

Chiếc Xế của Một Thời : VolksWagen

Hôm qua vừa nhận được tin một anh bạn thuở thiếu thời, trên đường về thăm nhà bỗng bệnh nặng. Độc thân, anh quyết định ở lại Sài Gòn, chữa bệnh qua loa, chờ ngày đi sum họp cùng bố mẹ. Bạn từ thuở nhỏ, tuy không cùng trường, chỉ gặp nhau vào lúc hè, vì hai gia đình thân nhau, hai anh em thường chia chung những đồ chơi, những đam mê. Thuở bé, hai thằng cùng khu Tân Định, cùng xóm Vạn Chài suốt ngày quần quít nhau, cùng đi bắt lặn quẩn nuôi cá thia, cá đá. Trưa nực Sài Gòn, cùng ra Bến Tầm Ngựa vọc nước. Năm 1951, hai đứa xa nhau, gia đình tôi lên Đà Lạt, gia đình bạn ở lại Tân Định. Xa nhau một thời gian, nhưng thuở tuổi trung học, lại gặp nhau lúc tôi về hè ở Sài Gòn ở trọ nhà gia đình bạn, lại gắn bó đi chơi với nhau. Tuổi thanh niên vào những năm 60 ở Sài Gòn, trong lúc bạn bè cùng lứa ai cũng thích có một chiếc xe gắn máy Sachs, hay máy Puch của Đức hay Áo, thì hai thằng tôi, vẫn lèo đèo với chiếc xe Solex. Chính bạn đã dạy tôi mê Solex, vì bạn thường đèo tôi, khi đi cinê, khi đi nghe nhạc ở các phòng trà...



Và vào giữa năm 1961, sau khi hai đứa cùng đậu Tú Tài, bạn, chương trình Việt, tôi chương trình Pháp lại đèo đến trường Luật cũng bằng Solex. Vài tháng sau được là Cậu Tú, khi gom được một số tiền nhờ dạy kèm Pháp Văn các tiểu thư các công tử Sài thành, tôi đến Hàng Jean Compté bê một chiếc Solex cáu cạnh về. Thế nhưng, lầy le với xe mới chưa đầy một tháng, cũng tại trường Luật, xe bị đánh cắp (hai chiếc đậu song song, xe bạn bị chê, xe tôi được chiếu). Thế là «Bất phong trần phải phong trần» thân cư «pọt-ba ga», trở về «ngồi pọt-ba ga» xe Solex bạn. Và khi «Cho Vespa, mới hưởng được phần Vespa». Vài hôm sau, cũng trong tuần lễ ấy, ông

anh Hai bạn có một chiếc Vespa đời cũ, guidon trần, và có bánh xe sau, vì mới cưới vợ nên được nhà vợ tặng xe Vespa Ý guidon sừng trâu mới cắt chỉ, bèn đề nghị bán (chịu lạ) cho tôi chiếc Vespa cũ ấy. Trả nợ xong chiếc Vespa là tôi sửa soạn du học. Chưa đầy sáu tháng từ ngày đậu tú tài đến ngày lên máy bay, tôi sở hữu hai món xế thời trang của tuổi trẻ Sài Gòn chịu chơi-rô-măn-tíc-cồ lúc bấy giờ: xe Solex và xe Vespa.

Ít hàng kể chuyện ngày xưa, là để kể cái tình với người bạn cũ.

Tình bạn và tình xe lại kéo dài thêm vài năm. Rồi nhà du học, tôi để chiếc Vespa lại cho em tôi. Toàn, em tôi, lúc ấy chưa đủ tuổi để có bằng lái xe, cần tiền, bèn đến gạ bạn ông anh bán xe lại. Bạn tôi đồng ý, thế là bạn lại sử dụng chiếc Vespa của ông anh Hai bạn. Năm 64, sau đảo chánh ông Diệm, Việt Nam mở cửa cho du học thả giàn. Bạn được du học. Dĩ nhiên, bạn qua Pháp năm 1965 do tôi bảo lãnh cư trú và về Toulouse ở với tôi. Lúc ấy, tôi đã tốt nghiệp rồi, công ăn việc làm đầy đủ, nên bảo lãnh bạn dễ dàng. Dĩ nhiên, khi bạn ra đi, bạn bán chiếc Vespa lại cho ...em tôi. Đặc biệt là vẫn với giá bán đầu tiên thỏa thuận giữa anh Hai bạn và tôi. Chiếc xe Vespa, Toàn em tôi giữ đến năm 1971 khi tôi trở về nước. Những ngày đầu ở Sài Gòn đi làm ở trường Luật tôi vẫn đi chiếc Vespa cũ của thời sinh viên năm thứ nhứt. Chiếc Vespa ấy, năm 1976, mẹ tôi phải bán đi, cũng như phải bán đi những gì bán được trong nhà, để sống còn trong căn nhà tù lớn, trong những năm tù tội của tất cả bốn người nam phái của gia đình: cha tôi và ba thằng con trai của bà, anh em chúng tôi.



Trong thời gian du học Pháp tôi lại có một đam mê khác về xe. Là mê xe hiệu VolksWagen – kiểu con Con Bọ Hung.

Thời sinh viên tôi sắm nhiều loại xe khác nhau, thoạt đầu là chiếc xe 2 Ngựa-Citroën 2CV, như những sinh viên Pháp khác, sau qua đến chiếc Renault 4CV, 4 Ngựa, vì nhớ Sài Gòn (kiểu xe tắc xi của Sài Gòn), tôi có cả một chiếc Peugeot 203 Cabriolet, hai cửa mui trần, ...tất cả tùy túi tiền (tôi thường mua xe tiền mặt, ngày nay cũng vậy, rất sợ mượn nợ ngân hàng để sắm đồ chơi), tùy người yêu (bị một nàng chê xe 4 CV- vì gốc Việt Nam không muốn ngồi với tài xế tắc xi Sài Gòn, đành phải bán xe), tùy hứng...Nhưng những năm cuối cùng

đòi sanh viên, vì gia cảnh, chúng tôi phải có hai xe, vợ tôi một chiếc Renault 4L mua mới, vì nàng thích lái một chiếc gọn gàng để đi lại và chở con nên không thể đi xe cũ, rùi ăn-ban (en panne) bất tử. Còn tôi, từ nay có một chiếc xe hoàn toàn xài riêng, nên thỏa mãn cái thèm thường, nên tậu một chiếc Volkswagen Con Bọ Hung Cox 1200, đời 1967 còn khá mới. Xe ấy tôi giữ từ ngày có con đến ngày hồi hương, ba năm. Khi về, tôi bán lại ...cho bạn tôi.

La Volkswagen [VW] type 1, dite Coccinelle [en abrégé: cox]
Beetle [xe hơi hình con bọ hung]



Bạn lúc ấy nghèo lắm, còn sanh viên ban kiến trúc, nên bạn chỉ đủ đưa cho tôi nửa số tiền xe, phần còn lại khát, chờ chừng nào bạn có tiền sẽ trả nốt, và chúng tôi bật tin nhau. Năm ấy là năm 1971. 9 năm sau, 1980, tôi trở lại Pháp, bạn đã thành công khá giả, vẫn độc thân, bạn nay xài một chiếc Volkswagen Con Bọ Hung Cox mới 1303, máy lớn, kiến bầu, cặng vuông, mũi cao, cẩu cạnh, ngon lành, tân thời. Nhưng vẫn giữ và chăm sóc chiếc 1200 cũ, «nói rằng vì chưa trả hết tiền cho mày, nên chưa phải xe riêng của tao nên tao không bán». Thế là «Châu về Hợp Phố». Tôi lấy lại chiếc Cox1200, hoàn số tiền nhận được năm 71 cho bạn. Xe ấy tôi giữ mãi đến năm 88, thẳng con cả tôi lái, bị xe khác đụng tan tành. Con tôi không sao cả, chỉ hư chiếc xe thôi. Xe cứu người.



Beetle [con bọ hung/bọ cánh cứng]

Hôm nay, được tin bạn gặp nạn ở quê nhà. Làm sao đây? Bạn đã quyết định. Bạn điện thoại nhờ tôi giải quyết những vướng víu bên Pháp: phải bán căn nhà, vớt hoặc cho đồ đạc bàn ghế, Tôi phải giúp bạn quét sạch quá khứ để bạn yên tâm chữa bệnh và thanh thân đi gặp bố mẹ. Tôi hứa sẽ làm tất cả, sẽ gởi tiền về cho bạn, nhưng sẽ không về tiền bạn đi, vì cả với cha mẹ tôi và em tôi, tôi cũng không về Sài gòn để tiền đưa.

Bài này để đốt ngọn lửa lòng nhớ anh bạn già cùng một thú mê xe Con Bọ Hung.

VolksWagen Cox, Chiếc Xe Chống Những Ngày Buồn

Phải nhìn nhận là chiếc VolksWagen là một chiếc xe với nhiều dị hợm. Ngoài cái ngoại hình dễ thương ra, nhà sản xuất không che dấu được tất cả những cái thiếu thốn kỹ thuật. Người ta có thể viện cớ yêu cổ vật, yêu truyền thống, yêu cái gọi là văn hóa kỹ thuật tiền chiến, hay ngưỡng mộ kỹ thuật nước Đức, ngưỡng mộ cái tên Ferdinand Porsch, người phát minh giàn máy đôi dẹp- flat twin giải nhiệt bằng gió, và những chiếc xe hiệu Porsch đã ngự trị trên thị trường xe thể thao. Nhưng nói sao thì nói, yêu cho lắm, mê cho lắm cũng cũng phải chấp nhận sự thật là : chiếc Cox là chiếc xe có nhiều nhược điểm : nào là xe không giữ thẳng bằng trên lộ, nào là tay lái không chính xác, và bộ thắng rất yếu, và không gian ngồi chật hẹp (xe nên dùng độc thân hay có thể có đôi, không chở được con trẻ, và nếu chẳng may chở hai người lớn ở băng sau, thì hời ôi, ... miễn bàn). Lại thêm máy rất yếu, mặc dầu xi-lanh lớn -1200 đến 1500 phân khối, nên uống xăng nhiều... Thế nhưng, trên 21,5 triệu chiếc xe được sản xuất trên thế giới từ ngày ra đời đến ngày nghỉ sản xuất (1938-2003, 65 năm). WolksWagen (xe Nhân dân) ra đời năm 1938 do Adophe Hitler tên độc tài Quốc Xã ra lệnh cho anh kỹ sư người Áo Ferdinand Porsh chế tạo, để phục vụ cái về Xã Hội của thuyết Quốc gia-Xã hội- National-Socialisme, viết tắt NaZi. Mỗi gia đình nhân dân Đức, một chiếc xe, WolksWagen, một căn nhà WolksHaus.

Từ ngày ra đời đến ngày ngưng sản xuất ở chi nhánh Hàng ở Puebla, MễTâyCơ Mexico ngày 30 tháng 7 năm 2003, trên 21,5 ngàn chiếc được sản xuất (con số đúng là 21, 529, 464 chiếc) là một success story, làm bán không kịp, chưa kể thị trường xe cũ, và chưa kể thị trường xe lưu giữ, sưu tầm, kỷ niệm. Ngày nay VolksWagen vẫn tiếp tục với New Beetle cũng với cái ngoại hình dễ thương ấy, nhưng kỹ thuật hoàn toàn khác và tiếng máy nghe khác, hoàn toàn tân tiến hơn, với một kỹ thuật hiện đại hơn, và vẫn được xem là xe thời trang của tuổi trẻ chịu chơi.

Tên «Con Bọ Hung» do dân chơi xe, thích xe gọi. Ở Pháp là Coccinelle hay Cox. Ở Anh Bug, ở Mỹ Beetle, ở Ý Maggiolino, ở Tây Ba Nha là Escerabajo, ở Hòa Lan là Kever, ở Đức là Käfer... Tất cả là Bọ Hung. Tôi xin phép được gọi là Cox.

Dĩ nhiên chiếc Cox năm 1938, tiền chiến không giống chiếc Cox năm 2003, họa chăng là cái ngoại hình. Chưa kể hàng chục hình dáng khác nhau, do những tay chơi bẻ kiểu, bẻ dáng, bóp méo, chế biến khác nhau. Từ Cal Look, do dân chơi xe xứ Cali Huêkỳ vẽ kiểu... đến các buggies, roadsters, Baja... Ngày nay qua kiểu mới, New Beetle, vẫn còn nguồn cảm hứng cho những tay chơi đam mê.

Một Kỹ Thuật Đi Trễ 20 Năm

Thật lạ lùng đáng lý, hàng hóa bán chạy là nhờ vào kỹ thuật tân thời. Trái lại với xe Con Bọ Hung này, kỹ thuật càng đi trễ, xe lại càng bán chạy. Ngay tại thời kỳ vàng son ở nhà máy chính ở thành phố Wolfsburg, Tây Đức lúc bấy giờ, các kỹ sư vẫn không hiểu tại sao, tuổi trẻ trên thế giới lại có thể đi mê chiếc xe này. Và vì phải sản xuất cho kịp nhu cầu thị trường, nhà máy cứ thế mà sản xuất không tìm tòi thêm. Kỹ thuật thời tiền chiến, rồi đến kỹ thuật thời xây dựng sau vừa xong chiến tranh, nhưng vì nhu cầu, vì tình trạng xây dựng cần những cái trước mắt, không cần một kỹ thuật tiên tiến, nên về mặt kỹ thuật, những đi trễ vẫn tiếp tục đi trễ. Bộ nhún Mac Pherson chẳng hạn, chỉ được lắp vào xe ở năm 1970, tay lái bằng răng cưa (crémaillère) chỉ năm 1974 ! Bộ thắng đĩa chỉ được ráp trên chiếc 1300 (chiếc 1200 của tôi dùng bộ thắng bố thường) vào năm 1968. Kỹ thuật đi trễ 20 năm.

Chỉ bắt đầu những năm 1970, chiếc Cox mới có thể được gọi là xe tân thời. Thật vậy, hãy tưởng tượng những chiếc 1200, như chiếc 1200 năm 1967 của tôi, mua năm 1969: bộ thắng bố, đạp ba cái quá gần nhau là nóng thắng và cái thứ tư chưa chắc dừng được, tay lái bằng con ốc galet – vis à galet, chạy cỡ 100 cây số một giờ là run, bộ nhún bằng nhíp... Thật là khủng khiếp mới dám lái những chiếc xe như vậy ! Lại thêm bình điện 6 volts, ánh đèn lù mù.

Thế mà ! Khi đã yêu ...

Cái gì thúc đẩy? Giá rẻ? Chưa chắc. Chiếc Citroën 2CV – 2 ngựa năm 1970, ở Pháp rẻ hơn, giá bán 5 ngàn quan-francs (đại khái 900 dollars hồi đó). Lương giáo sư mới ra trường 1 100 quan – bằng 5 tháng lương thầy giáo. Cox lúc ấy mắc hơn độ 1 ngàn quan. Nhưng với Cox, không bao giờ ăn ban-en panne, không biết nằm đường là gì. Sáng ngủ dậy, leo lên xe, đề là nổ máy ngay. Tu bổ, thay nhớt, không cần, cứ canh chừng chăm dầu là cứ thế mà xài.



Sở tu bổ, không cần theo dõi. Bao nhiêu cây số? Bao lâu? Chừng nào thay nhớt? Không cần biết, canh chừng và chăm dầu thôi, kể cả những vật liệu hao mòn, hình như không thấy mòn, thắng, embraya-cluck, và đặc biệt, cái giàn máy. Chiếc 1200 của tôi sanh năm 1967, chết năm 1988 – vì bị đụng nát, chứ với 20 chục năm tuổi, gần 300 ngàn cây số, máy vẫn xinh xịch chạy, thẳng cả con tôi lái đi du lịch quanh nước Đức năm 87, cả ngàn cây số. Trước đó từ năm 1971 tôi bán cho bạn tôi, có sửa sang, có tu bổ gì không ? Tôi không biết, chứ từ ngày tôi xài, năm 1971 trở đi, một năm tôi mới ghé tiệm xe một lần. Thay bánh xe thì có, chỉ đổ xăng, chăm dầu. Thay bình điện, (6 volts) thì có, nhưng tu bổ máy hoàn toàn không.

Dĩ nhiên, con Bọ Hung của tôi (máy 1200) rất nặng nề, mỗi cái dốc là một vấn đề. Sang số, đổi số liên tục, xuống xuống, lên lên. Mỗi lần muốn vượt xe là mỗi lần tính toán, lấy trớn, lên số, xuống số. Máy bạn ở Mỹ không biết có hiểu được ý «lên số, xuống số không»? Vì các bạn xài hộp số tự động, chúng tôi ở âu châu vẫn dùng hộp số tay. Tuy vậy, mặt đồng hồ cho phép ta chạy 120 cây số một giờ. Đường lộ bên Pháp chạy tới đờ 90, quả thật là dư dả. Nhưng với Cox muốn lên 90 hay 100 cây số một giờ, ta hãy nhẫn nại từ từ. Với Cox đi đâu cũng tới nhưng hãy tà tà, nhẫn nại. Thế thôi!

Một Success Story

Suốt từ 1938, tiền chiến, thế chiến 2, sau thế chiến, thời xây dựng, phục hồi, tùy thời, tùy thế, nhưng thời nào, VW Cox cũng luôn luôn là một tài tử, mặc dầu với tất cả những dị hợm, những tật xấu. Cox được đưa lên màn ảnh, Walt Disney kể một câu chuyện mà nữ minh tinh chính là cô nàng Cox. Thế mà thành công! Thị trường xe mới, thị trường xe cũ, Mới bán thành công mới, cũ bán thành công theo cũ. Loại nào cũng có người mua, đặc biệt, chiếc yếu nhưt, chiếc rẽ nhưt, chiếc 1200 với tất cả những yếu kém là chiếc bán chạy nhưt. Ngày nay, có thêm thị trường xe collection – sưu tầm nguyên trạng, và thị trường sưu tầm xe tân trang. Cả hai đều đầy khách !

Chưa kể các loại VW Cox biến chế. Không biết ai bắt đầu? Cắt nóc, biến xe thành một loại xe Jeep, chạy băng rừng hay chạy dọc theo bờ biển. Rồi nhà chế xe dân chơi xe, Bruce Meyers, dân Cali Huê kỳ, đóng một thùng xe bằng nhựa để gắn máy Cox tạo những chiếc Buggies đầu tiên. Rồi một tay chơi xe dân Cali khác Greg Aronson, vẽ ra những kiểu Cal (California) Look vào năm 1963, với các vành bánh xe xi nhôm láng coóng, Greg hạ dàn nhún sát mặt đất, gắn những bumpers khổng lồ, sơn thùng bóng loáng với những màu sắc sỡ, máy được bơm nâng phân khối lên, bằng cách xoáy xy lanh to hơn, ráp một bộ piston 88 ly để nâng lòng máy thành 1700 phân khối (dân Sài gòn những năm 60 ưa xoáy máy Sach cũng vậy, máy 50 phân khối xe máy Sach đưa lên 75, hay 90 phân khối, sẽ hiểu chúng tôi muốn nói gì). Cộng thêm một bộ cam Eagle 110, bộ điện Bosch 009 và hai bơm xăng carburateurs Weber



48IDA..., xe bạn có thể làm anh hùng xa lộ một thời gian. Nhưng cũng có thể biến Cox thành xe Baja. Nâng thùng cao lên, lắp võ lớn...xe bạn có thể leo tất cả những đồi núi cao nguyên miền Trung sỏi đá. Chưa kể những dáng, những kiểu chỉ có dân Cali đầy sáng tạo, mới đủ sức chịu chơi.

Với Cox chúng ta có thể biến chế đủ kiểu. Nhờ giàn máy ngon lành, chúng ta có thể làm tất cả, xoáy xy lanh, đổi pistons, nâng lòng máy, thay số răng hộp số. Chạy mau, chạy mạnh, leo núi, chạy trên cát... tạo tất cả những gì dân chơi thích. Tất cả với một giá phải chăng, vì giá xe, giá phụ tùng rẽ. Ngày nay, Xe Nhân dân-VolksWagen biến thành Xe Đam Mê. Mê Cox biến thành một Văn Hóa thời đại. VW(PhônVê) Cox mặc dù với tất cả các bầm tật, hay nhờ các bầm tật, là một success story. Cũng như với người, khi thương thương tất cả những bầm tật, thương cả những dễ ghét.

Tôi hãnh diện Tết năm 1974 ở Sài gòn, mua được một chiếc VW Cox 1303S, kiến bầu, cẳng vuông, mũi cao, đèn lái lớn và tròn, ra đời tháng 8 năm 1973, đặc biệt máy 1600 phân khối, hộp số tự động và máy lạnh thổi từ sau đến. Modèle này duy nhưt, chỉ được sản xuất có một năm, qua năm 1974 không còn nữa, vì bán không chạy. Tôi mua lại của anh bạn người Mỹ, về sau tôi bán lại cho một anh bạn công chức vì bạn có số ần tế để sử dụng. Với tôi sang qua số Việt Nam rất tốn kém, và tôi không cần xe, vì đã có xe hàng.

Viết về VW Cox, để viết về bạn. Thương bạn, nhớ bạn, vĩnh viễn, đời đời.

Adieu l'ami !

Du passé ne gardons que la flamme!

Với quá khứ chỉ xin giữ ngọn lửa thôi !

Hồi Nhơn Sơn, cuối Đông năm 2015