

## Việt Nam một thời để nhớ

### Những chiếc scooter qua các thời đại ở Sài Gòn

Nguyễn Huy

Nếu lấy mốc thời gian là 1954 thì những chiếc xe gắn máy (Scooter) có mặt ở Saigon 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 đầm nhưng lớn hơn và có gắn bộ máy vận hành chạy bằng 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 bất ngờ hết xăng dọc đường. Cái tiện nghi của nó ngoài tốc độ nhanh hơn xe đạp, ngồi thành thơi mà rú máy lớn nhỏ cho xe chạy nhanh hay chậm, còn phải kể đến hai "phụộc" trước là hai ống nhún. Thời oanh liệt của xe gắn máy Mobylette là thời Tây (thực dân Pháp).



#### Mobylette

Khi nền Đệ I Cộng Hòa thành lập, chính phủ Ngô Đình Diệm trong tư thế chính phủ của một quốc gia độc lập nên đã thoát dần sự độc quyền thương mại với 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 mặc dù xe Mobylette cũng đã đổi kiểu 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 điện, có ống nhún trước và sau và ở vận tốc có hai ba nấc gọi là số cho xe thay đổi để chạy nhanh hay chậm, lên dốc xuống dốc hay khi chở nặng. Dù chỉ với 50 phân khối lý thuyết (thực tế là 49cc) như Mobylette nhưng xe của Đức chạy mạnh hơn nhiều. Tất cả những loại xe gắn máy này giá thường chỉ gấp ba chiếc xe đạp tốt hiệu Peugeot, Alcyon hay Dura nên giới trẻ thuộc các gia đình trung lưu đều có thể có được.



Phong trào của tuổi trẻ lúc này ở Saigon là mở thông ống phun khói của xe bằng cách tháo bỏ ống hãm thanh để cho xe chạy nhanh hơn khiến thành phố thêm náo động.

Cũng trong thời gian này, một loại xe gắn máy của Ý cũng được tuổi trẻ mê thích nhưng không có mấy ai có được vì giá cao hơn các loại xe gắn máy nhỏ nhiều. Đó là chiếc Vespa của Ý, và sau đó là của Pháp cũng y trang vì Pháp mua lại được bản quyền sản xuất. Xe Vespa của Pháp giá rẻ hơn nhưng máy móc không tốt bằng của Ý. Để phân biệt Vespa Pháp hay Vespa Ý,

"dân chơi" thường nhìn trước hết là màu sắc sau đến là hàng chữ trên bửng xe trước. Vespa Ý thường chỉ có một màu xám xám và có chữ Piaggio, còn Vespa Pháp thường có màu vàng sậm và có chữ A.C.M.A.

### Vespa



Bạn trẻ hải ngoại ngày nay có thể không biết đến chiếc Scooter Vespa nhưng 50 năm trước đây Vespa đã là nỗi mơ ước thường hằng của tuổi trẻ. Nó là chiếc xe hai bánh gắn máy của Ý ra đời sau các thế hệ Motobecane, Terro của Pháp, Harley của Anh hay BMW của Đức trong các thập niên 30 và 40. Vespa ngay từ chiếc xe đầu tiên xuất hiện ở Ý nó đã nhanh chóng được dân Âu Châu đón nhận nồng nhiệt. Bởi, Vespa gọn nhẹ hơn xe "bình bịch" (danh từ gọi xe gắn máy ở miền Bắc), kiểu dáng lại có vẻ tinh tú là lướt thích hợp với tuổi trẻ. Cái quyến rũ nhất là hai bánh xe đã thu nhỏ lại, chỉ bằng hơn 1/3 các loại xe gắn máy thuộc các thế hệ trước. Về hình dáng thì được thu gọn trong một "body" khá kín đáo. Cả bộ phận máy móc vận hành được giấu dưới ghế ngồi hơi xiên về bên phải. Ba số vận hành được điều khiển bằng tay trên

cần lái rất tiện dụng thay vì là cái cần số bên hông của các loại xe gắn máy trước đó. Nó còn có cả bánh "sơ cua" để chạy đường dài như đi "Ô Cáp". Nói tóm lại Vespa là sự đột phá, là cuộc cách mạng của loại Scouter.

Riêng ở Việt Nam thì ngay từ những năm đầu thập niên 1950 ở 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 được mọi người chú ý trầm trồ hơn cả người có xe hơi.

Đến khi vào Saigon sau khi đất nước bị chia cắt, người viết thấy dân Saigon giàu hơn dân Hà Nội nhiều vì số người đi xe Vespa đông hơn hẳn. Nhưng vẫn còn là của hiếm, chỉ có dân công chức trung lưu trở



lên mới đủ tiền mua nổi. 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 hệ thống bán trả góp nên ai mua là phải "pay off" ngay. Có chiếc Vespa trong nhà là như có "cửa ải" nên chủ của nó thường may áo chùng cho xe khi để xe nơi sân trước nhà hay trong phòng khách.

Vào những năm 1958, 1960, Vespa ở Việt Nam có một đối thủ, đó là chiếc Lambretta. Nghe nói hãng



nhập cảng độc quyền Lambretta trên đường Trần Hưng Đạo Saigon là của bà Ngô Đình Nhu nên hãng có bán chịu một phần cho công chức. Nhưng Lambretta cũng không lấn át được với Vespa vì kiểu dáng vẫn không độc đáo bằng Vespa.

### Lambretta

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.



## Honda S50



hơn các loại gắn máy trước nhiều. Tiếng máy nổ thì rất êm vì máy được chế loại 4 thì với ống nhún trước và sau rất mềm và khỏe.

Thêm vào đó là loại còi điện chạy bằng bình ắc quy nhỏ nên kêu rất vang. Thêm nữa là hai cặp đèn hiệu (signal) trước và sau với hai kính chiếu hậu hai bên tay lái.

Khi vận hành lại có ba số ( loại C50) hay 4, 5 số thay đổi (loại SS50) mà xe C50 lại bán tự động (semi automatic) nữa nên rất dễ cho các bà các cô sử dụng. Ngồi trên chiếc Honda nhỏ bé nhưng người sử dụng lại dễ có cảm tưởng như đang sử dụng xe hơi.



## Honda C50

Chỉ một năm sau các loại gắn máy của Nhật đã tràn ngập thành phố không chỉ có Honda mà còn Suzuki, Yamaha, Bridgeston, Kawasaki nữa.

Bây giờ thì phong trào chơi xe gắn máy trong tuổi trẻ Saigon không chỉ là tháo bỏ ống hãm thanh mà còn "xoáy xy lanh" cho lòng phân khối của xe lớn hơn để đua nhau trên xa lộ (lúc này chính phủ không cho nhập cảng loại xe gắn máy trên 50 phân khối vì chủ trương tiết kiệm). Từ đó mới có danh từ "anh hùng xa lộ" để chỉ những tay đua bặm trợn, liều lĩnh phóng xe xả hết tay ga luôn lách qua các hàng xe đang chạy, kể cả chui qua những chiếc xe

"be" đang kéo những cây gỗ dài thượt. Nhiều anh hùng còn "biểu diễn" trên chiếc Honda của mình nữa như đứng thẳng trên yên xe đang chạy với tốc độ cao hay nằm dọc trên chiếc xe mà tay ga đã được

**Suzuki**

**Yamaha**



căng hết mức và ghim chặt. Người Saigon mỗi khi thấy những anh hùng xa lộ này thường kinh hoàng tránh xa vì tai nạn thảm bất cứ lúc nào cũng có thể xảy ra được.



### **Kawasaki**

Đến ngày miền Nam bị Cộng Sản "giải phóng" thì xe Honda và xe gắn máy các loại của Nhật đã được dân miền Bắc vào "chiếu cố" tận tình cùng với các vật dụng khác mang về Bắc, vừa tịch thu vừa mua lại với giá rẻ mạt vì không còn xăng chạy "vô tư" như trước (miền Nam nhận họ, miền Bắc nhận hàng).

Thời thế đổi thay nhưng xe gắn máy Honda vẫn không thay đổi mà trái lại còn gia tăng thị hiếu người dân Việt nhất là người dân miền Bắc. Nhu cầu khao khát trước đây của người dân miền Bắc là ba "Đê" tức Đạp (xe đạp), Đồng (đồng hồ) và Đài (radio nhỏ

bán dẫn transistor) thì nay là chiếc Honda từ miền Nam mang ra. Từ đây mở ra một phong trào "xe nghĩa địa" của Nhật do các chàng thủy thủ viễn dương mang về. Món hàng "xe nghĩa địa" được nhập vào nước bán chính thức để đáp ứng sự khao khát "đồ tư bản" đã vượt khỏi tầm tay "bóp hầu bóp cổ" dân chúng của nhà nước Cộng Sản vì giới tiêu thụ loại xe gắn máy Nhật lại chính là lớp cán bộ bực trung mà nhà nước không thể nào can nổi. Bao nhiêu của chìm của nổi của dân miền Bắc trong mấy chục năm dưới sự hà khắc, cấm cản của nhà nước thì nay được lớp cán bộ trung cấp đem ra để mua bán theo sự bùng nổ nhu cầu của người dân Việt ở cả hai miền Nam Bắc. Xe "nghĩa địa" của Nhật qua những chuyến đổi chác hàng hải sản đánh bắt được trên biển của các hợp tác xã ngư nghiệp đã tràn vào đất nước Việt Nam giải quyết cho phần lớn kỹ nghệ phế thải của Nhật. Đến khi nhà nước Cộng Sản phải "hé cửa đổi mới" thì xe Honda Nhật đã là "chủ quản" phương tiện của người dân Việt đến độ Trung Cộng cũng gia nhập mà chế tạo ào ạt loại xe gắn máy giống như Honda nhưng phẩm chất thì kém rất xa để nhập vào Việt Nam.

Cho đến nay thì xe gắn máy Nhật đã là một nỗi lo không giải quyết 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 nữ sinh ngồi trên chiếc xe gắn máy Solex đen bóng có lẽ vẫn còn là những hình ảnh không thể nào quên được của một thế hệ thanh niên thời đó. Nó vừa là sự sang cả vì nữ sinh có xe solex đi thường thuộc 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 được gài trên yên xe không che kín được toàn vẹn. Nó còn là sự gợi cảm khi hai chân cô nữ sinh khép nép đặt trên bậc chính giữa thân xe. Ngoài giới nữ sinh trung học, hình như các giới nữ khác ít dùng đến loại xe gắn máy này. Có điều lạ là cùng xe gắn máy, nhưng nhìn một cô gái ngồi trên chiếc Mobylette thấy rõ sự khác biệt với cô gái ngồi trên chiếc Solex. Hình như có đôi nét thanh tao duyên dáng ở Solex mà ở Mobylette thì không. Do đó mà Saigon thời ấy nữ sinh ít đi xe Mobylette chẳng.

### **VeloSolex**

Cũng có lẽ xã hội Việt Nam lúc ấy còn chưa chấp nhận



những mạnh bạo, ngổ ngáo nơi nữ giới cho nên người con gái vẫn còn được nhìn với sự dịu dàng, duyên dáng, e thẹn. Mà những tính chất này thì loại xe gắn máy, trừ Solex, lại không tạo ra được cho người sử dụng.

Nhưng ở một thế ngồi khác trên chiếc Vespa thì người phụ nữ Việt Nam đã là một hình ảnh tuyệt vời cho đường phố Saigon. Hãy nhớ lại đi những dáng ngồi ấy. 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 kề vào người ngồi trước một cách tự nhiên không cần phải giấu giếm. Cái thế ngồi của các cô gái Saigon trên chiếc Vespa hầu hết là hai chân để một bên. Không có một trường hợp nào ngồi hai chân hai bên như sau này. Chính cái thế ngồi hai chân một bên ấy đã đẩy thân hình 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 ấy có thể là mới quen nhau nên cô gái còn e dè ngượng ngập. Vì thế nên dáng ngồi có cách xa người nam đôi chút. Nhưng để cho được vững thì bàn tay mặt của cô gái đã tì lên phía sau yên người lái để cho cánh tay được thẳng mà chống đỡ cho cả thân hình. Hai chân cô thường vắt chéo lên nhau tạo cho cô cái dáng khép nép duyên dáng yêu biết mấy trong những vạt áo dài nhấp nhô theo gió.

Nếu mà đã thân nhau rồi thì cô gái có thể tựa hẳn vào người lái, tì hẳn cái cằm của cô lên vai trái của người lái để mà thì thầm trò chuyện với nhau trên những con đường cây dài bóng mát. Ở những đôi tình nhân này thì bàn tay và cánh tay phải của cô lại tì trên đùi phải của người yêu, để mỗi khi bất như ý cô lại véo lên đùi người yêu mà trừng phạt...

Những chiếc Vespa hay cả Lambretta như thế, từng cặp từng cặp rong ruổi trên các con đường lớn nhỏ của Saigon vào những chiều Thứ Bảy sau bảy ngày đợi mong, đã vẽ nên một Saigon đáng yêu quá thể. 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 thênh thang. Họ có thể chạy vòng vòng hết Bô Na (Lê Lợi) ra Catinat (Tự Do) quanh ra bờ sông mà ghé vào Point des Blagueurs (nhà hàng Cột cờ Thủ Ngữ) để "uống ly chanh đường cho thấy môi em ngọt" hay ghé quán kem Hà Nội, Mai Hương để nhìn trai gái tấp nập đi lên đi xuống dọc theo con phố Bô Na. Lúc ấy tuổi trẻ có danh từ gọi là "đi bát phố Bô Na".

Hay thông dong hơn thì "cưỡi ếch bà" hai đứa chạy ra xa lộ Saigon Biên Hòa để qua cầu bến Tân Cảng rồi quẹo vào những con đường đất của khu Cát Lái mà trông trăng hưởng gió đồng quê. Bảo đảm là chưa thể nào tìm ra được quán cà phê có vông nằm hay ghé dựa như sau ngày "giải phóng" để cả hai đứa còn giữ được bằng trình cho mối tình lung linh màu ly loạn.

Saigon như thế, đã qua đi, chúng ta có một thời để nhớ.