

Những chiếc scooter qua các thời đại ở Sài Gòn.



Xe Rumi

Nếu lấy mốc thời gian là 1954 thì những chiếc xe gắn máy (Scooter) có mặt ở Sài Gòn Việt Nam đã trải qua nhiều thời đại.

Trước hết là thời của "Mobylette vàng" và Velo Solex. Cả hai loại này đều có hình dáng như chiếc xe đạp đểm nhưng lớn hơn và có gắn bộ máy vận hành chuyên biệt xăng pha nhớt. Tốc độ của Mobylette có thể lên tới trên 60 km/giờ nếu còn mới. Nó cũng có thể chuyển sang đạp bằng đôi chân khi hết xăng để cưỡi tiếp. Cái tên nghe cứ a nó ngoài tốc độ nhanh hơn xe đạp, nghe thì nghe thì mà rú máy lớn như cho xe chạy nhanh hay chậm, còn phải kể đến hai "phụ kiện" trước là hai ống nhún. Thời oanh liệt của xe gắn máy Mobylette là thời Tây (thực dân Pháp).

Khi năm 1954 Cộng hòa thành lập, chính phủ Ngô Đình Diệm trong thời kỳ chính phủ của một quốc gia độc lập nên đã thoát khỏi sự lệ thuộc quân sự của Pháp. Vào đầu những năm 1955, 1956, xe gắn máy Mobylette đã phải nhường chỗ cho các loại xe khác của Đức như Goebel, Puch, Sach mà dù xe Mobylette cũng đã đi kèm khá nhiều.

Xe gắn máy của Đức như Sach hay Puch khác với Mobylette của Pháp là có nhiều tiện nghi hơn như có còi để báo, có ống nhún trước và sau và bộ vận tốc có hai ba số để cho xe thay đổi để chạy nhanh hay chậm, lên dốc xuống dốc hay khi cần dừng. Dù chỉ với 50 phân khối lý thuyết (thực tế là 49cc) như Mobylette nhưng xe của Đức chạy mạnh hơn nhiều. Tốc độ của những loại xe gắn máy này giá thường chỉ gấp ba chiếc xe đạp tốt hơn Peugeot, Alcyon hay Dura nên giá trị thu được các gia đình trung lưu đều có thể có được.



▣ Mobylette

Phong trào c̣a tụi tṛ lúc này ở Saigon là ṃ thông ̣ng phun khói c̣a xe ḅng cách tháo ḅng ̣ng hãm thanh đ̣ cho xe cḥy nhanh ḥn khịn thành pḥ thêm náo đ̣ng.

Cũng trong tḥi gian này, ṃt lọi xe g̣n máy c̣a Ý cũng đ̣c tụi tṛ mê thích nḥng không có ṃy ai có đ̣c vì giá cao ḥn các lọi xe g̣n máy nḥ nhịu. Đó là chịc Vespa c̣a Ý, và sau đó là c̣a Pháp cũng y trang vì Pháp mua ḷi đ̣c ḅn quỵn ṣn xụt. Xe Vespa c̣a Pháp giá ṛ ḥn nḥng máy móc không ṭt ḅng c̣a Ý. Đ̣ phân bịt Vespa Pháp hay Vespa Ý, "dân cḥi" tḥng nhìn tṛc ḥt là ṃu ṣc sau đ̣n là hàng cḥ trên ḅng xe tṛc. Vespa Ý tḥng cḥ có ṃt ṃu xam xám và có cḥ Piaggio, còn Vespa Pháp tḥng có ṃu vàng ṣm và có cḥ A.C.M.A.

Ḅn tṛ ḥi ngọi ngày nay có tḥ không bịt đ̣n chịc Scooter Vespa nḥng 50 năm tṛc đây Vespa đã là ṇi ṃc tḥng ḥng c̣a tụi tṛ. Nó là chịc xe hai bánh g̣n máy c̣a Ý ra đ̣i sau các tḥ ḥ Motobecane, Terro c̣a Pháp, Harley c̣a Anh hay BMW c̣a Đ̣c trong các tḥp niên 30 và 40. Vespa ngay ṭ chịc xe đ̣u tiên xụt hịn ở Ý nó đã nhanh chóng đ̣c dân Âu Châu đón nḥn ṇng nhịt. Ḅi, Vespa g̣n nḥ ḥn xe "bình ḅch" (danh ṭ g̣i xe g̣n máy ̣ mịn Ḅc), kịu dáng ḷi có ṿ tình ṭ ḷi ṭ thích ḥp ṿi tụi tṛ. Cái quỵn ṛ nḥt là hai bánh xe đã thu nḥ ḷi, cḥ ḅng ḥn 1/3 các lọi xe g̣n máy thục các tḥ ḥ tṛc. Ṿ hình dáng thì đ̣c thu g̣n trong ṃt "body" khá kín đáo. C̣ ḅ pḥn máy móc ṿn hành đ̣c gịu ḍi gḥ ng̣i ḥi xiên ṿ bên pḥi. Ba ṣ ṿn hành đ̣c đ̣u khịn ḅng tay trên c̣n lái ṛt tịn đ̣ng thay vì là cái c̣n ṣ bên hông c̣a các lọi xe g̣n máy tṛc đó. Nó còn có c̣ bánh "ṣ cua" đ̣ cḥy đ̣ng dài nḥ đi "Ô C̣p". Nói tóm ḷi Vespa là ṣ đ̣t phá, là cục cách ṃng c̣a lọi Scouter.

Viet Nam mot thoi doi nh

Tác Giả: Nguyễn Huy

Thứ Hai, 08 Tháng 2 Năm 2010 09:38

Riêng Viet Nam thì ngay từ những năm đầu thập niên 1950 Hà Nội đã thấy xuất hiện một hai chiếc do người Việt làm chủ. Người viết bài còn nhớ ông Vĩnh, quản đốc garage Avia có một chiếc để các người chú ý trên phố hẳn có người có xe hơi.



Vespa

Vespa

Đến khi vào Saigon sau khi đợt nước bị chia cắt, người viết thấy dân Saigon giàu hơn dân Hà Nội nhiều vì số người đi xe Vespa đông hơn hẳn. Những vốn còn là cửa hàng, chủ có dân công chức trung lưu trở lên mới đi tìm mua nó. Giá một chiếc Vespa của Ý vào thời đó khoảng 17, 18 ngàn trong khi một tô phở khoảng 5 đồng. Lúc đó thì cũng chưa có hàng thời trang bán trên phố nên ai mua là phải "pay off" ngay. Có chiếc Vespa trong nhà là nhà có "cửa ải" nên chủ của nó thường may áo chùng cho xe khi đi xe nó hẳn sẽ trông đẹp nhà hay trong phòng khách.



Lambretta

Lambretta

Vào những năm 1958, 1960, Vespa ở Việt Nam có mặt đầu tiên, đó là chiếc Lambretta. Nghe nói hãng này sản xuất quy mô lớn Lambretta trên đường Trần Hưng Đạo Saigon là của bà Ngô Đình Nhu nên hãng có bán chủ yếu cho công chức. Những Lambretta cũng không bán được vì Vespa vì kiểu dáng vẫn không được đánh giá bằng Vespa.



Honda CD50 Honda C50

Cho đến cuối năm 1968 thì Vespa, Lambretta và nhất là các loại gắn máy Pháp Đức đã đành phải "chào thua" các loại gắn máy của Nhật.

Đầu tiên là loại Honda có hai kiểu dáng cho nam nữ. Nam thì có SS50, S50 và nữ thì có Honda Dame C50... Còn nhớ chuyến hàng nhập công đầu tiên là do Tổng Công ty Típ Típ, Bộ Kinh Tế của các Nguyễn Cao Kỳ ào ạt nhập xe gắn máy Honda về bán trợ giúp cho công chức và quân nhân vào năm 1968. Đầu tiên thì gắn máy Honda cũng chưa làm cho giới tiêu thụ ở Saigon lưu ý. Ai cũng chê "xe gì mà làm bằng máy". Chỉ là xe Honda có vẻ xe và bằng xe làm bằng máy công cho xe đẹp hơn nên dù máy cũng chỉ 49cc mà tốc độ lên tới 70, 80 km/giờ. Chỉ sau ít tháng, xe gắn máy Honda đã trở thành món hàng được giới tiêu thụ săn đón mua đi bán lại với giá cao tăng vùn vụt. Chỉ là người sở hữu đã thấy loại Honda tiến hành các loại gắn máy trước nhieu. Tổng máy nữ thì rẻ hơn vì máy được chế loại 4 thì với công suất nhỏ và sau rồi mất m và kh e.



Suzuki



Yamaha

Thêm vào đó là lo*à*i còi đi*o*n ch*o*y b*o*ng bình i*c* quy nh*o* nên kêu r*o*t vang. Thêm n*o*a là hai c*o*p đèn hi*o*u (signal) tr*o*n c và sau v*o*i hai kính chi*o*u h*o*u hai bên tay lái.

Khi v*o*n hành l*o*i có ba s*o* (lo*à*i C50) hay 4, 5 s*o* thay đ*o*i (lo*à*i SS50) mà xe C50 l*o*i bán t*o* đ*o*ng (semi automatic) n*o*a nên r*o*t đ*o* cho các bà các cô s*o* đ*o*ng. Ng*o*i trên chi*o*c Honda nh*o* bé nh*o*ng ng*o*i s*o* đ*o*ng l*o*i đ*o* có c*o*m t*o*ng nh*o* đang s*o* đ*o*ng xe h*o*i.

Ch*o* m*o*t năm sau các lo*à*i g*o*n máy c*o*a Nh*o*t đã tràn ng*o*p thành ph*o* không ch*o* có Honda mà còn Suzuki, Yamaha, Bridgeston, Kawasaki n*o*a.

Bây gi*o* thì phong trào ch*o*i xe g*o*n máy trong tu*o*i tr*o* Saigon không ch*o* là tháo b*o* i*o*ng h*o*m thanh mà còn "xoáy xy lanh" cho lòng phân kh*o*i c*o*a xe l*o*n h*o*n đ*o* đua nhau trên xa l*o* (lúc này chính ph*o* không cho nh*o*p c*o*ng lo*à*i xe g*o*n máy trên 50 phân kh*o*i vì ch*o* tr*o*n g*o*ng ti*o*t ki*o*m). T*o* đó m*o*i có danh t*o* "anh hùng xa l*o*" đ*o* ch*o* nh*o*ng tay đua b*o*m tr*o*n, li*o*u lĩnh phóng xe x*o* h*o*t tay ga lu*o*n lách qua các hàng xe đang ch*o*y, k*o* c*o* chui qua nh*o*ng chi*o*c xe "be" đang kéo

những cây gỗ dài thớt. Nhiêu anh hùng còn "biếu diên" trên chiếc Honda của mình nã nhồi đống thùng trên yên xe đang chụy với tấc đất cao hay nếm đất trên chiếc xe mà tay ga đã đứt cẳng hốt mồm và ghim chết. Ngồi ở Saigon mới khi thấy những anh hùng xa lạ này thò tay kinh hoàng tránh xa vì tai nạn thảm bốt cứ lúc nào cũng có thể xảy ra đấy.

Đến ngày miền Nam bước sang Sấm "giới phóng" thì xe Honda và xe gắn máy các loại của Nhật đã đứt cẳng dân miền Bắc vào "chiếu u cửa" tận tình cùng với các vật đồ ng khác mang với Bắc, với a tấc thu với mua lại với giá rẻ mạt vì không còn xăng chụy "vô tư" như trước (miền Nam như n h, miền Bắc như n hàng).



Kawasaki

VeloSolex

Thời thế đổi thay những xe gắn máy Honda với không thay đổi mà trái lại còn gia tăng thối hiếu ngời dân Việt như t là ngời dân miền Bắc. Nhu cầu khao khát trước đây của ngời dân miền Bắc là ba "Đê" tức Đạp (xe đạp), Đeng (đeng h) và Đài (radio như bán dẫn transistor) thì nay là chiếc Honda từ miền Nam mang ra. Từ đây m ra một phong trào "xe nghĩa địa" của Nhật do các chàng thợ y thối với n dồ ng mang với. Món hàng "xe nghĩa địa" đứt cẳng nhồi vào n c bán chính thức để đáp ứng số khao khát "đất bôn" đã với t khời t m tay "bóp h u bóp c" dân chúng của nhà n c C ng Sấm vì gi= ời tiêu thối lo i xe gắn máy Nhật l i chính là l p cán b b c trung mà nhà n c không th nào c n n i. Bao nhiêu của chìm của n i của dân miền Bắc trong m y ch c năm d i s hà kh c, c m c n của nhà n c thì nay đứt c l p cán b trung c p đem ra để mua bán theo s bùng n nhu cầu của ngời dân Việt c hai miền Nam Bắc. Xe "nghĩa địa" của Nhật qua những chuy n đổi chác hàng h i s n đánh bốt đứt c trên bi n của các h p tác xã ng ngh i p đã tràn vào đất n c Việt Nam giới quy t cho ph n l n k ngh ph th i của Nhật. Đến khi nhà n c C ng Sấm ph i "hé cửa để m i" thì xe Honda Nhật đã là "ch

quán" phở ng tính của người dân Việt đó. Trung Cộng cũng gia nhập mà chủ trương ào ạt lôi xe gắn máy giống như Honda nhập khẩu thì kém rất xa để nhập vào Việt Nam.

Cho đến nay thì xe gắn máy Nhật đã là mặt nổi lo không gì quyệt nổi cho sự giao thông ở trong nước vì sự tiện ích của nó cho sự di chuyển làm ăn của người dân Việt không ai có thể chối cãi nổi.

Hình ảnh thân yêu lãng mạn qua xe gắn máy ở Saigon trước năm 1975

Đó là hình ảnh của tuổi trẻ.

Vào những năm cuối thập niên 50 sang đầu thập niên 60, hình ảnh những người sinh sống trên chiếc xe gắn máy Solex đen bóng có lẽ vẫn còn là những hình ảnh không thể nào quên đối với chúng ta một thế hệ thanh niên thời đó. Nó vẫn là sự sang chảnh vì người sinh có xe solex đi thì được thu hút con nhà khá giả. Nó cũng là sự duyên dáng phô trương kín đáo của người phụ nữ Việt Nam với chiếc áo dài mà vạt sau để lộ gài trên yên xe không che kín được toàn vẹn. Nó còn là sự gợi cảm khi hai chân cô gái khép nép đặt trên bệ chính giữa thân xe. Ngoài giới người sinh trung học, hình ảnh các giới khác ít dùng đến loại xe gắn máy này. Có điều lạ là cùng xe gắn máy, những người nhìn mặt cô gái ngồi trên chiếc Mobylette thì rõ sự khác biệt với cô gái ngồi trên chiếc Solex. Hình ảnh có đôi nét thanh tao duyên dáng ở Solex mà ở Mobylette thì không. Do đó mà Saigon thời kỳ người sinh ít đi xe Mobylette chẳng.

Cũng có lẽ xã hội Việt Nam lúc này còn chưa chấp nhận những mặt khác, ngộ ngáo nổi người cho nên người con gái vẫn còn để lộ vẻ đẹp dịu dàng, duyên dáng, e thẹn. Mà những tính cách này thì loại xe gắn máy, trừ Solex, lẽ không tỏ ra được cho người sinh đẹp.

Những mặt thế giới khác trên chiếc Vespa thì người phụ nữ Việt Nam đã là một hình ảnh tuyệt vời cho những người phụ nữ Saigon. Hãy nhớ lại đi những dáng người này. Chiếc Vespa có hai yên xe, một cho người lái và một cho người ngồi sau. Hai yên xe đó rất sát nhau nên người ngồi sau gần như kẹp vào người người trước một cách tự nhiên không cần phải giữ gìn. Cái thế giới của các cô gái Saigon trên chiếc Vespa hầu hết là hai chân để một bên. Không có một trường hợp nào người hai chân hai bên như sau này. Chính cái thế giới hai chân một bên này đã đem lại hình ảnh cô gái nép sát người lái. Còn gì thân yêu, triu mến cho bằng khi đôi trai gái trên xe là một cặp tình nhân. Cặp tình nhân này có thể là một quen nhau nên cô gái còn e dè ngượng ngượng. Vì

thì nên dáng người có cách xa người nam đôi chút. Nhưng để cho được càng thì bàn tay một cô gái đã tì lên phía sau yên người lái để cho cánh tay được càng mà chàng để cho cơ thể hình. Hai chân cô thì vót chéo lên nhau tạo cho cô cái dáng khép nép duyên dáng đáng yêu biệt lập trong những vút áo dài nhún nhô theo gió.

Nếu mà đã thân nhau rồi thì cô gái có thể thả hồn vào người lái, tì hồn cái cảm của cô lên vai trái của người lái để mà thì thào trò chuyện với nhau trên những con đường cây dài bóng mát. Những đôi tình nhân này thì bàn tay và cánh tay phải của cô lờ tì trên đùi phải của người yêu, để khi bắt nhịp ý cô lờ véo lên đùi người yêu mà trò chuyện...

Nhưng chỉ có Vespa hay là Lambretta thôi, những chiếc xe nhỏ như ruồi trên các con đường nhộn nhịp của Saigon vào những buổi sáng sau buổi ngày đi học, đã vút nên một Saigon đáng yêu quá thôi. Khi ấy thì dân số Saigon mới chỉ ngoài ba triệu và số xe gắn máy, Vespa cũng mới chỉ trên 700 ngàn chiếc nên đường phố còn thanh vắng. Họ có thể chụm vòng vòng hồ Tây (Lê Lợi) ra Catinat (Tô Do) quanh ra bờ sông mà ghé vào Point des Blagueurs (nhà hàng Côté de Thôn Ngõ) để "uống ly chanh để cho thấy môi em ngọt" hay ghé quán kem Hà Nội, Mai Hương để nhìn trai gái tập núp đi lên đi xuống dọc theo con phố Bô Na. Lúc ấy tuổi trẻ có danh từ gọi là "đi bắt phố Bô Na".

Hay thông dong hồn thì "cười khúc bà" hai đứa chạy ra xa về Saigon Biên Hòa để qua cầu bắc Tân Cảng rồi quẹo vào những con đường đất của khu Cát Lái mà trông trắng hồng những gió để ng quê. Bỏ để là của thôi nào tìm ra được quán cà phê có vũng nước hay ghé để nhà sau ngày "giải phóng" để cả hai đứa còn gì để băng trình cho một tình lung linh mờ u ly loàn.

Saigon thôi, đã qua để chúng ta có một thời đi học.