

# Xe Xích-Lô Máy một Thời ở Saigon



Một phương tiện di chuyển tương đối rẻ tiền tại Sài Gòn là xe xích-lô máy, thông thoáng dưới ánh nắng nóng nực của thành phố so với cung cách ngồi xe Taxi Renault 4CV không có máy điều hoà không khí, với tiếng nổ của động cơ 2 thì dùng xăng pha nhớt nhà khói - là hình ảnh đặc biệt khó quên của Sài Gòn, sau ngày thành phố được giải phóng vào tháng Tư 1975, những chiếc xe xích-lô máy cũng biến mất như số phận của những chiếc xe Taxi Sài Gòn xưa.

## Sơ lược về xe 3 bánh Peugeot

Được sản xuất vào năm 1939 dựa trên kiểu xe mô-tô Peugeot 100cc Type 53, vì nhu cầu vận chuyển hàng hoá vào những con đường phố cổ chật hẹp mà xe ô-tô vận tải khó lưu thông và khối lượng hàng hoá tương đối nhỏ, không cần đến những phương tiện vận tải lớn.



Xe mô-tô Peugeot 125cc kiểu 55 GLT 1932



Kiểu xe 3 bánh Triporteur Peugeot đầu tiên là kiểu 53 TN, vay mượn cỗ máy 100cc 2- thì của xe Type 53 cùng nhiều cơ phận khác của xe này ngoại trừ bộ khung xe khác biệt. Động cơ được thiết kế đằng sau thùng chở hàng nên ngăn cản không khí làm mát máy, do đó trên cỗ máy được thiết kế thêm một quạt máy nằm bên cạnh. Với sức mạnh 4 mã lực, hộp số gồm 3 số với cần sang số bên cạnh bình xăng, xe 3 bánh có thể chở 100kilô hàng hoá với tốc độ tối đa 45km/giờ.

**55 TN** TRIMOTEUR 125 cm<sup>3</sup> - 150 kgs de charge utile

**Trimoteur à roues interchangeables. Roues avant indépendantes.**

Moteur 125 cc. 2 roues. Puissance 4,9 CV. 3 vitesses (la première vitesse générale de direction dans toutes les vitesses). Cylindres séparés amovibles. Refroidissement par ventilateur. Allumage et réglage par bobine magnétique de haute résistance. Cylindres AV indépendantes et direction à l'axe à tendeur et à ressort. 16 mm sur guidon. 1 roue de secours aux roues AV constituée de pneu. Pneu antidive de gros diamètre de 300 - 65 pouvant supporter de lourdes charges. Réservoir avec bague d'ajustement, capacité 8,5 litres. Entartrage électrique à 3 phases. Larcos garde-boue et plaque de protection. Poussoir.

Présentation : Email nickelé ou avec bois assorti.

Longueur entre axes (mm).....	2 m 26
Longueur entre roues (mm).....	1 m 18
Hauteur.....	0 m 80
Poids avec huile.....	130 kg
Poids avec huile, essieux.....	120 kg
Poids de transport.....	2 m 40
Capacité de charge.....	150 kg

En option : Roue de secours. Pare-boue protecteur.

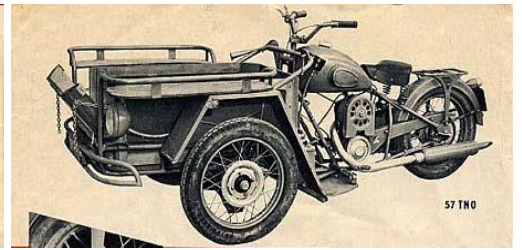
CYCLES PEUGEOT - BEAULIEU - VALENTIGNEY (DOUBS)

## Kiểu xe Triporteur Peugeot 55TN sản xuất sau chiến tranh tại Pháp Quốc

Nhưng ưu điểm của xe Triporteur Peugeot so với những xe 3 bánh tải hàng hoá vào thời điểm ấy là bộ phận cơ khí tay lái điều khiển xe, được thừa hưởng từ thiết kế xe ô-tô Peugeot, bộ cơ khí tay lái điều khiển được đơn giản hoá với trục bánh trước độc lập rất tiện nghi và dễ dàng. Về bộ khung trục bánh trước được thiết kế 2 vè chắn bùn bằng thép lá dập khuôn, ốp lấy thùng chở hàng hoá có cánh cửa mở về phía trước.

Sau Đệ Nhị Thế Chiến 1939-1945, việc sản xuất xe Triporteur Peugeot được khởi động lại một cách khiêm nhường với kiểu xe biến cải đôi chút, kiểu xe 54 TN, nhưng phải chờ đến năm 1949 mới thấy xuất hiện kiểu xe với động cơ 125cc, Triporteur 55 TN.

Cỗ máy 125cc vay mượn từ xe mô-tô Peugeot Type 55, với sức mạnh 4,5 mã lực cho phép xe 3 bánh tải một trọng lượng đến 150kg do đó bánh xe được nâng lên với kích cỡ 550x85 để chịu sức tải nặng và màu sơn từ màu xám xưa cũ chuyển sang màu ngà.



Kiểu xe Triporteur Peugeot cuối cùng 57 TM năm 1954

Vài chi tiết kỹ thuật cơ khí: động cơ 125cc một xi-lanh 2-thì mát máy bằng quạt, hộp số gồm 3 số tay bên cạnh bình xăng, 4,5 mã lực với vòng quay máy 4.000 vòng/phút, bộ chế hoà khí Gurtner RN 17, bộ đánh lửa Volant SAFI SSY 40W, bánh xe 550x85, dài 2,35 mét, rộng 1,15 mét, cân nặng 120 Kilô.

Kiểu cuối cùng của loại xe Triporteur Peugeot là kiểu 57 TM được ra mắt vào cuộc triển lãm xe vào năm 1954 tại Pháp Quốc. Với động cơ vẫn là cỗ máy 125cc nhưng bộ dàn xe với 2 vè chắn bùn phía trước được thiết kế bằng thép lá uốn thẳng góc, giúp cho việc chuyển vận hàng hoá dễ dàng hơn, 2 đèn phía trước được thay bằng một đèn duy nhất lớn hơn và chiếu sáng hơn. Kiểu 57 TM được trình làng với 3 phiên bản: khung trơn không thùng chở hàng (57 TM), thùng chở hàng có cửa mở phía trước (57 TNO) hoặc thùng chứa hàng với nắp đậy (57 TNC).

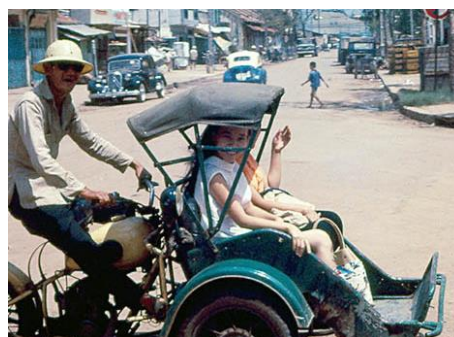
## Xe xích-lô máy tại Việt Nam

Tại Việt Nam sau khi quân đội Hoàng Gia Nhật Bản thua trận phải đầu hàng và rút về nước năm 1945, ở Sài Gòn quân đội Anh Quốc đến tiếp quản rồi giao lại cho chính quyền thuộc địa Pháp. Nhu cầu vận tải hàng hoá rất cần thiết nên đã nhập cảng những phương tiện chuyên chở mà chiếc xe 3 bánh Triporteur Peugeot đã được đưa vào Sài Gòn.



Từ chiếc xe 3 bánh chở hàng hoá, xe Triporteur Peugeot được cải tiến thành xe xích-lô máy

Đa số kiểu xe được sử dụng tại Sài Gòn là kiểu Triporteur Peugeot 55 TN với động cơ 125cc - thoạt đầu được sử dụng để vận tải hàng hoá nhưng sau đó được biến cải thành xe xích-lô máy. Trong thập niên 1930, Sài Gòn đã có những chiếc xích-lô đạp thay thế cho những phu xe kéo, qua thập niên 1940 đã có khoảng trên 6.500 xe xích-lô đạp nhưng số dân cư Sài Gòn ngày một tăng lên, xe xích-lô đạp không đáp ứng lại nhu cầu vận chuyển vì lẽ dùng sức người, tốc độ chậm và quãng đường ngắn - trong khi xe Taxi đáp ứng lại nhu cầu về tốc độ và khoảng cách xa nhưng giá cả khá cao, khách đi xe xót ruột khi thấy đồng hồ taximètre cứ nhảy số tiền phải trả ngay cả khi xe dừng ở đèn lưu thông...



Xích-lô máy là một phương tiện di chuyển nhanh chóng và mát mẻ dưới nắng Sài Gòn

Do đó từ một xe 3 bánh chở hàng hoá - gọi theo tiếng Việt thời ấy là xe ba-gác máy (từ chữ *bagages* = hành lý) - đã được cải tiến thành xe xích-lô máy. Rập theo cấu trúc của xích-lô đạp, người ta đặt lên khung xe một cái nôi bằng thép uốn với băng ghế nệm, dưới ghế nệm biến thành khoang chứa dụng cụ bảo trì xe cùng xăng nhớt, ruột lốp xe và tấm bạt để che phía trước hành khách khi trời mưa. Bên cạnh 2 hông ghế là bộ khung thép bọc mái che bằng vải dầu gấp xếp lại được, dùng để che nắng và mưa.

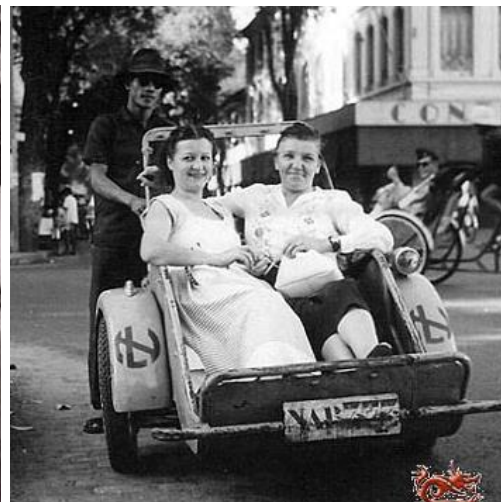


Hình ảnh quen thuộc xe xích-lô máy chạy quanh Công trường Diên Hồng xưa, trước trạm xe buýt Công Quán Chuyên Chở Công Cộng đối diện với Chợ Bến Thành

Trong cuối thập niên 1940 qua đầu thập niên 1950, có khoảng 1.800 xe xích-lô máy hoạt động quanh Sài Gòn, Chợ Lớn và Gia Định và là biểu tượng duy nhất của thành phố Sài Gòn không có nơi nào khác.

Dòng xe xích-lô máy Sài Gòn biến mất dần sau ngày miền nam Việt Nam bị giải phóng vào tháng tư 1975, xăng dầu vào lúc ấy trở thành khan hiếm và được xem là "vật tư chiến lược" của chính quyền mới, những xe xích-lô máy cũng cùng số phận với những xe Taxi Sài Gòn xưa.

### Hình ảnh xe xích-lô máy Sài Gòn theo thời gian



Xích-lô máy và ông Pierre Coupeaud, người sáng chế xe xích-lô đạp đầu tiên ở Phnom Penh trước nhà hàng khách sạn Continental Sài Gòn --- Hai bà "đầm" trên một xe xích-lô máy biến cải từ xe Triporteur Peugeot 54



Hai người lính gendarmes Pháp ở Sài Gòn --- Một thiếu nữ Pháp kiều tại Sài Gòn



*Một bên xe xích-lô máy*



*Chờ khách...*



*Một lính Mỹ thích thú trên xe xích-lô máy Sài Gòn*