมันเบนซินออกเทน 91 มากนัก

• **น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20** มีส่วนผสมของ น้ำมันเบนซินออกเทน 95 ในสัดส่วน 80 % ผสมกับเอทานอล 20 % มีราคาถูกประสิทธิภาพการใช้งาน อัตราในการเร่งจะดีกว่าแก๊สโซฮอล์ 95 และ 91 เน้นการใช้งานในเมืองเป็นหลัก

• **น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85** มีส่วนผสมของ น้ำมันเบนซินออกเทน 95 อยู่ 15 % และเอทานอล 85 % เป็นน้ำมันที่มีราคาถูกที่สุด เพราะมีปริมาณส่วนผสมของน้ำมันเบนซินออกเทนที่ค่อนข้างน้อย มีการระเหยสูง เพราะมีส่วนผสมของแอลกอฮอล์มาก หากมีการขับขี่ในระยะทางไกลๆ เป็นระยะเวลานาน จะสังเกตได้ถึงกลิ่นเผาไหม้ที่ไวกว่าน้ำมันชนิดอื่น แม้จะมีราคาถูก แต่ก็ต้องเติมน้ำมันบ่อยกว่าชนิดอื่น ๆ และสมรรถนะในการขับขี่ ไม่เทียบเท่ารถยนต์ที่ใช้ น้ำมันเบนซินแบบธรรมดา น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 ต้องใช้กับรถยนต์ FFVs (Flexible Fuel Vehicles) เท่านั้น หากรถของคุณไม่ได้ระบุว่าสามารถเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E85 ก็ห้ามเติมโดยเด็ดขาด เพราะจะส่งผลให้เครื่องยนต์เร่งไม่ขึ้น สะดุด และสตาร์ทติดยาก

หากเปรียบเทียบข้อดี-ข้อด้อยระหว่างน้ำมันเบนซินและแก๊สโซฮอล์ในภาพรวม สรุปได้ว่า แก๊สโซฮอล์มีราคาถูกกว่า ยังมีอัตราส่วนของเอทานอลมากเท่าไร ยิ่งราคาถูกลงมากเท่านั้น เมื่อเทียบกับลิตรต่อลิตร แม้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์จะทำให้ขับได้ระยะทางน้อยกว่าเบนซิน แต่เนื่องจากเอทานอลมีค่าออกเทนสูงว่าเบนซินจึงทำให้เครื่องยนต์มีกำลังและสมรรถนะดีกว่า นอกจากนี้ แก๊สโซฮอล์ก็ก่อมลพิษน้อยกว่าเบนซินได้ถึง 70 % ถึงแม้ว่าจะมีข้อจำกัดการนำไปใช้งานกับเครื่องยนต์บางประเภทและเหมาะกับการส่งเสริมอาชีพเกษตรกร จึงช่วยเสริมสร้างความมั่นคงทางด้านพลังงานให้กับประเทศ ช่วยให้เครื่องยนต์สะอาดเนื่องจากสามารถเผาไหม้ได้สมบูรณ์มากกว่า

เมื่อมีข้อดีก็ต้องมีข้อเสียเหมือนกัน เนื่องจากเอทานอลผลิตจากพืชที่มีแป้งและน้ำตาลสูงจำพวกอ้อยหรือข้าวโพด ดังนั้นจึงจำเป็นต้องจัดสรรผลผลิตให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดทั้งในฝั่งพลังงานและอาหาร เนื่องจากน้ำตาลเป็นวัตถุดิบหลักในการผลิตอาหารหลายประเภท หากจัดสรรไม่ดีอาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตอาหารได้ เอทานอลยังมีคุณสมบัติกัดกร่อนวัสดุประเภทยาง จึงเป็นอันตรายต่อชิ้นส่วนอะไหล่ภายในเครื่องยนต์ ดังนั้นผู้ใช้รถที่ต้องการใช้แก๊สโซฮอล์ที่มีสัดส่วนของเอทานอลในปริมาณสูง ๆ อย่าง E85 จำเป็นต้องตรวจสอบในแนจัวร์รถของท่านได้รับการรับรองจากผู้ผลิตว่าเป็นเครื่องยนต์ประเภท FFVs (Flexible-Fuel Vehicles) หรือไม่

เมื่อรู้อย่างนี้แล้ว ต่อไปเราก็สามารถเลือกเติมน้ำมันได้อย่างมั่นใจแบบ Go Green ง่าย ๆ แล้วยกใบเสร็จไปจ่ายด้วยเช็คเพียงทางเลือกแบบไม่ต้องกังวลว่าเครื่องยนต์พาหนะคู่ใจจะเสียหายแล้วนะครับ

