

PHOTOS OF LILAC EXHIBIT
Hamamatsu City Museum
Lilac Friends Club, Organizers
September 19 - October 18, 2015

The Marusho / Lilac Register (www.MarushoLilac.com) was kindly given permission to use these photos by the photographer, Naruse Yasuhiko.

Naruse san appears in one of the photos on page 32, left.

I am grateful for the use of these excellent images.

浜松オートバイ列伝Ⅱ 九月十九日～十月十八日
ライムラックの軌跡



開館中

ライラックの軌跡



歴代のライラックが勢ぞろい

オートバイの街浜松にはかつて、
ライラックと名付けられた
オートバイを製造するメーカーがあった。



ランサーマークV LS38



マグナムR92



ランサーSW

平成27年
9/19(土)→10/18(日)

午前9時～午後5時(最終日のライラックの展示は午後3時に終了)
休館日 9月24日(木)・28日(月)・10月5日(月)・13日(火)

協力 ライラック友の会
後援 静岡新聞社・静岡放送 中日新聞東海本社



LB



モベットAS71



ベビーライラック

会期中イベント

- ・ライラック友の会による展示案内
展示会場でオートバイを見ながら解説します。
日時 9月22日(水) 午後2時から
- ・ライラック デモ走行(なつかしのライラックが走行します)
場所 館内公園
日時 10月10日(土) 午前11時と午後2時から(各回1時間程度)
※雨天時は10月11日(日)に繰延

観覧料 大人300円・高校生150円
中学生以下・70歳以上の方・障がい者手帳をお持ちの方は無料

浜松市博物館

〒432-8018 静岡県浜松市中区鏡塚四丁目22-1
TEL.053-456-2208 FAX.053-456-2275
<http://www.city.hamamatsu.sizuoka.jp/hamahaku/>

イラスト 東宮友希



交通案内 博物館への交通機関
浜松駅西口バスターミナル2番乗り場
乗換バス「鏡塚-佐鳴湖」行→博物館下車

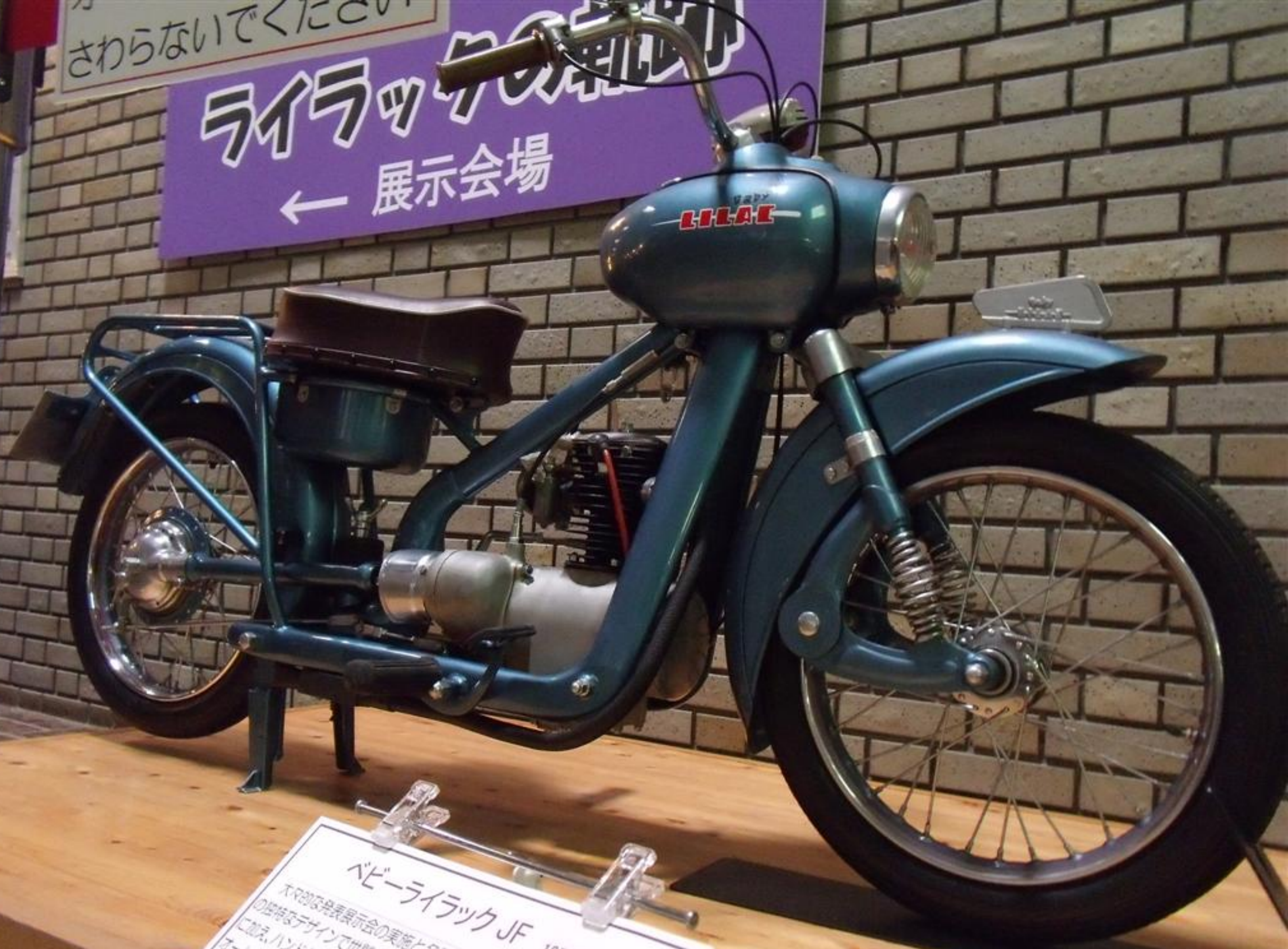
発行所/浜松市博物館 発行年月日/2015年10月20日

開催中

さわらないでください

ライラックの歴史

← 展示会場



ベビーライラック JF

1953 年

大々的な発表展示会の実施と名称を公募し、
の独特なデザインで世間の大きな注目を
に加え、ハンドグリップの
オートバイに属する

ベビーライラック JF 1953 年

大々的な発表展示会の実施と名称を公募したオートバイで、その独特なデザインで世間の大きな注目を集めました。デザイン性に加え、ハンドグリップの操作による2段ミッションなどによりオートバイに縁のなかった人々も魅了したオートバイです。

全長 1820 mm 全幅 650 mm 全高 930 mm 軸矩 1238 mm
車重 76 kg 4 サイクル OHV 単気筒 総排気量 88.6cc
最大出力 3.2HP/5000rpm 最高速度 65 km/h
シャフトドライブ 始動キック式

ライラックの軌跡



Baby

LILAE





ライラックLS38

運動的なV型 2 気筒エンジンを搭載したライラックのスポーツモデルです。

全長 2050 mm 全幅 645 mm 全高 990 mm 軸距 1350 mm
重量 160 kg 4 サイクル OHV V 型 2 気筒
総排気量 247.2cc 最大出力 20.3HP/8000rpm
最高速度 140km/h シャフトドライブ
始動セル・ダイヤモンド、キック始動

ライラックの歴史

ライラックLS38

画期的なV型 2 気筒エンジンを搭載したライラックのスポーツモデルです。

全長 2050 mm 全幅 645 mm 全高 990 mm 軸矩 1350 mm
車重 160 kg 4 サイクル OHV V 型 2 気筒
総排気量 247.2cc 最大出力 20.3HP/8000rpm
最高速度 140km/h シャフトドライブ
始動セルダイナモ、キック始動

ライラックの軌跡





オートバイに
さわらないでください

け 松本 1
44-17



家康公
四百





Baby
LILAC



MARUSHO MOTOR-CYCLE INDUSTRIAL CO., LTD.

© Copyright 2014 MarushoLilac.com. Derived from a 1955 brochure on loan from the owner in South Australia.

STARTING OF ENGINE, STARTING AND STOP

- Starting of engine.**
1. Kick the pedal lightly twice or three times, and compressure position is confirmed.
 2. Next, kick the pedal heavily, and the engine will be started.
 3. Open the choke, when the engine is started.
 4. Be careful not to increase the speed, but to keep low speed until engine rotation becomes regular, so that all may later take completely every part, for many troubles arise if you increase engine rotation or run the car at the same time when engine is started.
- Starting**
1. Transmission is connected with clutch. Grasp clutch, turn grip, shift transmission to "1", loosen your hand on clutch slowly, and turn throttle-grip inward, then car will start. In case car is running at usual speed, please grasp clutch-lever, shift transmission to "2", and loosen your hand, then car will run at top speed. After this, you can increase or decrease the speed freely by turning grip.
 2. If you run car at top speed and car issue noise "Gakuk, Gakuk", please grasp clutch-lever, restore transmission to "1", and run car at low speed.
 4. Operate throttle-grip with care.
- Stop**
1. Restore throttle-grip by turning it outward.
 2. Restore transmission to "0" neutral position.
 3. Stop in brake slowly.
 4. Put switch off and shut fuel-cock.

INSPECTION OF IMPEDIMENT

Earlier discovery of impediment and its repair have great influence on capacity and on longevity of car. In case car issue strange noise or you feel that car is out of order, please have it seen to at service station, and try to keep car in the best condition always so that car may show its capacity completely.

ADJUSTMENT

1. Adjustment of change-cable
In case you such change-lever to "0" and the gear can not be placed at neutral position, please adjust it by turning adjust-screw on change-cable.
2. Adjustment of brake
It is necessary to adjust it so that brake can be operated easily. Please adjust it so that brake may work by stepping brake-pedal about 4 cm, after turning screw on rear part of brake-bar.

SPECIFICATION

Type:	Air-cooled, 4-cycle O.H.V.
Frame type:	F type
Engine type:	L F type
Piston displacement:	89cc (48 X 49)
Max. horse power:	3.5 HP
Clutch system:	Single dry plate
Transmission:	2-stage, clip-type
Drive system:	Shaft drive system
Starting:	Kicking
Lighting and ignition:	Fly wheel magnet
Fuel supply:	Pump-grip
Lighting system:	Generator
Weight of engine:	18 kg
Capacity of oil-pan:	0.51 l
Over all length:	1.80 m
Over all height:	0.95 m
Over all width:	0.70 m
Weight of body:	65 kg
Tire:	20 X 2.5 4 ply
Capacity of tank:	4.5 l
Max. speed:	40 km
Fuel consumption:	220 km/gal
Shock absorber:	Coil spring
Climbing capacity:	±

MAIN FEATURES

1. Baby-Lilac is designed so that head-light and tank are in a body, and has smart and refined appearance.
2. Baby-Lilac is light in weight and the center of gravity is placed at lower part of body, so it can be driven easily handled even by women and children.
3. Both front and rear wheel can bear very large cushion-stroke, and Baby-Lilac is equipped with new and special mechanism. So you can enjoy more comfortable driving than big car.
4. Transmission being connected with clutch, it can be easily operated even by an experienced.
5. Baby-Lilac has shaft-drive, pioneering mechanism in motor-bike.

"Baby-Lilac" is the best motor-bike of Shaft-drive system in the world!



TO ALL USERS OF "BABY-LILAC"

Baby-Lilac has smart appearance and is equipped with original anti-rust and can be driven even by women and children. Baby-Lilac is the best motor-bike of shaft-drive system which provides you a pioneering mechanism in the world.

We advise you that "Baby-Lilac" can serve as your partner for the purpose of business, pleasure and touring. Please in the nearest service station to reach the car.

Please obey the following cautions

1. Please take the car - keep always.
 2. Please carry a permit with you, when you drive the car.
 3. Please keep in the right and be careful not to increase the speed beyond limited speed.
 4. Please use caution and control, when you cross the railroad, because it is dangerous to cross the car to the right or to the left, in driving the car to the right or to the left, to and after crossing, so the car is not to be seen.
- We are available after service in crossing the railroad, in driving the car to the right or to the left, and in getting ahead of others, please take care in that case.

We advise you to keep the car always in the best condition so that you can use it the car when the time requires. You can know it completely and conveniently with small care.

1. Caution in case of accident

Caution the points mentioned below, when you drive the car for urgent business.

- a. Run each turn of the car, because it is so that the car is operated easily.
- b. Shut the clutch-lever slowly.

2. Daily routine

- a. Oil
- b. Oil
- c. Oil
- d. Oil
- e. Oil
- f. Oil
- g. Oil
- h. Oil
- i. Oil
- j. Oil
- k. Oil
- l. Oil
- m. Oil
- n. Oil
- o. Oil
- p. Oil
- q. Oil
- r. Oil
- s. Oil
- t. Oil
- u. Oil
- v. Oil
- w. Oil
- x. Oil
- y. Oil
- z. Oil

3. Monthly inspection

Check the points mentioned below, when you drive the car for urgent business.

- a. Run each turn of the car, because it is so that the car is operated easily.
- b. Shut the clutch-lever slowly.

MONTHLY INSPECTION

Please take the car every so to the service station once a month. To be useful for you and your family, maintaining in best condition and safety is important.

PREPARATION BEFORE STARTING

1. Please take the car - keep always.
2. Please carry a permit with you, when you drive the car.
3. Please keep in the right and be careful not to increase the speed beyond limited speed.
4. Please use caution and control, when you cross the railroad, because it is dangerous to cross the car to the right or to the left, in driving the car to the right or to the left, to and after crossing, so the car is not to be seen.

MARUSHO MOTOR-CYCLE INDUSTRIAL CO., LTD.

1-3-1 Chuo-ku, Shinjuku-ku, Tokyo 162-8501, Japan TEL: 03-3346-1111 FAX: 03-3346-1112



46年前の二輪に「再会」

「きれいな状態」
うれし懐かし



タンク設計者、亀山の愛好家から譲り受け
きれいな状態
うれし懐かし

「きれいな状態」
うれし懐かし

ライラック
タイムス



NO. 45 水正自動車製作所



水正自動車製作所
〒100-0001 東京都千代田区千代田
http://www.suisei.co.jp/

ライラック友の会ブース

ライラックと永遠にー

おかげさまで40年

第40回ライラックの集い

2015年10月10日(土) ライラック友の会

ポスター 500円

MARUSHO
1000cc



ここから先は
立ち入り禁止



第40回ライラックの集い



2015年10月10日

ライラック友の会



ライラック
第40回ライラックの集い
ライラック友の会



おかげさまで40年

¥500



浜松オートバイ列伝Ⅱ

ライラックの軌跡

歴代のライラックが勢ぞろい

9月19日↓10月18日

ライラック友の会ブース



ライラックの集い

ライラック友の会

年





LILAC



ライラック UY2 1957 年

1956 年に販売された UY のシリンダーヘッド、クランクシャフトなどを改良したモデルです。

全長 2110 mm 全幅 696 mm 全高 990 mm 軸矩 1370 mm
車重 154 kg 4 サイクル OHV 単気筒 総排気量 242.4cc
最大出力 10.8HP/5300rpm 最高速度 110km/h
シャフトドライブ 始動キック

ライラックの軌跡



ライラック R92

- ・自然通風空冷
- ・4バルブ
- ・水平方向2気筒
- ・1493cc
- ・35.6PS/6300rpm
- ・総重量 65kg
- ・BAT点火 MBN-312
- ・セプター AMAL V4122
- ・静粛性も高い 52dbA

KEエンジン単体

昭和30年代より浜松農工高等学校（現在の浜松城北工業高等学校）に保存されていたライラックKEのエンジンです。

ライラックの軌跡





R92 エンジン単体

より外した。ドイツのBMWを参考
性を高めた。本リンクなど独自の工
す。

ライオン

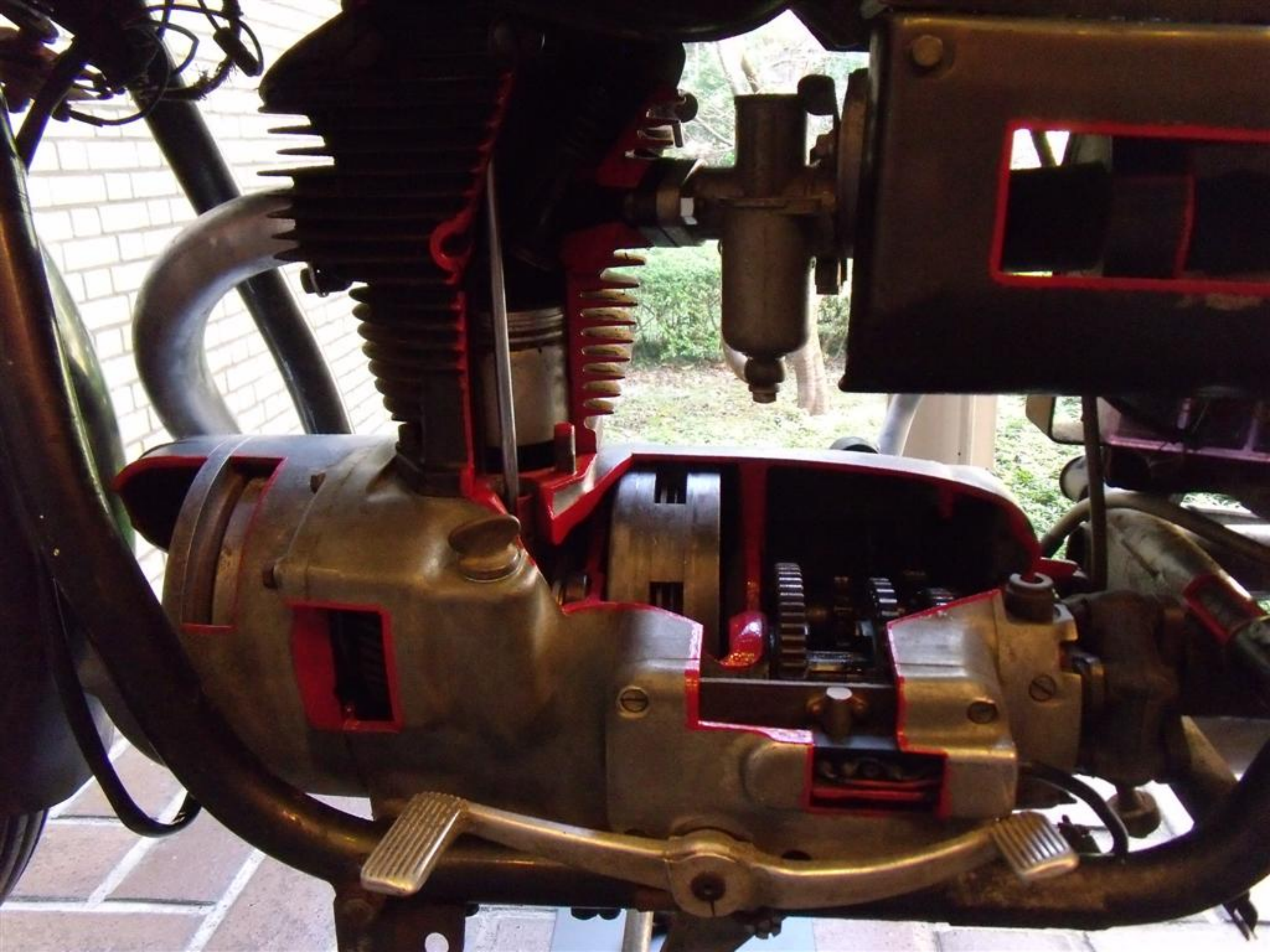
エンジン単体

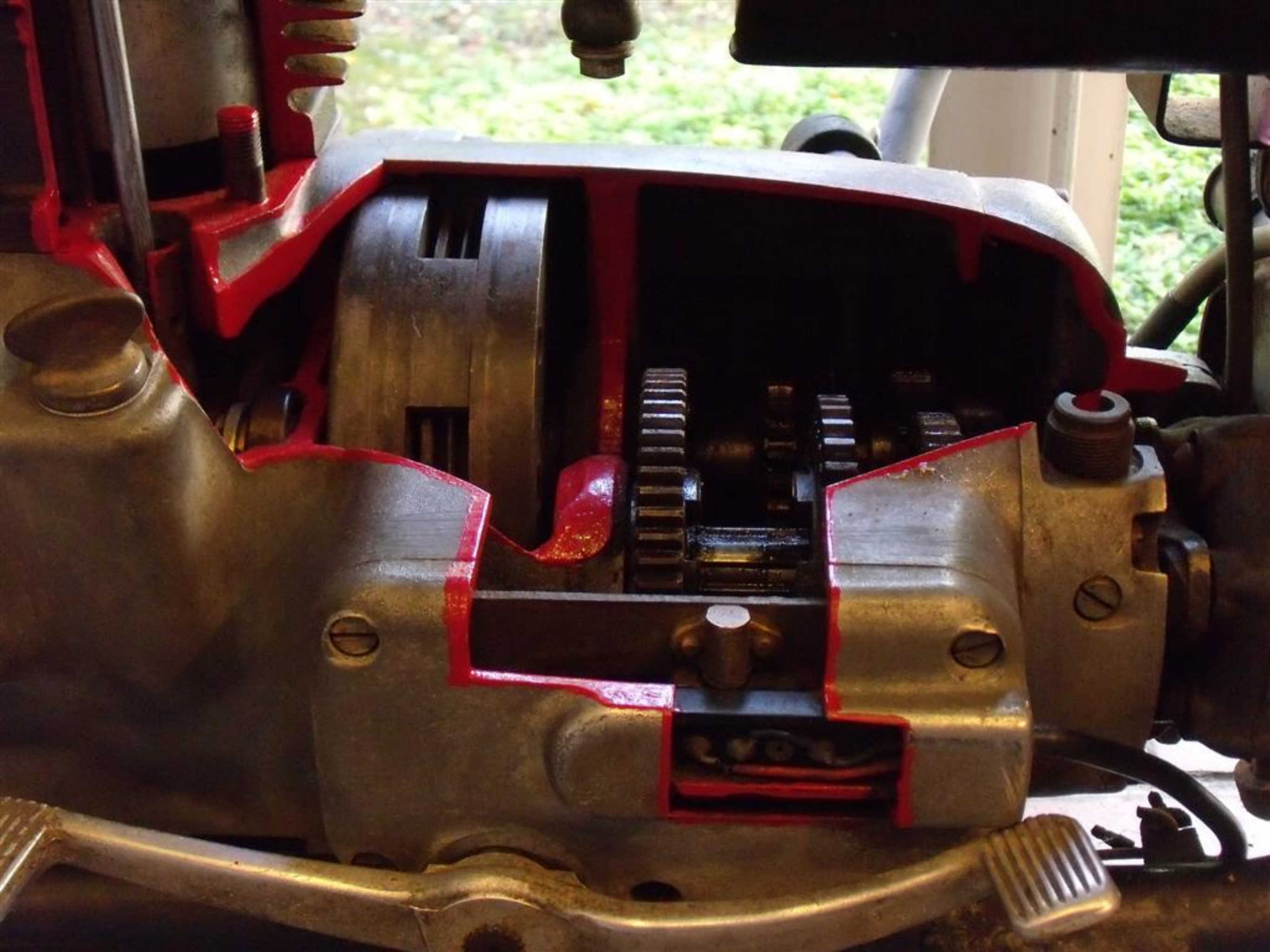
てんじゆん 展示品に
さわらないでください

R92 エンジン単体

展示用に R92 の車両より外したものの。ドイツのBMWを参考にしたとされますが、静粛性を高めた 5 本リングなど独自の工夫があり、中身は全く別物です。

ライラックの軌跡







CY-2カットモデル

車体内部の構造が見えるように一部をカットしたものです。
車体はCY-2のオートバイです。

ライラックの軌跡



ライラック 車両の歴史 概略図

西暦	元号	ライラック車両の分類				
		小型車	125cc中間車種	150cc～250cc車	350cc中型車	500cc大型車
1946年頃				タイガー号の試作		
1948年	昭和23年			ML		
1951年	昭和26年			LB、LC		
1952年	昭和27年			KD		
1953年	昭和28年	ベビーライラックJF		KE		
1954年	昭和29年			KH→SY	ドラゴンTW→SW	
1955年	昭和30年	ベビーライラックJF2	AQ			
1956年	昭和31年	ミンナーPVの試作	AQ2	UY		
1957年	昭和32年		BR、BT	UY2→CY2		
1958年	昭和33年	ニューベビーライラックDP	EN1、EN2	CY3→FY5 FVXの試作		
1959年	昭和34年		CS28	LS18、LS38	MF39、MF19	
1960年	昭和35年	モベットAS71	CF40、FF40の試作	LS18-2		
1961年	昭和36年		C81			
1963年	昭和38年			LS18-3、C82		R92
1964年	昭和39年		C103の試作	C105の試作	M330	
1966年	昭和41年					R92S(マグナムエレクトラ)

ライラック LC 1952 年

ライラック LC は 1951 年に生産された LB に比べ、自動クラッチも取り入れたオートバイです。

全長 2000 mm 全幅 700 mm 全高 980 mm 軸距 1260 mm
車重 110 kg 4 サイクル OHV 単気筒 総排気量 147.9cc
最大出力 3.5HP/4500rpm 最高速度 80 km/h
シャフトドライブ 始動キック式

ライラックの軌跡

ベビーライラック JF2 1955年

ベビーライラックは大々的な発表展示会の実施と名称を公募したオートバイで、その独特なデザインで世間の大きな注目を集めました。ベビーライラックはモデルチェンジをしますが、その中の最終モデルです。

全長 1820 mm 全幅 650 mm 全高 930 mm 軸矩 1238 mm
車重 76 kg 4 サイクル OHV 単気筒 総排気量 90 cc
最大出力 3.2 HP / 5000 rpm 最高速度 65 km/h
シャフトドライブ 始動キック式

ライラックの軌跡











ごあいさつ

オートバイ産業が熾烈を極める中、伊藤正が立ち上げ、独特なオートバイ製造で人気を集め、そして終止符を打った、丸正自動車製造株式会社の歴史とその名車をご紹介します展示会「ライラックの軌跡」をこのたび開催するはこびとなりました。

この展示会では、ライラック友の会をはじめとした関係者のご協力のもと、貴重なライラックの名車の数々や写真、資料を展示しました。この展示会を通じて、浜松のものづくりの素晴らしさを多くの方々に見て、感じて頂く場となれば幸いに存じます。

かつての名車ライラックが一堂に会する機会は多くはありません。なつかしさを感じて頂くとともにオートバイの街として活気あふれた昭和二〇～三〇年代に思いを馳せ、また、浜松のものづくりを再認識して頂ければ幸いです。

結びにあたり、本展示会のために、貴重な資料を快くお貸出してくださいました皆様に心から感謝申し上げます。

平成27年9月19日

浜松市博物館

今回の展示会の開催にあたり、次の方々にご協力をいただきました。あらためてお礼を申し上げます。

協力者（敬称略、あいうえお順）

伊熊康人	伊藤明俊	伊藤寧歳	宇根敏浩	江間只司
遠藤輝義	大石隆久	大谷直子	柏本増幸	木下 肇
幸田武夫	清水伸泰	鈴木賢二	高須 修	桧和田進
平野喜彦	福沢 勝	藤本康夫	溝渕 定	宮司康夫
村木克實	吉野雅夫	ライラック友の会		

丸正自動車製造株式会社 年表

元 号	西 暦	できごと
大正二年	一九一三年	磐田郡豊田村の小作農の三男として伊藤正が生まれる
昭和二年	一九二七年	伊藤正、東京の老舗煎餅屋へ下積み公に出るも、怪我をし、帰郷
昭和三年	一九二八年	本田宗一郎が元浜町にオート商会浜松支店を設立
昭和四年	一九二九年	伊藤正、本田宗一郎経営の浜松オート商会へ入社、自動車修理を経験
昭和十三年	一九三八年	伊藤正、兄とともに浜松市野口町において株式会社丸正商会を設立、自動車修理工場開業
昭和二十二年	一九四六年	浜松市上池川町に移転、自動車修理販売及びトランクボデーの製作を開始
昭和三十三年	一九四八年	チャンネルフレームに自動変速機構のM-1型の試作に成功
昭和二十六年	一九五一年	社名を丸正自動車製造株式会社に改称し業務も二輪車製造に切替、M-1型に加え、L-B型の本格的な生産を開始する チェーンのないオートバイライオン号が誕生
昭和二十七年	一九五二年	浜松市森田町の工場を買収、増産体制を確立する
昭和二十八年	一九五三年	販売網拡張のため、本社を浜松から東京中央区日本橋通へ移転する 獨創性あふれる「ササエ」のベビートライクタイプと型を発表、世間の大きな注目を集める 名古屋及び福岡に支店を開設、この年の秋には東京都中央区八重洲に本社分室を増設する 浜松モーターサイクル工業会が設立され、理事の一人に丸正の伊藤正が選任される
昭和二十九年	一九五四年	大阪支店を新設し強力な販売網を確立する 初の最高速度時速一〇〇キロ、当時の法令の上限であった二五〇〇のエンジン搭載車KH型を発表 セル付水平対向二五〇〇のトライクドラゴンW型を発表
昭和三十〇年	一九五五年	第一回全日本オートバイ耐久ロードレース(浅間高原レース)二五〇〇のトライクドラゴン号(SY型)が優勝 一二五〇のトライクではベビートライクタイプと型がチーム二位に入賞
昭和三十一年	一九五七年	東京都中央区宝町に丸正ビル落成、本社を移転する 第二回浅間火山レースに参戦する
昭和三十三年	一九五八年	ニューベビートライクDR型、ヤタリアベキタイプのトライクEN型を発表
昭和三十四年	一九五九年	V型二気筒OHV二五〇のエンジンの搭載のトライクLS-100型の登場 V型二気筒OHV二五〇のベビートライクサーマック、LS-80型の登場 V型二気筒OHV二〇〇のベビートライクサーマック、ME-80型の登場 V型二気筒OHV二五〇のベビートライク、OF-40型の登場
昭和三十五年	一九六〇年	ギア駆動エンジン搭載、近未来的な「ササエ」のトライクモベトAS-71を発表
昭和三十六年	一九六一年	九〇度V型二気筒OHV二五〇の高性能エンジン搭載車OB-1を発表 トライクモベトAS-71について他企業と業務提携、間もなく提携解消にあい、窮地に立たされる 一〇月二二日、丸正自動車株式会社が倒産
昭和三十七年	一九六二年	伊藤正、会社の再建に尽力し、和議申請が成立、アメリカ向けの新製車の開発をすすめる
昭和三十八年	一九六三年	生産再開にともない、水平対向二気筒OHV五〇〇の大形車R-92を発表する
昭和三十九年	一九六四年	九〇度V型二気筒OHV二五〇のOB-2を発表 社名を株式会社ついでくに変更 ついでくサーマック、ME-80型の拡大モデルM-800を発表
昭和四十一年	一九六六年	アメリカ向けの新製車R-92、セル始動のマグナムエレクトロを発表
昭和四十二年	一九六七年	オートバイ製造の再建に尽力するもマグナムエレクトロの発表を最後に事業を閉鎖、解散する
平成二十七年	二〇〇五年	丸正自動車を立ち上げた伊藤正が逝去する

浜松のオートバイメーカー

No.	会 社 名	車 名	創業者	所 在 地	操業年	二輪車操業期間	二輪車製造 前の業種	製造停止後 の業種
1	相生モータース	スパーク	杉山 富夫	相生町136	1937	1952～1958	自動車修理	閉鎖
2	株式会社石津機械製作所	マスコット	石津 富司	菅原町248	1918	1951～1954	繊維工作機械	繊維機械
3	一富士自動車工業株式会社	ホーク		助信町135				
4	HM商会(服部モーター)	スイセイ	服部 春之	入野村入野		1952～1954	繊維機械部品	
5	遠州軽自動車工業株式会社	ヤング	酒井 正	浅田町718	1948	～1953	織機バネ板金	
6	株式会社大河内鉄工所	シルバーベル	大河内銀治	助信町11	1943	1953～1955	繊維機械	機械部品加工
7	合資会社加藤鉄工所	ストロング・ライジング	加藤幸太郎	寺島町530	1927	1952～1954	工作繊維機械	繊維機械
8	北川自動車工業株式会社	ライナー・ポトリロービン	北川 広司	中島町480	1950	1952～1958	自動車整備	ヤマハ傘下へ
9	協立自動車工業株式会社	ラッシュ	内田 幸平	中島町122	1948	1953～1954	自転車販売	自動車修理
10	協和発動機製作所	協發キング		寺島町373	1953	1953		
11	湖北鉄工所	KHK	鈴木 康平	幸町45				
12	合資会社三協機械製作所	サンキョウ・SANKYO	鈴木 甚一	野口町58	1932	1952～1954	繊維工作機械	繊維機械
13	杉本商会	オリンピック	杉本 隆二	元城町46		1953～1954		
14	鈴木工業株式会社	エンゼル	鈴木 義次	砂山町353	1936	1953～1954	鉄工業	閉鎖
15	鈴木工業所	はままつ	鈴木実治郎	相生町433				
16	鈴木自動車工業株式会社	フリー・コレダ・セルベット	鈴木 道雄	可美村高塚300	1909	1952～	繊維機械	存続
17	西遠商工	プラス				1955		
18	西遠発動機製造株式会社	ソニー(ポニー)	戸島 忠吾	寺島町277				
19	大和技研工業	クイン	寺田 和司			1953		
20	中央機関工業所	センター		元浜町259				
21	中央興業株式会社	セントラル	月村 判述	伝馬町84	1951	1953～1957	自動車修理	タクシー業
22	中部自動車工業株式会社	ライジング	川島猪太郎	相生町424	1952	1953	繊維機械部品	自動車修理
23	天龍自動車工業株式会社	ホープスター・リーダー	内山 義一	野口町110	1942	1952～1954	繊維機械	繊維機械
24	株式会社長本発動機研究所	ライフ	長本 庄包	浅田町346	1948	1953～1956		閉鎖
25	日進工業株式会社	ハッピーセブン	高林 幸七	笠井町147		1951～1953	靴下製造	閉鎖
26	平野商会	ハイカー				1953		
27	堀井冷蔵機械浜松工場	ヒバリ	坪井 文吉	野口町49	1950	1953	冷凍機	冷凍機
28	本田技研工業株式会社	カブ・ドリーム・ベンリィ	本田宗一郎	山下町30	1946	1946～	内燃機関	存続
29	丸正自動車製造株式会社	ライラック・ゲールベット	伊藤 正	上池川町22	1940	1950～1967	自動車修理	閉鎖
30	萬邦自動車商工	ファルコン	西川 三尾	板屋町198			自動車修理	閉鎖
31	村井モータース	ニューセンター		相生町202		1952		
32	龍禅寺工業株式会社	中央トップ		龍禅寺町				
33	(有)ヤマト商会(山王自動車)	ラッキー・ヤマトラッキー	犬飼兼三郎	伝馬町86		1952～1957	タクシー業	閉鎖
34	ヤマハ発動機株式会社	YA-、YC-、YD-	川上 源一	北浜村中条	1888	1955～	楽器	存続
35	株式会社ロケット商会	クインロケット	増井 勇	元浜町327	1947	1949～1961	フレーム販売	自動車販売

網付きは浜松モーターサイクル工業会会員

ヤマハ発動機は途中から参加



丸正自動車製造株式会社が発行したライラックタイムスをご紹介します。

ライラックタイムス



NO.44 丸正自動車製造株式会社

浅間火山 レース

第二回全日本オートバイ耐久レース



と き・1957. 10. 10 (土) 20 (日)
と ころ・浅間高原自動車テストコース
主 催・日本モーターサイクルレース協会



丸正自動車製造株式会社



モーターファン 1953年1月 KD



モーターファン 1952年 ダイジェスト
LBの広告





モーターファン 1955年1月
ベビーライラック JF、SY、SW



モーターファン 1953年12月
ベビーライラック、KE



モーターファン 1954年7月
ベビーライラック JF、SY、SW



製造元 丸正自動車製造株式会社



オートバイ 1955年5月 グラビア SYの記事



モーターファン 1955年12月
第1回浅間高原レース優勝!





モーターファン 1957年9月 UY-2



モーターファン 1956年12月 AQ





モーターファン 1958年7月 CY-3



モーターファン 1958年2月 100万円



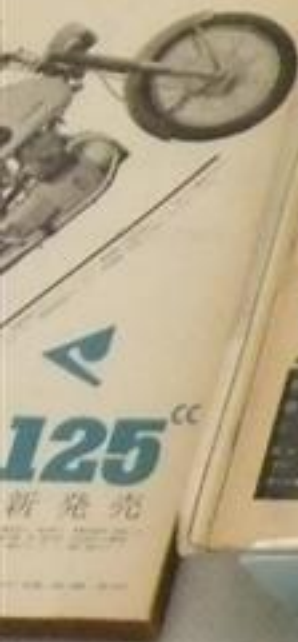


モーターファン 1959年4月 ドラムカン



モーターファン 1959年1月
長嶋茂雄とライラック号





モーターサイクリスト 1960年4月 LS18



モーターファン 1960年2月 フライング





写真の内容	丸正自動車製造株式会社の 従業員とライラック号
写真の年代	昭和 30 年代前半



丸正自動車
を紹介いたし





写真の内容

丸正自動車製造株式会社の
楽団部

写真の年代

昭和 30 年代前半



4年2月 R92



オートバイ 1961年6月 L538、ゲール



モーターファン 1961年1月
モベット AS71 ニュース



オートバイ



モーターファン 1961年2月 AS71



オートバイ 1960年9月 モベット AS71



モーターファン 1964年2月 R92



オートバイ 1964年11月 C103



オートバイ 1961年9月 C81



資料名	ライラック代理店への表彰状
資料の年代	昭和 30 年代

資料名	宣伝用レコード (ライラック音頭)
-----	----------------------



資料名	ライラック代理店(滋賀県) のつなぎ
資料の年代	昭和 30 年代～昭和 40 年代初頭



資料名	ライラック代理店(滋賀県) のつなぎ
資料の年代	昭和30年代～昭和40年代初頭



資料名	ライラック号販促ペナント
-----	--------------



資料名	新車発表記念 の販促品(コップ)
-----	---------------------



滋賀県立大学販売

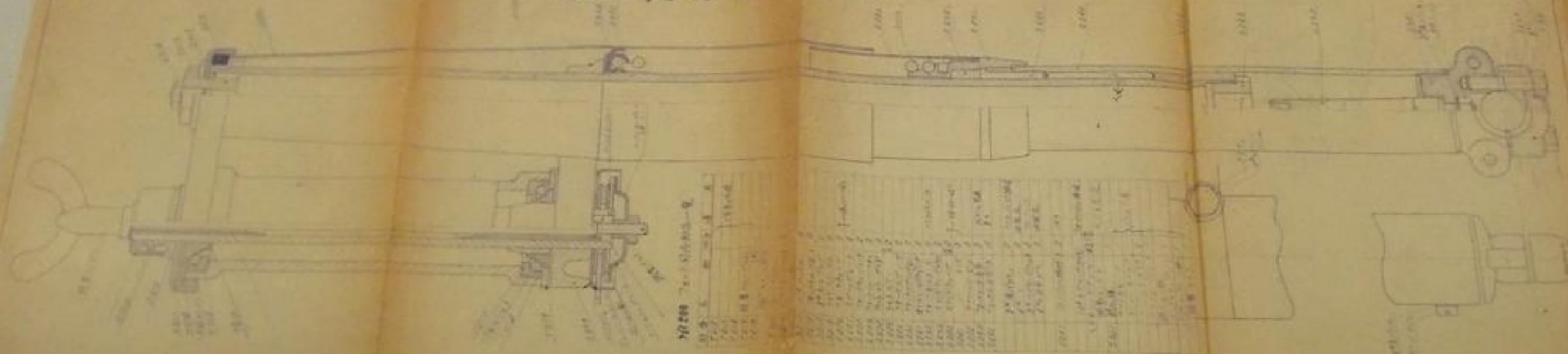


同機用高圧レース
車輪記念バッチ

ノギス(伊藤正氏が高橋修氏へ丸
正を贈影する機会に使って欲しい
と手渡した品)

資料名 LS38 車載工具

ライラック号 SY型 前輪懸架装置 及び 舵取装置組立図 尺度 1/1
丸正自動車製造株式会社



ライラック号 SY型前輪懸架装置
及び舵取装置組立図 尺度 1/1



資料名 ライラックモペットAS71のポスター

伊藤正とライラック④

昭和三一年（一九五六年）には、キャブトンの名前で知られたオートバイメーカーのみづほ自動車製作所が突然の倒産をするなど、昭和三〇年前後頃から全国のオートバイメーカーは大きな転換期を迎えることとなりました。

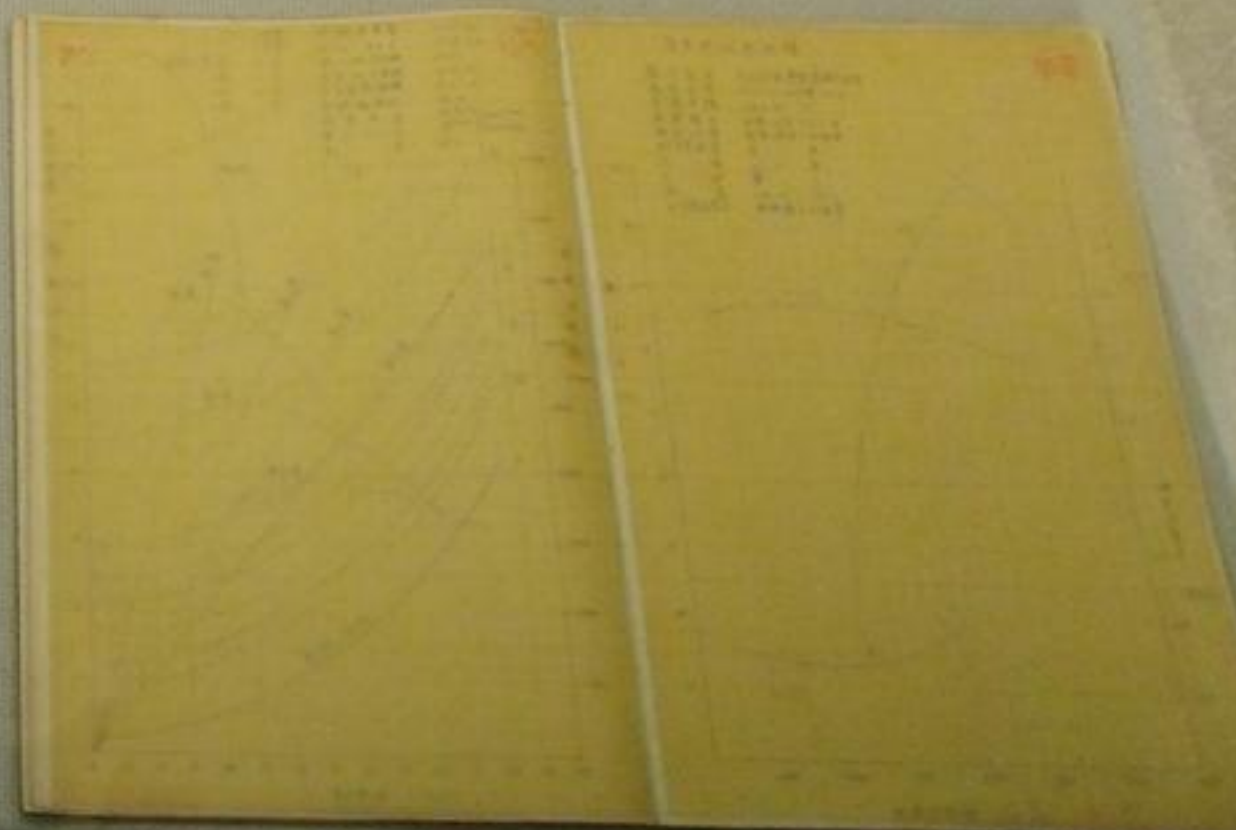
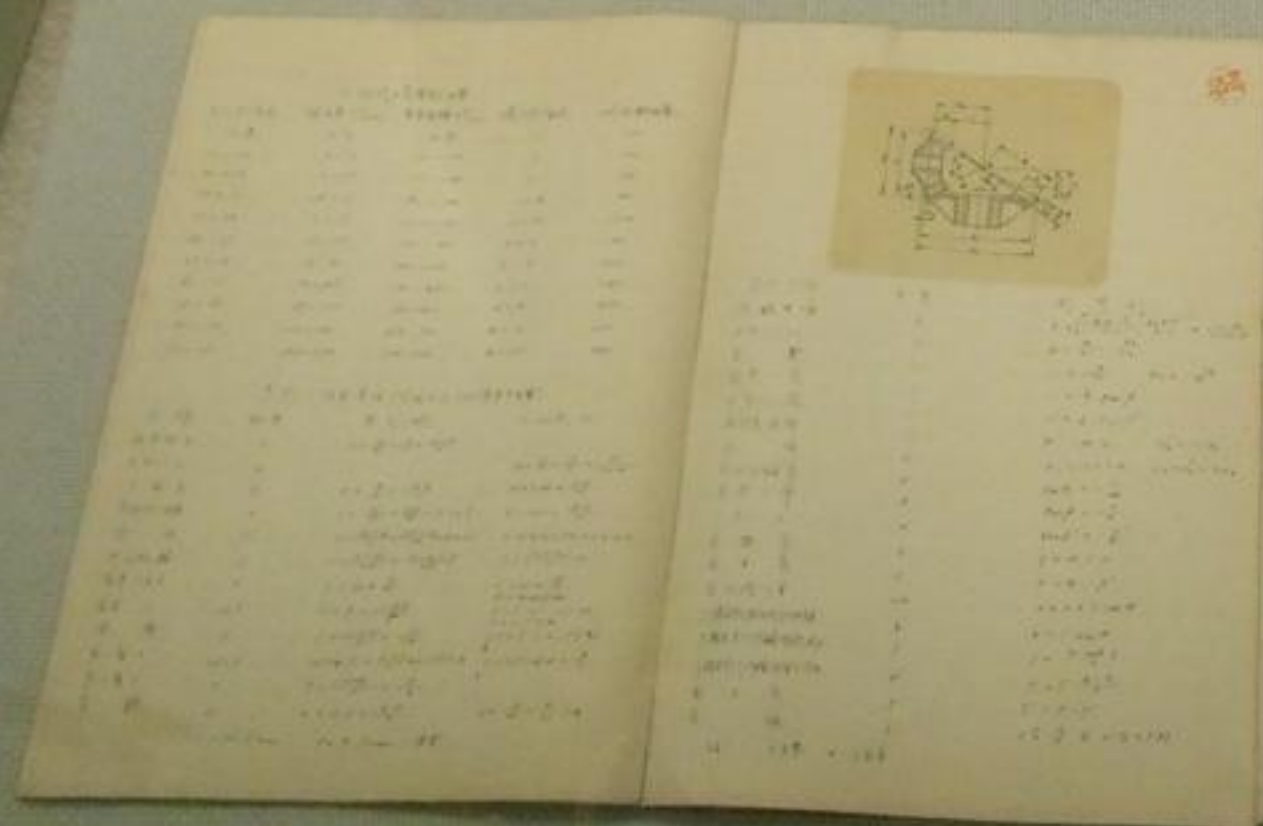
こうした状況の中、丸正自動車ではV型エンジンを新たに搭載したLS18、LS38、そしてCF40などを発表していきます。

昭和三六年（一九六一年）に、近未来的なデザインでかつ斬新なモペットAS71を発表し、大企業と業務提携をしますが、間もなく提携解消違反にあってしまい、昭和三六年、丸正自動車はついに倒産してしまいます。

倒産後、伊藤は会社再建へ尽力し、本田宗一郎の力添えもあり、昭和三七年（一九六二年）、和議申請の成立後、オートバイ製造を再開します。昭和三八年（一九六三年）に大型車のR92を発表し、海外への販売を模索したり、昭和三九年（一九六四年）、社名を株式会社ライラックとし再起を図ります。しかしながらこうした努力もなかなか実らず、昭和四二年（一九六七年）、マグナムエレクトラの発表を最後にライラックの歴史は幕を閉じることとなりました。



資料名 高須修氏の直筆の図面、計算図表



ライラックのデザインと広告

戦後の日本におけるオートバイ産業の黎明期では、各メーカーが工業デザイナーと契約し、製品を共同で開発した歴史があります。これは、主に当時の通商産業省産業工芸試験所の出身者が工業デザイナーとして各メーカーのデザインやスタイリングを担当したというものです。陸王とラビット、ポインターなどにはそうした工業デザイナーと契約を結び、誕生したオートバイがありました。ホンダ、スズキは美術大学出身のデザイナー達が、ヤマハは東京芸術大学のデザイナーグループGKがスタイリングに関わっていました。

丸正自動車製造株式会社のライラックもそうした工業デザイナーと契約をし、車両のスタイリングを東京のKAK（カック）事務所に依頼、共同で開発した製品があります。その一つとして知られるのが、ライラックモペットです。このKAKは、金子至、秋岡芳夫、河潤之介らデザイナー三人の頭文字をグループ名としたデザイナーグループです。

KAKはこうしたオートバイ製品以外にも、千代田光学精工（ミノルタカメラ）のカメラデザインやそのロゴのデザインに関わったことでも知られます。

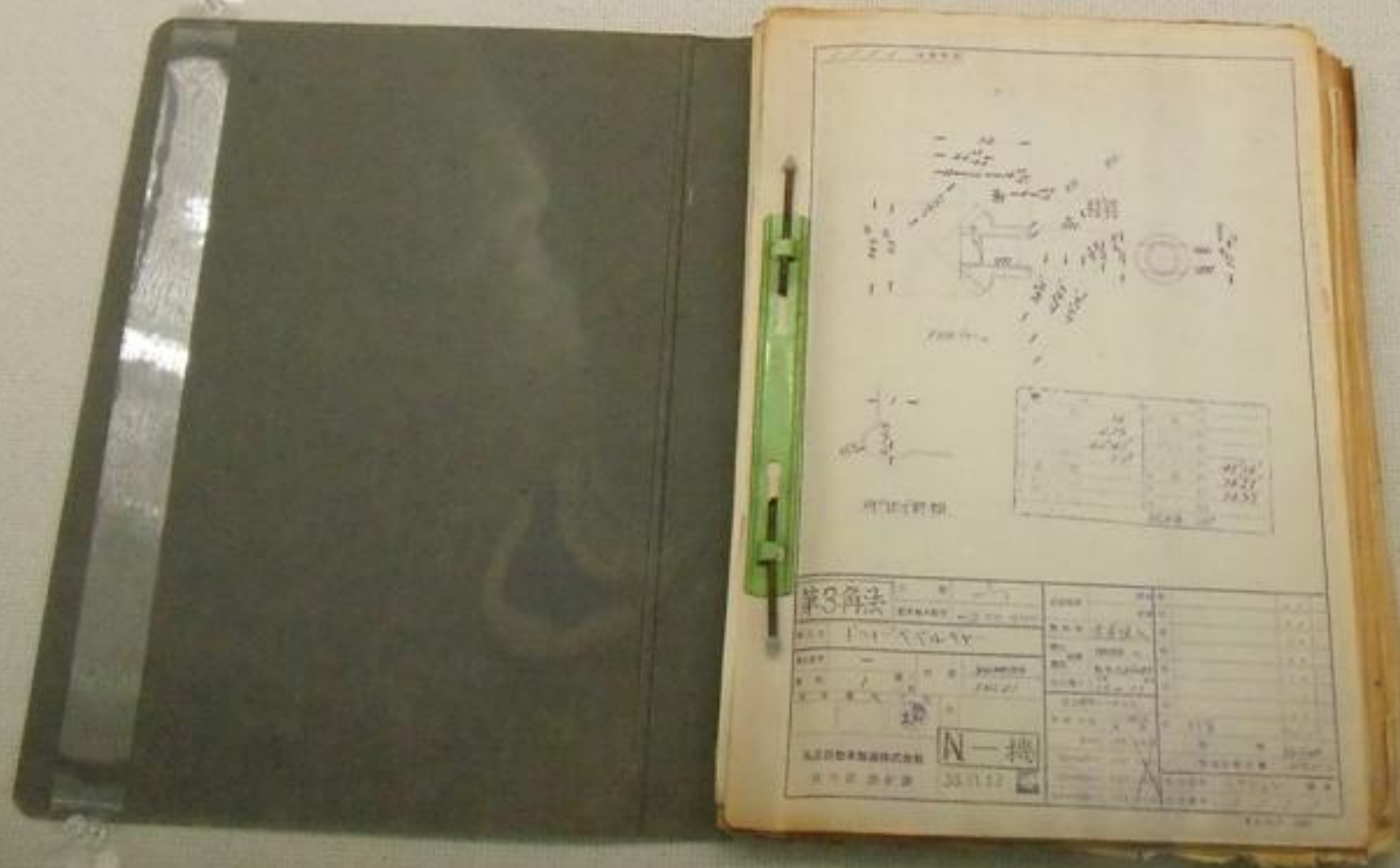
また、丸正自動車製造株式会社のライラックは、映画の製作をはじめ宣伝活動にも力をいれていました。浜松まつりにおいて、大規模な宣伝隊を用いて宣伝活動を行ったり、大きな記事での新聞広告を掲載したり、松竹歌劇団に依頼をし、製品を宣伝したりしました。



資料名 取扱説明書(UY2)



資料名 取扱説明書(KH)



資料名 ライラック号の図面



写真の内容 高松まつりでの
ライオン宣伝の様子
写真の年代 昭和 30 年頃



写真の内容 高松まつりでの
ライオン宣伝の様子
写真の年代 昭和 30 年頃





益々好評 ベビーライラック

クッション
前後410mm

無試験
許可製

4サイクル
58cc
2.5HP
シャフトドライブ

代理店 谷野商会
TEL 2233

Baby LILAC



Lilac KE 型

Lilac LB 型

Lilac KD 型

歴代ライラックのカタログを
ご紹介いたします。



写真の内容

浜松まつりでの
ライラック宣伝の様子

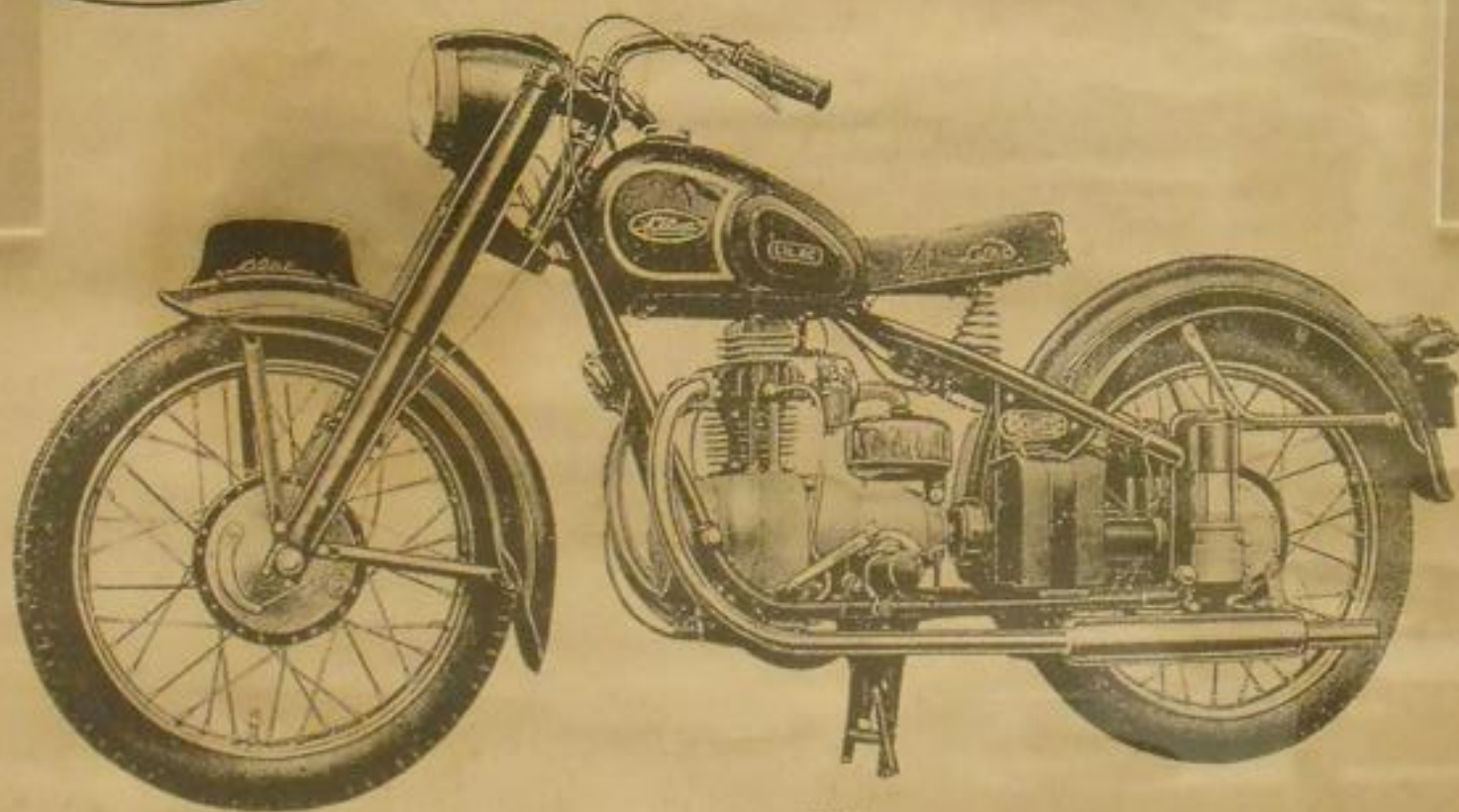
写真の年代

昭和 30 年頃

昭和 30 年頃

SCENE OF MOTOR CYCLE 1951

Kilac



方正 Lilac KD型



真正 Lilac KB型



1993 CALENDAR

Nakayama MOTOR CYCLES SHOP
Tel: 03-5346-6124

250 LS38
300 MF39

AS77

ライラック号 LS18 250cc



Vが示す技術の勝利ノ

5の理由

1 強力なV型2気筒エンジン

250cc V型2気筒エンジンは、その強力な出力と、安定した回転特性により、あらゆる走行状況に対応できる。また、V型エンジンの構造により、振動が少なく、静粛な走りを実現している。

2 高度の技術練度によるセルフ調整

高度な技術練度により、エンジン各部のセルフ調整機能が向上し、長期間の安定した走行を実現している。また、メンテナンスが容易な構造を採用している。

3 すばらしいデザインと運動性

流線型のデザインと、優れた運動性により、高速走行時の安定性を確保している。また、軽量な車体により、機敏な走りを実現している。

4 すばらしい安定性と乗り心地

安定した走行性能と、優れた乗り心地により、長距離走行にも適している。また、快適なシートと、優れたサスペンションにより、疲れにくい走りを実現している。

5 競争で定評のある車体構成

競争で定評のある車体構成により、優れた性能を発揮している。また、信頼性の高い部品を採用している。



ライラック号 CS-28 125cc

5の理由



1	世界に誇るエンジン	250cc V型2気筒エンジンは、その強力な出力と、安定した回転特性により、あらゆる走行状況に対応できる。また、V型エンジンの構造により、振動が少なく、静粛な走りを実現している。
2	高度の技術練度によるセルフ調整	高度な技術練度により、エンジン各部のセルフ調整機能が向上し、長期間の安定した走行を実現している。また、メンテナンスが容易な構造を採用している。
3	すばらしい安定性と乗り心地	安定した走行性能と、優れた乗り心地により、長距離走行にも適している。また、快適なシートと、優れたサスペンションにより、疲れにくい走りを実現している。
4	競争で定評のある車体構成	競争で定評のある車体構成により、優れた性能を発揮している。また、信頼性の高い部品を採用している。
5	すばらしいデザインと運動性	流線型のデザインと、優れた運動性により、高速走行時の安定性を確保している。また、軽量な車体により、機敏な走りを実現している。



ライラック号のポイント

Vが示す技術の勝利! あなたに贈る60年型ライラック号のオンパレード!!

V型2気筒エンジン

250cc V型2気筒エンジンは、その強力な出力と、安定した回転特性により、あらゆる走行状況に対応できる。また、V型エンジンの構造により、振動が少なく、静粛な走りを実現している。

セルフ・スターター

高度な技術練度により、セルフ調整機能が向上し、長期間の安定した走行を実現している。また、メンテナンスが容易な構造を採用している。

シャフト・ドライブ

シャフトドライブにより、メンテナンスが容易な構造を採用している。また、信頼性の高い部品を採用している。



250cc スポーツ

ランサーマークV

250cc LS 3800
最高出力 28.5馬力
最高速度 145km/h
総重量 ¥189,000
(消費税別)

300cc MF 285
最高出力 23.5馬力
最高速度 145km/h
総重量 ¥189,000
(消費税別)



300cc スタンダード

125cc スタンダード

250cc LS 3800
最高出力 28.5馬力
最高速度 145km/h
総重量 ¥189,000
(消費税別)

300cc MF 285
最高出力 23.5馬力
最高速度 145km/h
総重量 ¥189,000
(消費税別)



125cc CS 2800
最高出力 18.5馬力
最高速度 110km/h
総重量 ¥119,000
(消費税別)

ライラック号

125

CS28

250
300

LS18
MF19

250
300

LS38
MF39

250

LS38T

300

MF39T

ライラックモペット 50cc AS71

1. 軽便なボディ
 2. 安定した走行
 3. 静かな走り
 4. 経済的な走り
 5. 安全な走り

ライラック号

V

が示す技術の

5 年の歴史
1 強力なV型エンジン
2 永年の技術経験によるセルフ調整
3 すくねたデザインと万能性

ライラック

500cc R-92

1. 強力なエンジン
 2. 安定した走行
 3. 静かな走り
 4. 経済的な走り
 5. 安全な走り

新型車誕生

ライラック

500cc R92

語り高きパートナー

ライラックモペット

1. 軽便なボディ
 2. 安定した走行
 3. 静かな走り
 4. 経済的な走り
 5. 安全な走り



今回の『ライラックの軌跡展』
のポスター、チラシのイラストを描
いた東裏友希氏の作品をご紹介します。
します。



ライラック BR 1957 年

ライラック AQ 系列の後継車としてライラック BT とともにつくられました。BT に比べ排気量、最高速度とも向上したモデルです。

全長 1960 mm 全幅 720 mm 全高 910 mm 軸矩 1294 mm
車重 111 kg 4 サイクル OHV 単気筒 総排気量 175cc
最大出力 10.2HP/6000rpm 最高速度 95 km/h
シャフトドライブ 始動キック

ライラックの軌跡





ライラックサンキューAQ 1955 年

エンジン吊り下げ式のフレームを持ち、ライラックの 125cc シリーズの一号車として発売されたモデルです。

全長 1925mm 全幅 800 mm 全高 965 mm 軸矩 1273 mm

車重 113kg 4 サイクル OHV 単気筒

総排気量 123.11cc 最大出力 4.1HP/4800rpm

最高速度 85 km/h シャフトドライブ 始動キック

ライラックの軌跡



ホンダ・カブ



モーターサイクル

ライラックランサーSW 1954 年

ライラックドラゴン TW の普及版としてSY のフレームに
せて、車重を軽減したモデルです。

全長 2115 mm 全幅 725 mm 全高 980 mm 軸矩 1400 mm
車重 177 kg 4 サイクル SV 水平対向 2 気筒
総排気量 338.8cc 最大出力 12HP/4800rpm
最高速度 100 km/h シャフトドライブ 始動キック・セル

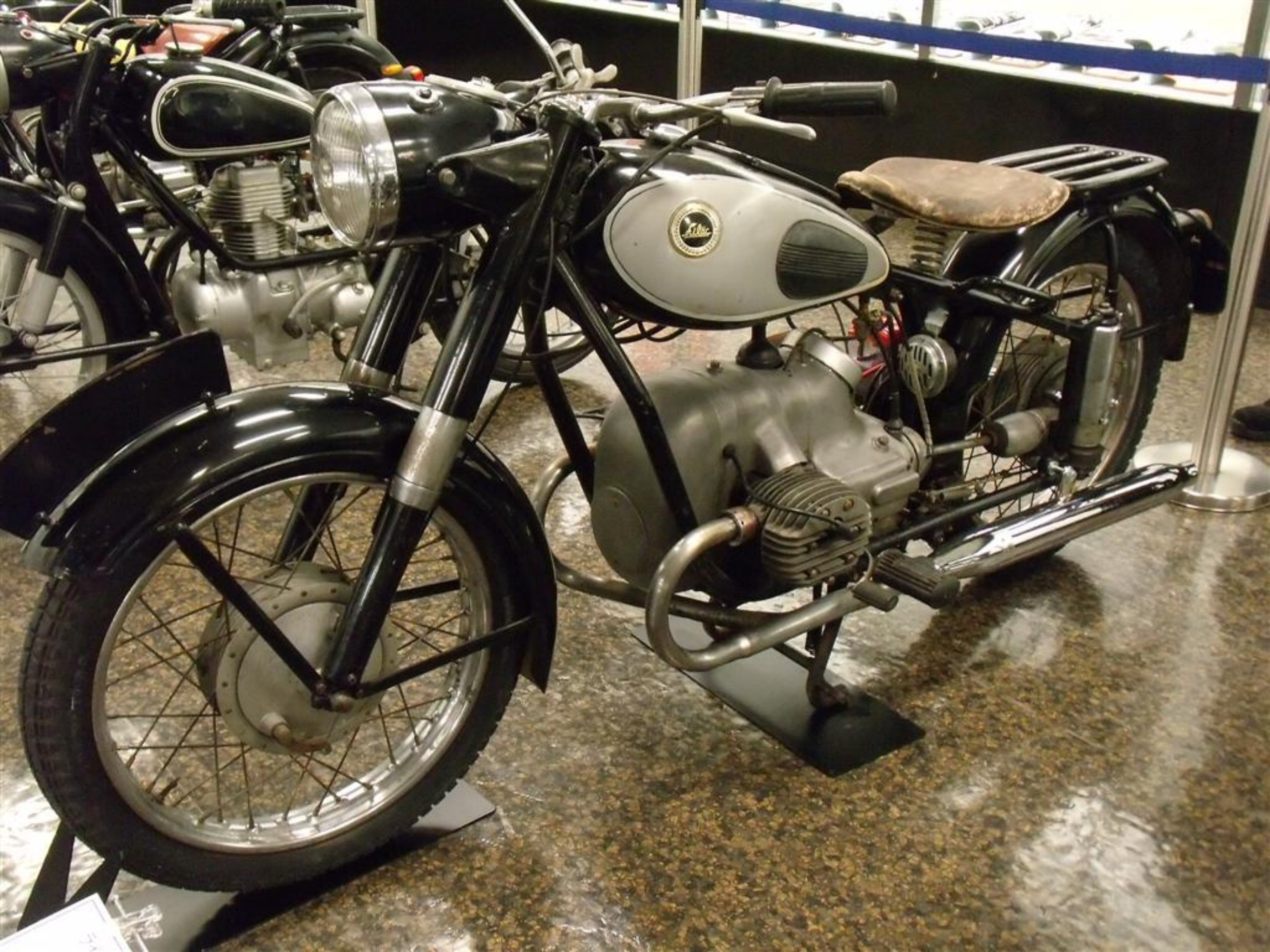
ライラックの軌跡

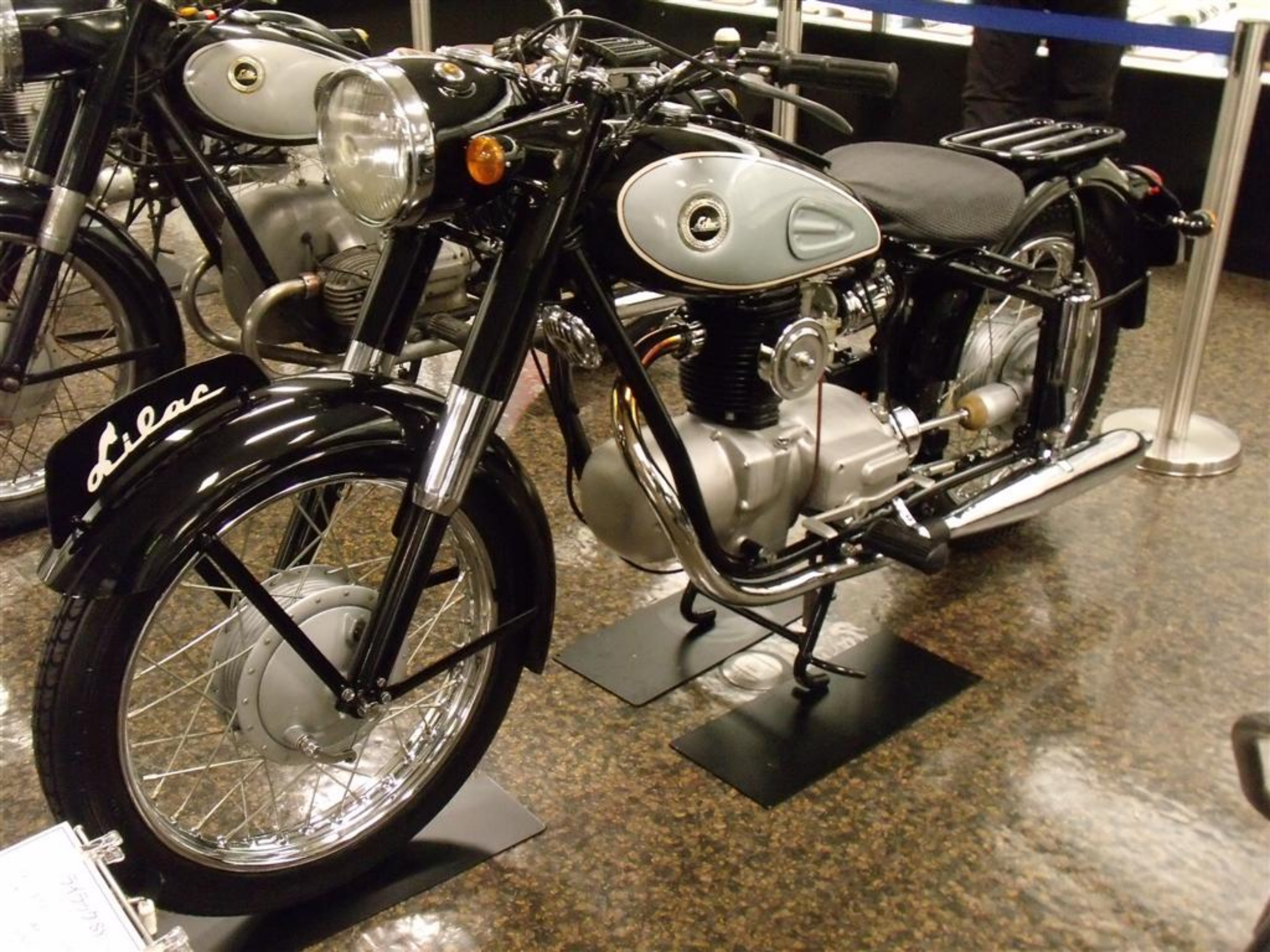
ライラック SY 1954 年

SYは第1回浅間高原レースに出場したモデルで、本命であったホンダのオートバイに勝利し、250ccクラスで優勝しました。これによりライラックの名を世間に広く知らしめました。

全長 2115 mm 全幅 725 mm 全高 980 mm 軸矩 1400 mm
車重 142.5 kg 4 サイクル OHV 単気筒 総排気量 242.4 cc
最大出力 9.5HP/4800rpm 最高速度 100 km/h
シャフトドライブ 始動キック式

ライラックの軌跡





Lilac

747778



ライオンドラゴン TW 1954年
ライオンドラゴン TW 1954年
ライオンドラゴン TW 1954年

ライラックドラゴン TW 1954 年

1954 年の第 1 回全日本自動車ショーにおいて発表されたモデルで、セルモーターを装備しライラックとして初の 2 気筒水平対向を採用しました。

全長 2120 mm 全幅 780 mm 全高 950 mm 軸距 1400 mm

車重 189 kg 4 サイクル SV 水平対向 2 気筒

総排気量 338.8cc 最大出力 11HP/4800rpm

最高速度 100 km/h シャフトドライブ 始動キック・セル

ライラックの軌跡



ライラックドラゴン TW 1954 年

1954 年の第 1 回全日本自動車ショーにおいて発表されたモデルで、セルモーターを装備しライラックとして初の 2 気筒水平対向を採用しました。

全長 2120mm 全幅 780mm 全高 950mm 軸距 1400mm
車重 189kg 4 サイクル SV 水平対向 2 気筒
総排気量 338.8cc 最大出力 11HP/4800rpm
最高速度 100km/h シャフトドライブ 始動キック・セル

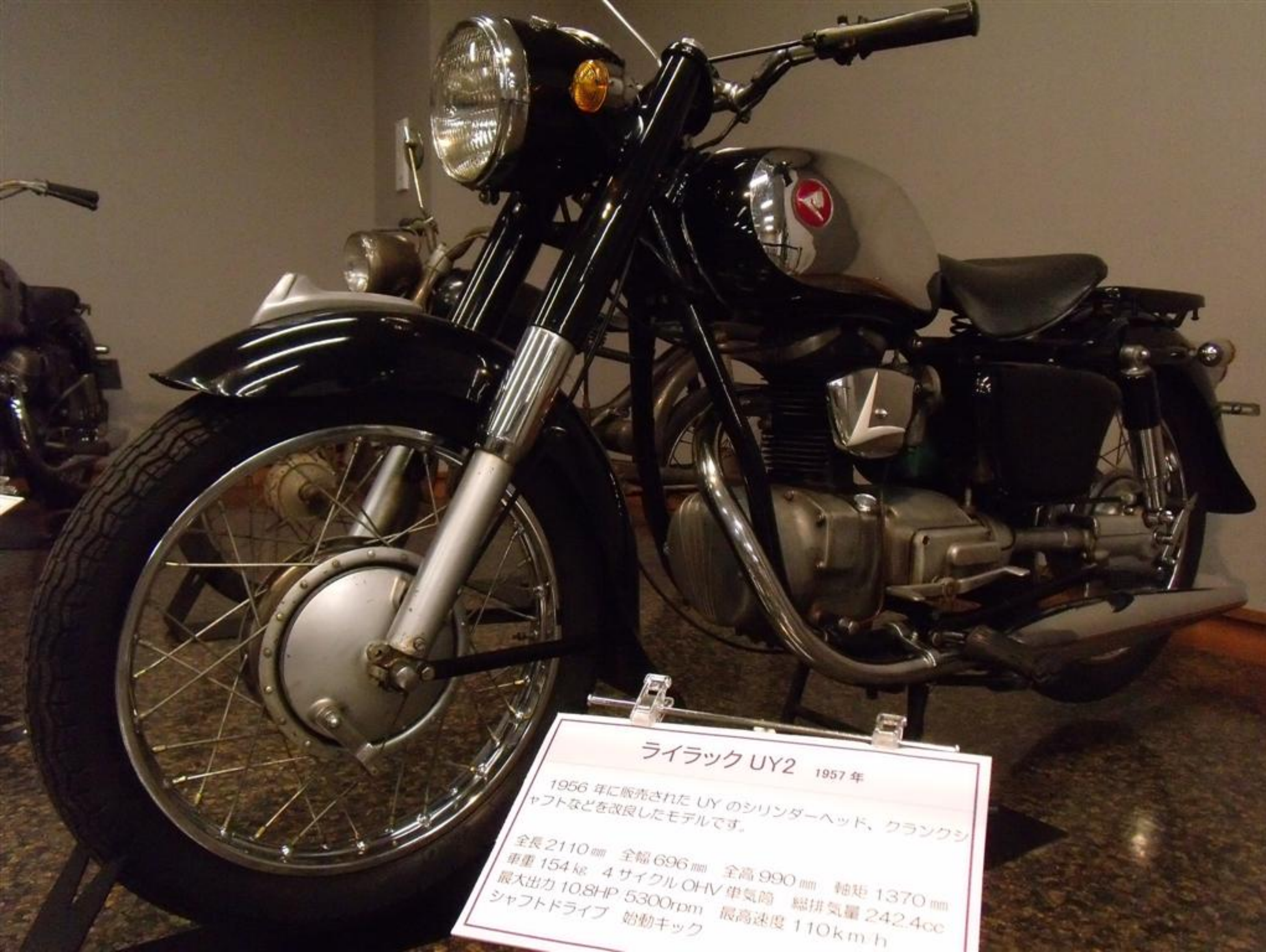
ライラックの伝説

ライラック UY2 1957 年

1956 年に販売された UY のシリンダーヘッド、クランクシャフトなどを改良したモデルです。

全長 2110 mm 全幅 696 mm 全高 990 mm 軸矩 1370 mm
車重 154 kg 4 サイクル OHV 単気筒 総排気量 242.4cc
最大出力 10.8HP/5300rpm 最高速度 110km/h
シャフトドライブ 始動キック

ライラックの軌跡



ライラック UY2 1957 年

1956 年に販売された UY のシリンダーヘッド、クランクシャフトなどを改良したモデルです。

全長 2110 mm 全幅 696 mm 全高 990 mm 軸距 1370 mm
車重 154 kg 4 サイクル OHV 単気筒 総排気量 242.4 cc
最大出力 10.8 HP 5300 rpm 最高速度 110 km/h
シャフトドライブ 始動キック





ニューベビーライラックDP90 1958 年

大ヒットを記録したベビーライラック JF の後継車として製造されたモデルです。ライラック初の量産 2 サイクルであり、フレームは 1 本パイプで構成されています。

全長 1820 mm 全幅 660 mm 全高 900 mm 軸矩 1200 mm
車重 73 kg 2 サイクル単気筒 総排気量 86.7cc
最大出力 5HP/5000rpm 最高速度 70 km/h
シャフトドライブ 始動キック

ライラックの軌跡



ニューベビーライラックDP90 1958年

大ヒットを記録したベビーライラックJFの後継車として製造されたモデルです。ライラック初の量産2サイクルであり、フレームは1本パイプで構成されています。

全長 1820 mm 全幅 660 mm 全高 900 mm 軸距 1200 mm
車重 73 kg 2サイクル単気筒 総排気量 86.7cc
最大出力 5HP/5000rpm 最高速度 70 km/h
シャフトドライブ 始動キック

ライラックの軌跡

ライラックLS18ー1 1959 年

画期的な V 型 2 気筒エンジンを搭載した新世代ライラックとして登場したモデルです。

全長 2030 mm 全幅 770 mm 全高 1000 mm 軸矩 1350 mm

車重 165 kg 4 サイクル OHV V 型 2 筒

総排気量 247.2cc 最大出力 18.5HP/7500rpm

最高速度 130 km/h シャフトドライブ 始動セルダイナモ

ライラックの軌跡



ライラック CF40 1960 年

1959年に発売されたCS28を基にフレームとエンジンを改良したスポーティモデルです。

全長 1980 mm 全幅 560 mm 全高 950 mm 軸矩 1300 mm
車重 122 kg 4 サイクル OHV V 型 2 気筒
総排気量 124.6cc 最大出力 11HP/8000rpm
最高速度 120 km/h 始動セルダイナモ

ライラックの軌跡



ライラックモペット AS71 1960 年

独創的なデザインをし、2サイクルのエンジンとギヤ駆動装置を搭載、プラスチック製の軽快なボディを持つスクーターです。

全長 1620 mm 全幅 624 mm 全高 985 mm 軸距 1180 mm
車重 69 kg 2サイクル単気筒 総排気量 50cc
最大出力 3.5HP/7000rpm 最高速度 70 km/h 始動セル

ライラックの軌跡



ライラック LS18-2 1960 年

S18 のフレームとタンクのデザインを変えたスポーティモデルです。

全長 2030 mm 全幅 770 mm 全高 990 mm 軸距 1350 mm
全重 166 kg 4 サイクル OHV V 型 2 気筒
排気量 247.2cc 最大出力 19.5HP/7800rpm
最高速度 130 km/h シャフトドライブ 始動セルダイナモ

ライラックの軌跡



ライラック C81 1960 年

丸正自動車製造株式会社が昭和 36 年に倒産しますが、その最後のモデルが C81 です。

全長 1870 mm 全幅 640 mm 全高 960 mm 軸矩 1240 mm
車重 123 kg 4 サイクル OHV V 型 2 気筒
総排気量 124.6cc 最大出力 11HP/9500rpm
最高速度 112 km/h シャフトドライブ 始動セルダイナモ

ライラックの軌跡



ライラックLS38-1

1959 年

4 段ミッションでかつ、セルとキック両方のスターターを備えたライラックのスポーツモデルです。

全長 2050 mm 全幅 645 mm 全高 990 mm 軸矩 1350 mm

車重 160 kg 4 サイクル OHV V 型 2 気筒

総排気量 247.2cc 最大出力 20.3HP/8000rpm

最高速度 140 km/h シャフトドライブ

始動セルダイナモ、キック始動

ライラックの軌跡













ライラック R92 セル付 (マグナムエレクトラ)

セルモーターを備え、内装、外装も新たに改良したのが、R92 (セル付) です。アメリカへの輸出車としてのマグナムエレクトラを発表後、ライラックの歴史は幕を閉じました。

全長 2105 mm 全幅 755 mm 全高 1090 mm 軸矩 1400 mm

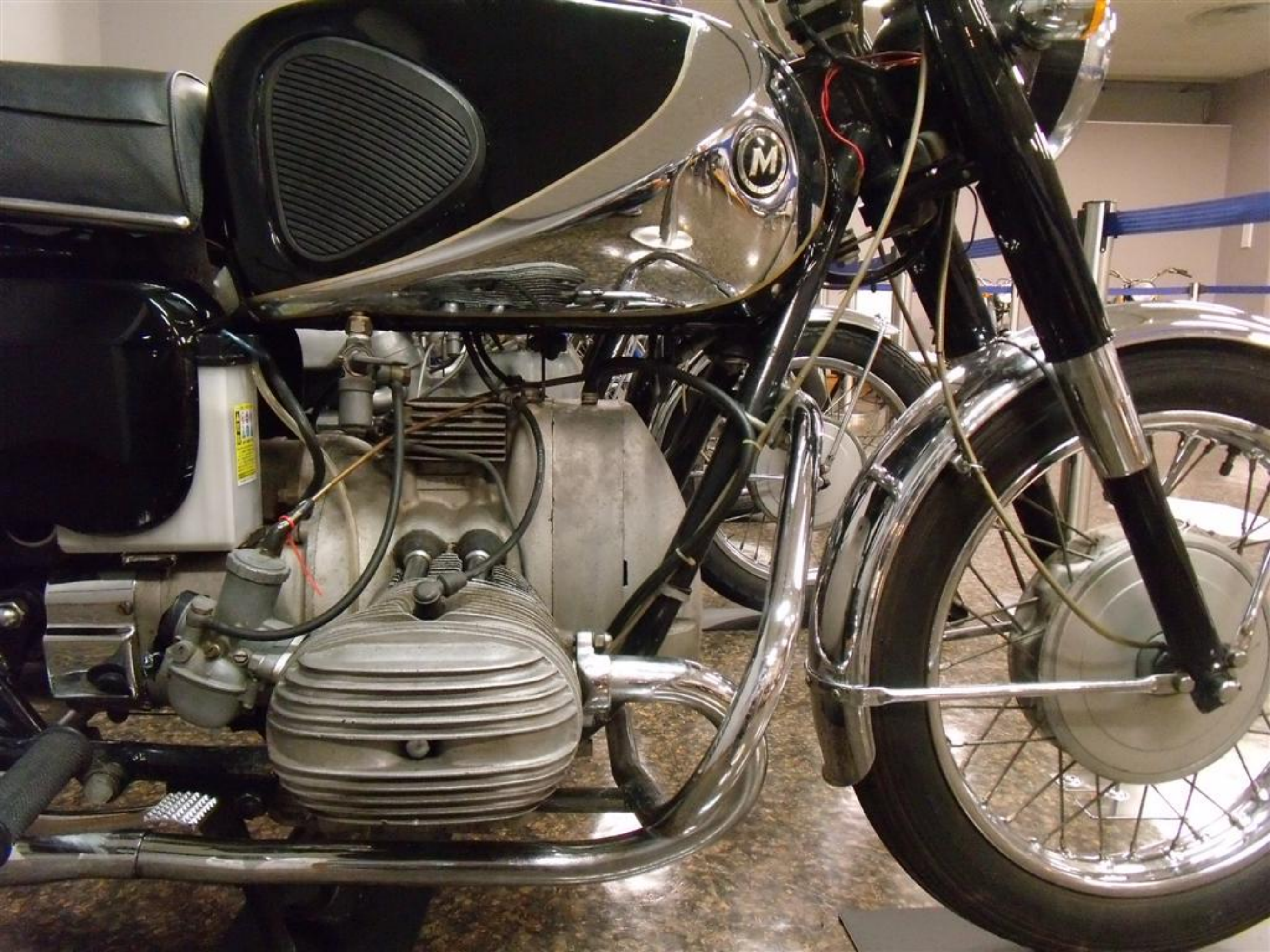
車重 188 kg 4 サイクル OHV 水平対向 2 気筒

総排気量 493cc 最大出力 38HP/6300rpm

最高速度 160 km/h シャフトドライブ 始動セル・キック

ライラックの軌跡







号の
64
しく記載され

幻の名車 C103

試作車が市場に出るのは有りえない事だと思うが、C103を見たという噂は絶えなかった。バイク誌の売買欄にC103の記事が載ったことがあったらしいとの話から調べたところ、モーターサイクリスト誌 '70年1月号の「中古車売買案内欄」にその記事を発見、これを手がかりに大阪の会員のA氏が約2年をかけ '97年2月ようやくその所在を確認、友の会で大事に長く保存したいとの申し出を快諾、譲渡いただいたものである。

'64年9月の第11回東京モーターショーに展示されて以来51年振りの一般公開である。

このC103がいかにして初代オーナー河井英治氏(故人)のもとに行ったのかは、別冊モーターサイクリスト '97年10月号のClassic edit、VOL.16 LILAC C103 (1964) 取材記事、ライラックC103型発掘ストーリーに詳しく記載されている。

C103 1964 年

1964 年の東京モーターショーに試作車として展示されたモデルです。大きな注目を集めました。が、会社の倒産により市販はされませんでした。幻の名車とも言われています。

全長 1910 mm 全幅 720 mm 全高 960 mm 軸距 1320 mm
車重 116 kg 4 サイクル OHC 水平対向 2 気筒
総排気量 125cc 最大出力 14.8HP/11000rpm
最高速度 130 km/h シャフトドライブ 始動キック

ライラックの軌跡



幻の名車

出るのは有りえな
は絶えななつた。
ったことがあつた
サイクリスト誌
その記事を見、
かけ「さす
に長く保存し
「東京モ
般公開である
いかにして初
行ったのかは、別冊
の Classic edit、VC
記事、ライラック
されている。





LS18 スペシャル

LS18-2をベースに自作のアルミシリンダー、オイルパンに
取替え、ギアの減速を稼ぐことでオイルポンプを増加してあ
ります。また、フェンダー、シートといった外装も新たに作り替
えたスペシャル車です。

ライオンワークス 提供





LS18 スペシャル

LS18-2をベースに白錆の消
除、キズの研磨、塗装の
仕上げ



たが
テング等
めく

14す。
走は
を5番下げ
さん
った。
森か

結果がめで

たが
ういた
で
くく

わ前に
ス

スカ クラッシュ バイノ 行ハル

← 参戦記 平成6年7月

柏本 増孝



Su

↑





0 GS のタンクを FRP で型取り装着、自作シートにフロントフォークはセリアーニ。
井上勝之氏

C81 スペシャルのいろいろ



C81 スペシャルのいろいろ



高校生の時にバイク雑誌で見て憧れたC103をイメージして造られた。塗色はもちろんショー展示車の青である。ライダー

「鉄と心とふれあいと」取材車

静岡県 内野英明氏

C81 スペシャルのいろいろ



C81 スペシャルのいろいろ



パリラ 250GS のタンクを FRP で型取り装着、自作シートにフロントフォークはセリアーニ。

姫路市 井上勝之氏

C81 スペシャルのいろいろ



C81 スペシャルのいろいろ



高校生の時にバイク雑誌で見て憧れたC103をイメージして造られた。塗色はもちろんショー展示車の青である。 ライダースクラブ

「鉄と心とふれあいと」取材車

静岡県 内野英明氏

C81 スペシャルのいろいろ



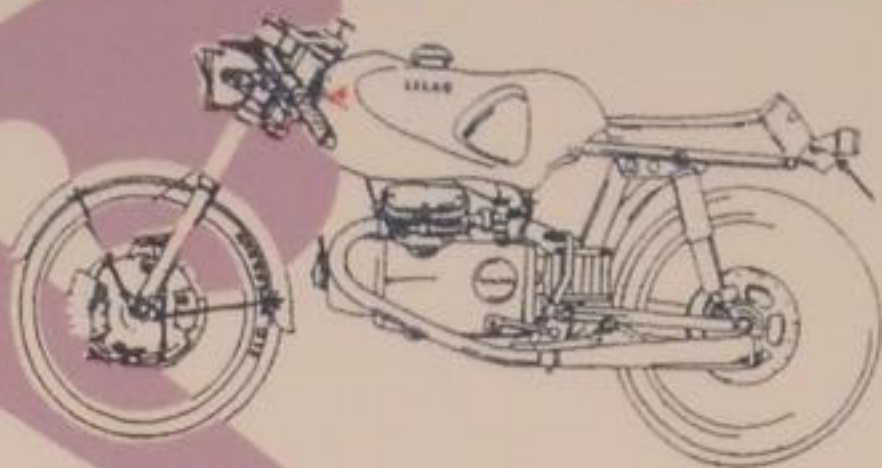
C81 スペシャルのいろいろ



50年代のI.S.D.T 出場車をイメージしてモディファイされた。

亀岡市 森至布氏

Soul Again



歴史に「・・・たら」はない。

が、もし丸正自動車製造が倒産せずに
続いていたら、

こんなオートバイに乗れたかもしれない。
あんなオートバイを造っていたかもしれない。

もし10年早く生まれていたら、

大らかで自由闊達な気風であつたろう
会社の「ライラックの人々」と共に、
オートバイを造る事が出来たかもしれない。

あの伊藤史郎とアサマのコースを走れたかもしれない。

しかし夢。

しかし・・・ *Soul Again*

LILAC forever

C81ス
時代の

高校生の
『鉄と心』
静岡県

パワラ
姫路市