

Trước năm 1975, chiếc xe hơi vẫn là thứ xa xỉ với người dân Việt được coi như một tài sản. Cho dù là người dân sống ở thủ đô Saigon thì “xe nhà” được kể là một tài sản để nhả giá cho xe, nói rằng họ là những người thường xuyên được ngồi trên xe. Người ta thường đánh giá cho xe qua chiếc xe mà người này mua sắm dùng.

Vào những năm sau khi Miền Bắc quân vào miền Nam, giới sản dùng xe hơi bỗng nhiên lên. Những năm trước đó, thời Đệ Nhất Cộng Hòa, xe của Nhật rất hiếm hoi trên các đường phố Saigon, những vào thập niên cuối 60 đầu 70 thì đường phố Saigon tràn lan các loại xe của Nhật. Thông thường là các loại Toyota và Mazda. Sang thì có Toyota Crown, Toyota Corona, Mazda 1500, Mazda 1200, Mitsubishi Galant... Trung bình thì có Toyota 800, Mazda 1000, Colt, Subaru, Honda 360...

Những bên cạnh đó những loại xe của Âu Châu như của Pháp, Ấng Lê, Đức, Ý cũng vẫn còn là những chiếc xe cao giá. Peugeot 203, 403, 404, Renault 10, Renault 8, DS 19 của Pháp, Mercedes của Đức, Morris, Austin của Anh, Fiat của Ý vẫn là những thứ xe của giới thượng lưu, trí thức. Đức biệt là hai loại xe Citroen 2cv, 3cv và Dauphine của Pháp và Volkswagen của Đức thì lúc nào cũng được giới chủ xe “thường thường bậc trung” ưa chuộng.

Có một thời, khoảng những năm cuối thập niên 60, giới có xe hơi nhà vẫn thường phân biệt loại xe Âu Châu là loại xe của giới nhà giàu lâu đời và có tiền của và có danh vọng trong xã hội. Còn loại xe hơi của Nhật thì thường là của giới nhà giàu mới nổi từ những cuộc làm ăn buôn bán kinh doanh từ sự có mặt đông đúc của quân đội Hoa Kỳ như giới nhà thầu, giới buôn bán mại cồng kềnh và các thường gia mới nổi từ thời cộng hòa trước “hàng PX”.

Cũng cần phải ghi nhận rằng VNCH vào thời Đệ Nhất, xe hơi nguyên chiếc còn được nhập khẩu ít năm đầu, nhưng sau đó vì tình trạng chiến tranh nên chính phủ đã hạn chế việc nhập khẩu hàng xa xỉ trong đó có xe hơi rất nghiêm ngặt. Vì tình trạng này nên số xe hơi trong nước không gia tăng được theo nhu cầu, nên nảy sinh ra việc mua đi bán lại những xe đã sử dụng từ thành một thứ hàng lên xuống theo tình trạng kinh tế của người dân.

Tuy nhiên các chính phủ của hai miền Đệ Nhất và Đệ Nhị Cộng Hòa vẫn có những kế hoạch cho việc nhập khẩu xe hơi, đáp ứng nhu cầu gia tăng của người dân trong nước. Tùy theo loại xe và xuất xứ của chiếc xe mà các nhà buôn xe có thể nhập khẩu từ những phần của xe để chiếc xe được ráp lại trong nước với một số linh kiện phụ tùng được sản xuất tại trong nước. Mục đích của những

kế hoạch này là vậ giúp cho n n k ngh trong n c vậ t o ra công ăn vi c làm cho hai gi i th thụ n và các nhà s n xu t ph tủng r i.

Khi y, hãng Citroen cậ Pháp là m t c s đ u tiên th c hi n vi c ráp xe Citroen trong n c v i 15%, 20%, r i tăng d n đ n 30%, 40% các b ph n cậ chi c xe đ c s n xu t t i trong n c. Hãng Citroen tr c đó có các lo i xe đ c g i là Traction Légère hay “Traction quenze” (Traction 11 và Traction 15) đã “oanh li t” trên th tr ng Đông D ng đ i th i Pháp thu c nh ng vào th i gian Đ I và Đ II C ng Hòa hai lo i xe này ch c n v trí các xe c đ i n, ít có giá tr . K p đ n khi hãng Citroen tung ra th tr ng th gi i chi c DS 19 làm ng n ng gi i ch i xe th gi i thì xe Citroen cậ Pháp l i l y l i đ c uy tín.

Có m t câu chuy n v xe DS 19 liên quan đ n ng i Vi t lúc b y gi . Đó là khi hai phái đoàn VNCH và C ng S n B c Vi t đ n tham d H i Ngh Paris vào năm 1968, thì nhân viên cậ phái đoàn CSBV dùng đ n trên 10 chi c DS 19 trong khi phái đoàn VNCH ch có các lo i xe Peugeot 403 hay Renault 8. M t chi c DS 19 lúc b y gi giá có th g n g p đôi chi c 403 hay Renault 8. S đ CSBV “ch i tr i” nh v y ch ng ph i h tr n tr ng g i các nhân viên cậ phái đoàn cậ h , mà vì mu n ph tr ng thanh th v i th gi i, che đ u đi cái nghèo r t mùng t i cậ toàn dân đ i ch đ C ng S n i mi n B c. Không ch đi xe sang tr ng mà h c n cho phái đoàn cậ h trú ng trong nh ng khách s n sang tr ng ti n nghi, trong khi phái đoàn cậ VNCH nh n nh n trong các khách s n nh ngoài th đô Paris. Ng i ta đã bàn tán nhi u v vi c này. N u nh mi n B c mà ng i dân đ c s ng sung túc đ gi thì các phái đoàn ngo i giao có mu n tiêu phí th nào đ gi th di n cũng có th ch p nh n đ c. Đ ng này, ng i dân trong ch đ CSBV ph i s ng quá c c c , ăn chậ đ no m c chậ đ m thì vi c hoang phí đ l y ti ng nh v y th t đáng chê trách. C th tính xem, m t ngày ti n thuê m n b o trì cho h n 10 chi c xe sang tr ng y có th giúp cho bao nhiêu ng i dân có đ c đ “n c ch m” cho bậ ăn!

Tr l i v i chuy n ch i xe h i cậ ng i dân Vi t mi n Nam tr c năm 1975. Vào kho ng năm 1970, v i nh ng ch ng trình kinh t ti t ki m cậ chính ph , hãng Citroen cho ra đ i chi c xe l y tên là “La Dalat”. Chi c La Dalat ch có b máy và h th ng chuy n là đ c nh p t Pháp, còn t t c ph tủng t dàn xe, thân xe, mui n m v.v... đ u đ c s n xu t t trong n c. Chi c La Dalat ph ng theo chi c Citroen Mehari cậ Pháp trên căn b n b máy 3 CV (ba ng a) và dàn v n chuy n nhún y h t chi c 2CV thông d ng. Có đ i u chi c La Dalat khác v i Mehari là thùng xe làm b ng tôn (tole) và có nhi u góc c nh trong khi Mehari thì thùng xe đ c làm b ng m c ng không có góc c nh. Do đó chi c La Dalat đ t bên c nh chi c Mehari, tuy cùng m t khuôn m u nh ng trông r t kém m thu t.

y th mà khi hãng Citroen hoàn thành s n ph m tung ra th tr ng Nam Vi t Nam và Cao

Miền thì đã được các giới tiêu thụ đón nhận ngay. Thứ nhất vì giá chiếc xe mới ở tỉnh này chỉ bằng 2/3 giá một chiếc xe khác đã được sản xuất ngay năm. Thứ hai là nó cũng tiện nghi cho đường phố Saigon và các đường đi nội thành, cả phê nữa. Hãng Citroen đã sản xuất không kịp nên mua nó có một chiếc La Dalat cũng phải “com mắng” đến 6 tháng mới có.

Trong khi đó thì thị trường xe hơi ở Saigon, trung tâm mua bán xe hơi toàn miền Nam, mới ngày một thêm sôi động. Những Salon xe hơi (Dealer xe hơi) mọc ra nhan nhản. Đến thì trưng bày đến mấy chiếc chiếc xe sang trọng. Những thì cũng trưng bày được cả ba chiếc. Người cung cấp xe cho các Salon xe hơi này, ngoài xe tự nhận mua đi bán lại, còn có các loại xe do công quyền phải thôi, được bán đấu giá gọi là hình thức “Auction xe” ở Hoa Kỳ. Còn một số khác là các xe của các nhân viên ngoại giao mua về do được hưởng đặc ân không phải đóng thuế nhập khẩu, nhưng khi bán ra cũng phải chịu thuế đến 100% có khi hơn. Chưa kể đến các xe được ráp lại từ những chiếc phải thôi khác hay xe bị đánh cắp. Giới chơi xe ở Saigon lúc đó thường rất lưu tâm đến số máy, số gầm xe xem có bị cáo sủa cho đúng với giấy tờ quy định xe hay không. Nếu là bị mua lại xe gian, dù là vô tình cũng có thể bị tù tội và chiếc xe bị mất không.

Bên cạnh các Salon xe hơi còn có một thị trường song song của các người lái xe, nay gọi là cò xe. Những người lái này thường tập hàng ngày ở hai nơi là khu Ngã Sáu Saigon đường Gia Long, nay gọi là Lý Thường Kiệt và trước cửa Ngân Hàng Quốc Gia Việt Nam trên đường Hàm Nghi đối diện với Chợ Cũ. Họ trao đổi với nhau giá cả các loại xe trong ngày, thông báo cho nhau những tin tức có liên quan đến xe hơi, giới thiệu cho nhau những chiếc xe để ăn hoa hồng. Thường những người này ai cũng có một hai chiếc xe hàng trung và để đi và để bán nếu có may mắn. Họ là những con thoi giữa chợ xe và người mua, có thể là chủ Salon và cũng có thể là những khách mua mà họ quen biết. Giới người này rất tinh khôn, khá sành tâm lý. Họ không chỉ làm môi giới mua bán mà còn là những “marketing” chuyên nghiệp. Biết được một chiếc xe có giá và đang bán chủ trên thị trường, họ có tài thuyết phục chủ xe bán đi hay đợi xe mới hơn là họ. Thường là họ thành công.

Phải nói ngay rằng chiếc xe khi ở ý ít khi bị lừa. Một là vì trên Việt Nam có một giá dựa theo thị trường, hai là không có xe mới nhập công vào nên xe cũ vẫn giữ giá được lâu và ba là số người trung lưu cần có xe để thể hiện sự lên cấp của mình mới ngày một nhiều.

Có một biên chế kinh tế vào cuối thập niên 60 đã làm cho nhiều người buôn bán xe chết trở thành triệu phú. Đó là chuyên gia Kinh Tế, theo sáng kiến của một kinh tế gia (không còn nhớ tên) cho áp dụng thuế “Kiểm soát” rồi “Trợ Giá Gia Tăng”, chỉ qua một đêm hàng hóa ngoại nhập bằng một lần lên 100%.

Tin này được giới bí mật, nhưng cũng đã rò rỉ từ những nhân viên trách nhiệm trong Bộ Kinh Tế. Một số người được biết trước có khoảng 12 tiếng để mua hàng. Họ đã nhanh chân đi mua những chiếc xe đang đăng bán trên nhật báo Chính Luận (trang Rao Vặt giới thiệu của nhật báo Người Việt bây giờ). Giá xe khi ấy trung bình cho một chiếc Mazda 1000 là 500 ngàn, chiếc Peugeot 404 đời 1968 khoảng 700 ngàn, chiếc còn lại từ 50 ngàn hay 100 ngàn là để giới xe trong thời hạn 1 hay hai tuần. Trong thời hạn này nếu người bán thay đổi ý kiến thì phải trả gấp đôi số tiền cho người mua. Người có tiền thì người mua một tiền của. Nếu người xe không biết tin tức, đã nhận bán với tiền của hai ba trăm ngàn.

Sáng hôm sau, tin tức loan ra trên đài phát thanh. Cả thành phố nhộn nháo. Giá các một hàng ngoại nhập tăng gấp đôi khiến nhiều người còn trả được hàng phút chốc có được số tiền lớn, được biết là xe hơi. Nhiều người tức phát khóc vì đã vội bán chiếc xe với giá cũ mà chỉ chi tiêu hôm qua. Thôi thì đành đến tiền của cho người mua thôi, dù có một vài trăm ngàn cũng còn hơn một của nhà triêu phú. Chính trong thời gian này, nhiều chủ Salon xe hơi ở Saigon đã “phất” lên do họ còn có hàng chiếc xe chưa bán trong cửa hàng của mình.

Những lời chuyện này càng cảm thấy thân phận người dân trong các nước những người đã phải gánh chịu biết bao hậu quả của nhà cầm quyền không đủ khả năng lèo lái được con thuyền quốc gia cho thích ứng với hoàn cảnh để phải đưa ra áp dụng những kế hoạch làm như họ đang tại hay để người dân.

Nay thì, những người chủ xe hơi ở Saigon năm xưa, một phần khá lớn đã ra được hàng ngoại. Chiếc xe hơi đã không còn là thứ “trên trời dưới đất” mà chỉ là phương tiện, nhất là ở Hoa Kỳ mà là ở tiểu bang California. Ai cũng có thể mua được xe. Ở Việt Nam ngay cả bây giờ, mua xe vẫn còn là của một vài người vì phải có một số tiền khá lớn mà người dân trung lưu dù có làm ăn cần kiệm cũng khó mà đủ dành trong một vài năm.

Thế nhưng nghe nói ở Việt Nam nay thì giới chủ xe hơi đều thu được cả của cải quý, bà con xa gần với họ có chức vụ trong đảng và nhà nước. Giới thế gia có máu một họ họ là từ cán bộ nhà nước được công khai hay bí mật hoạt động ít ra thì cũng là những kẻ móc ngoặc làm ăn với kẻ có quyền. Họ chủ xe hơi bây giờ có thể làm xanh một “Việt kiều”. Roll Royce, loại xe đắt tiền của Áng Lê, chiếc sản xuất theo số đặt hàng, đã có một từ Việt Nam từ vài năm nay. Giá có thể lên tới hàng triệu đô la, dĩ nhiên là mua trả tiền gói (Pay off). Còn loại sang trọng đắt tiền, ăn chơi như Mercedes, Ferrari, Lamborghini, BMW thì giới con ông cháu cha địa phương cũng có ít ra là một chiếc để đi bắt đầu, câu chuyện hay làm những việc gì mà chỉ có trong nền kinh tế thị trường theo định hướng xã hội chủ nghĩa mới hiểu ra được.

Việt Nam, một thời đã nhớ : chiếc xe hơi

Tác Giả: Nguyễn Huy

Thứ Bảy, 29 Tháng 11 Năm 2008 08:13

Nhiều người chiếc xe hơi cũ ở Saigon xưa có lúc lên thàn nghĩ rằng người chiếc xe hơi ở Việt Nam ngày nay mà có “tiết kiệm” đi chút để nhể góp cho trẻ bị đói, tàn tật, cô nhi... thì để biết mấy cho công đường người Việt hiện tại phải phải móc cái túi ra làm công tác xã hội nhân đạo ở trong nước thì theo những lời dạy ngon ngọt của người để ra để chỉc làm cái việc không công cho nhà nước Cộng Sản này.