

Magazine Article “**Japanen som försvam**”
pages 52 - 55 **Allt om MC** (Sweden) #1 2002

reproduced with the kind permission of the editor, Göran Svensson

by Ralph Walker, for the
Marusho / Lilac Motorcycle Register
www.MarushoLilac.com
August 10, 2005

Viewing and printing this document: The article is reproduced at 60% original size. It can be viewed easily in Adobe Acrobat or Adobe Reader by using the zoom in feature to read the text. When printing I recommend that you use a high printer resolution such as 1200 dpi for a laser printer, or 1200/1440 dpi for an inkjet printer. If printed at a lower resolution it will be difficult to read, even with magnification. As with all my pdf files, this file was composed in a size to be readily printable on either A4 or US Letter paper.

The image quality I have chosen for this file is ‘minimal’. This results in a file size which is 1/6 that of the best quality. This file is 1/100 the size of the original scans which I have on my computer. In other words, if you have a particular reason to need a higher-quality version, I can probably supply it.

LILAC LS-18 1961 Japanen som försvann

KÖRKILAR. Nisse och Maja-Lena Nilsson äger Sveriges förmodligen enda Lilac. Den hade stått stilla i många år när de tog över. Vissa motordelar saknades men resten av hojen var i ganska vettigt skick. Nu rullar den igen.

NÄSTAN NY. Nisse kör gärna med sin unika Lilac. Den är behändig och pigg och mullrar härligt. Vågmätaren visar knappt 1.500 mil och av känslan i reglage och växellåda att döma kan den siffran säkert stämma.



Lilac var en snygg och behändig liten V-twin från Japan. Men just när exporten skulle komma igång blev det tvärnit. Motorerna pajade på grund av några detaljer och firman gick i konkurs. Idag finns bara en handfull Lilac-hojar kvar i världen. En av dem finns faktiskt här i Sverige. Vi har provkört den – försiktigt.

TEXT & FOTO Mats Andreasson

Japanska motorcyklar? Det är väl Kawasaki, Suzuki och Yamaha det. Och Honda förstås.

Visst, i dag är det de här fyra som gäller. På 50-talet fanns det fler. De japanska vägarna vimlade av lättviktare från firmor som Tohatsu, Lilac och Meguro. Förutom de fyra stora märkena försvann de flesta snabbt igen. Lilac var ett av de små märkena som hängde med längst.

Mannen bakom Lilac hette Masashi Ito. Han hade tidigare jobbat tillsammans med Soichiro Honda, och började 1951 bygga motorcyklar i egen regi. Firman hette egentligen Marusho, men eftersom engelska namn var populära i Japan och fru Ito gillade syren döptes motorcyklarna till Lilac, som betyder syren på engelska.

Masashi Ito satsade, liksom Honda, på fyrtaktsmotorer och på att hålla hög kvalitet. Däremot föredrog han kardandrift framför kedja. Det fanns Lilac-maskiner i storlekar mellan 90 och 350 kubik och efterfrågan hemma i Japan var enorm. Det gick, kort sagt, som tåget för Lilac.

It's Lilac time

I slutet av 50-talet började hemmamarknaden bli mättad. Försäljningen gick allt trögare och många konkurrenter tackade för sig och plockade ner skylten.

Men inte Masashi Ito. Han tänkte minsann fortsätta bygga motorcyklar och bestämde sig, precis som Honda, för att satsa på export istället.

Förutsättningarna att lyckas verkade för all del mycket bra. Lilac hade just introducerat en helt ny serie V-tvinnar på 125, 250 och 300 kubik. De båda större maskinerna fanns, förutom i standardutförande, också i en tuff sportversion med dubbla förgasare och slimmade skärmar. Allihop var snygga att se på och bjöd på god saker som elstart och blinkers.

Mc-journalisten Gerhard Klomps skickade en rapport till Sverige där han skrev att "Lilac är en mycket modernt byggd motorcykel. Den 250:a som jag fick tillfälle att testa hade endast några få mil på nacken, men gick trots detta mycket gott".

Och i USA skrev Masashi Ito kontrakt med firman M-C Supply Company i Los Angeles. År 1960 drog de igång importen på allvar under parollen "It's Lilac time".

Alltverkade stämma för Lilac. Men redan efter några hundra sålda maskiner gick det grus i maskineriet.

Totalhaveri

Det var ett par föregångliga småfel som tyvärr fick stora konsekvenser. Dels en oljekanal till växellådan som ibland var dåligt urborrad, dels en typ av kolvringar som inte höll måttet.

I båda fallen blev följden totalhaveri och snart tröttnade de nya Lilac-ägarna. Försäljningen dalade samtidigt som garantikostnaderna gick i taket och 1961 gick Lilac-fabriken i konkurs.

Förutom de kanske 400 hojar som hann säljas på den amerikanska marknaden exporterades ungefär lika många till Australien. Några enskilda exemplar hamnade i Holland och Belgien. Här i Sverige hann vi aldrig se röken av märket.

Idag finns inte många Lilac-motorcyklar kvar i världen. Och chansen att någon av dem skulle finnas här i Sverige, där de inte ens såldes nya, måste vara lika med noll.

Så svarade vi i alla fall på en insändarfråga tidigare i år. Men det dröjde inte länge innan den bästa av läsekretsar hörde av sig till redaktionen och påpekade att vi hade fel.

Legionär på rymmen?

Därför befinner jag mig nu på Stallarholmen, strax utanför Strängnäs, med kameran i högsta hugg. I sökaren har jag en motorcykel som ingen trodde fanns, men som tydligen ändå finns – en svenskegistrerad Lilac.

Närmare bestämt en LS-18 från 1961, alltså en 250-kubikare i standardutförande. Den har troligen kommit hit som flyttgods en gång i tiden och ska ha tillhört en belgisk främlingslegionär. Fast det är kanske mest en bra historia, berättar motorcykelns ägare Nisse Nilsson.

När jag fick tag i den hade den stått stilla i många år men motorn verkar faktiskt aldrig ha skurit. Däremot var ena cylindern avslagen, kanske efter att motorcykeln varit omkull. Det kan mycket väl ha räddat den från att köras vidare till det bittra slutet, fortsätter han.

Usentendet påminner om en gammal BMW som krympt i tvätten. Eller kanske hellre en mini-Guzzi, med en V-motor på tvären i ramen och Kardandrift.

Allt om MC 01 2002 53

**V FÖR VINGL-
VARNING?** Blinkers på mc var något alldeles nytt i början av 60-talet. Nisses blinkerglas var skadade, men han har lyckats fälla in bitar från en släpvagnslykta så att skarvarna knappt syns. Det målade V:et lär stå för V-twin.



TALA OM ORIGINAL. Till och med den ursprungliga verktygsatsen finns kvar, med plastrulle och allt. Att det är rätt innehåll i rullen är lätt att konstatera. Varje verktyg är märkt med ett instansstempel Lilac. Syns nog tydligast på tändstiftshylsan.



SLÅTA YTÖR. Nisse har bytt olja och haft cylindrarna av. För övrigt är motorn orörd. Under den runda kåpan längst fram finns en kombinerad startmotor och generator, en så kallad dynastart. Kicken är bara reserv, går utåt som på en gammal BMW.

► Bensintanken ser däremot typiskt japansk ut. Den är delvis kromad och har en form som verkar lita en aning bakåt.

Örört originalskick

Lackeringen har en härlig patina och kromet är en aning prickigt på sina ställen, men allt är helt och rent. Helt sintrycket känns mycket genuint.

— Eftersom motorens kylvatten är så ovanlig har jag försökt behålla så mycket som möjligt i örört skick. Som väl var fanns det mesta på plats och gick att använda. Utom delar av motorn förstås, berättar Nisse.

Man skulle nog kunna säga att Lilacen hamnade hos rätt person. Nisse har hållit på med motorcyklar i många år, bland annat som elitförare i enduro. Han har också konstruerat växel-lådor till både Husqvarna och Husaberg.

De kunskaperna kom väl till pass när motorn skulle igång. Visserligen dök det upp en komplett cylinder med topp i Holland, men många andra delar har han fått tillverka själv.

Som kolvorna. En original fanns kvar och fick tjäna som mall. Nisse började med att fiska upp ett par överblivna kolvar med rätt diameter ur sin bra-att-ha-låda.

Eftersom kolvbultshålet råkade sitta på fel håll fick han säga av dem på mitten, vrida ena delen 90 grader och låta Per-Håkan Andersson i Enköping trola ihop dem igen med hjälp av svetsen. Som avslutning satte Nisse upp dem i svaren och gjorde dem runda igen.

Inget för nybörjaren kanske, men Nisse håller en ödmjuk stil och får det hela att låta ganska enkelt.

Provstart

— Sedan var det bara att klämma dit kolvorna, skruva på cylindrarna och ställa ventilen. Min fru Maja-Lena hade lyckats hitta en verk-

MINI-GUZZI. Lilac satte på en fyrtakts V-twin på tvären i ramen, kardandrift och elstart. Precis som Moto Guzzi. Fast Lilac var förstas fem år före. Nisses är en 250-kubik: are från 1961 med modellbeteckningen LS-18.



MODERNA TIDER. Hastighetsmätaren med vit botten och de fina reglagen på tumavstånd ger ett modernt intryck. Alla originaldetaljer är intakta. Till och med de ursprungliga vajrarna med smörjpipor finns kvar.

stadshandbok på Internet, så ventilspelet är helt enligt fabrikkens rekommendationer. Jag har naturligtvis bytt olja också. För övrigt tänker jag inte göra något åt motorn förrän jag måste, säger Nisse.

— När det blev dags för startförsök samlades kvarterets ledig-

hetskommitté, laddade med skadeglada kommentarer. Efter några klickar brakade Lilacen till allas förvåning igång. Minst lika förvånade blev vi över ljudet, mer som en stor Ducati än som en liten 250, fyller Maja-Lena i.

Under tiden Nisse och Maja-Lena berättar, passar jag på att ta

några detaljbilder. Fina detaljer är det gott om på den här maskinen. Baklyktan måste ha varit 20 år före sin tid. En fyrkantig långsmal historia med blinkers i ändarna och ett stort V som gissningsvis står för V-twin.

Själva motorn ser ut som ett aluminiumrör med två cylindrar på. En liten rymdraket som landat mellan rambenen.

Och som pricken över iet rullar Nisse ut en komplett uppsättning originalverktyg. Vart och ett är stämplat med ett litet Lilac-L, samma symbol som finns på hastighetsmätaren och bensintanken.

Nybesiktigad

— Det är bara några veckor sedan jag fick dit de sista bitarna och kunde åka till besiktningen. Det gick bra, men några långa sträckor har jag inte hunnit köra än. Längsta turen hittills var till knuttfiket i Mariefred, fyra mil tur och retur. Men allt verkar fungera precis som det ska. Om du vill får du gå till en provtur, föreslår Nisse.

Jag tackar naturligtvis ja. Inte

utan viss hävan grenslar jag den unika maskinen.

Första intrycket är att den är ovanligt låg och kompakt. Lätt att kliva på, med en sadelhöjd på bara 80 centimeter, lätt att balansera när man står stilla. Det märks att V-motorn ger en låg tyngdpunkt.

Andra intrycket är att Lilacen känns väldigt modern, den är ju ändå 40+. Det finns både blinkers och elstart. Reglagen sitter bekvämsamlade på tumavstånd från handtagen, precis som på dagens hojar. Hastighetsmätaren är lättläst och innehåller också en vägmätare.

Spännande

När jag tittar på vägmätaren drar jag mig till minnes några rader ur Cock van de Heuvels bok *Japanese motorcycles*. Där skriver han att de flesta Lilac-motorerna klappade ihop för gott efter ungefär 1.500 mil. Nisses vägmätare står på 1.426 mil.

— Näja, vad vore livet utan spänning, tänker jag och sneglar på Nisse.

Han verkar inte ett dugg bekymrad, så jag repar mod och trycker på startknappen. Motorn hoppar igång på direkten. Den låter verkligen fint, dovt och mullrande.

— Växelföljden är litet mysig. Den får vara en japansk specialitet, ungefär som kamikaze. Fri-läget är längst upp och därifrån ligger alla växlar neråt. Men växelföljden går runt, så nedanför fyran kommer du tillbaka till friläget igen. Och neråt en gång till betyder ettan. Kanske inte så bra om man fått upp farten ordentligt, varnar Nisse.

Piggelin

Enda påminnelsen är en liten gul lampas som lyser när turen är i. Den ska förhoppningsvis få föran att komma ihåg att det bara finns en växel kvar neråt. Jag lägger i ettan och rullar iväg, hela tiden med ett öga på den gula lampan.

Väl ute på vägen blir jag än en gång förvånad över hur modern Lilacen känns. Behändig och lättkörd men ändå stadig. Bromsarna tar som de ska, kopplingen är lättjabbig och växellådan klickar i utan problem. Hela hojen känns tajt, som det brukar beta. Och än så länge har jag lyckats vävla rätt, peppar, peppar, med viss hjälp av den gula lampan.

Det är väl inte läge för några fullgasprov direkt, så jag nöjer mig med att pysa fram litet lugnt på vägnarna runt Stallarholmen. Efter hand blir jag mer och mer förtjust i den lilla V-tvningen. Den går väldigt mjukt och fint, låter mysigt och är förvånansvärt piggt med tanke på att motorn bara är på 250 kubik.

— En rolig liten höj helt enkelt, tänker jag när jag lämnar tillbaka Lilacen. Synd att Nisses maskin är det enda exemplaret i landet. Eller är den inte det?

Fakta

modell

Lilac LS-18 1961

tillverkare

Marusho Motorcycle Company Ltd, Hamamatsu, Japan.

motor

Motor Typ: Tvåcylindrig V-motor med ventilspelet på längden i ramen. 66 grader mellan cylindrarna. Lufthöjd. **Ventilsystem:** OHV, högt liggande kamaxel i vinkeln mellan cylindrarna. 2 vent/cyl. **Cylindervolymer:** 247 cc. **Borr x slag:** 54 x 54 mm. **Kompression:** 7,8:1. **Effekt:** 11 kW (18,5 häk) / 7.800 rpm. **Toppastighet:** 130 km/h. **Bränslesystem:** Förgasare, 1 x 22 mm. **Smörjsystem:** Vålump. **Transmission:** Koppling av bittyp. 4-växlad låda, kardana. **Elsystem:** Batteri, 12 volt.

chassi

Ram: Dubbel väggarm av stål. **Fjädring f/b:** teleskopgaffel / baksving med dubbla stötdämpare. **Bromsar f/b:** trumbröms. **Däck f/b:** 3,25 x 17.

mått & vikt

Torrsvikt: 166 kg. **Sithöjd:** 800 mm.



KOPIERA MERA. Många japanska mc-fabriker började med att kopiera västerländska maskiner. Lilac LB från 1951 var alldeles väldigt lik en tysk Zündapp. Med 150 kubik och bara två växlar var den knappast någon raket. Sålades bara i Japan.



SMÅ CODINGAR. Lilac byggde också ett par sporthojar med dubbla förgasare, slimmade skärmar och läckert långa ljuddämpare. De fanns i storlekarna 250 och 300 kubik och kallades Lancer Mark V, som du kan se på de fejkade startnummerskyltarna. Mums.



OM IGEN. Marusho ST, eller R92 som den också kallades, var BMW-kopian som skulle få fart på affärerna. Fast det gick inget vidare.



IT'S LILAC TIME

SHAFT GEAR DRIVE
POWERFUL V-TWIN ENGINE
EXCELLENT CELL STARTER
TOP DESIGN AND STURDY BODY
COMFORTABLE AND SAFE DRIVING

MODEL

150	Typ	880cc
150	Typ	1000cc
150	Typ	1000cc
150	Typ	1000cc

© MARUSHO MOTORCYCLE CO., LTD.
MARUSHO MOTORCYCLE CO., LTD.
1-1-1, Marusho-cho, Hamamatsu, Japan

Vad hände sen?

Det blev faktiskt en liten fortsättning på sagan om Lilac. Efter konkursen 1961 försörjde sig Masashi Ito som underleverantör till Honda under några år. Men 1964 var han mogen för ett nytt försök.

Namnet Lilac kändes förstås litet visst, så Ito dämpade av sitt gamla firmanamn Marusho istället. Han lyckades hitta en ny importör i Kalifornien och fick kontrakt på att leverera 100 motorcyklar i månaden.

Den här gången kopierade han boxer-motorn från en BMW 500 mer eller mindre rakt av och satte den i en något förstärkt Lilac-ram. Vips hade han fått fram en konkurrent till de engelska 500-kubikarna som sålde så bra i USA.

Men trots snygga former och det imponerande namnet Marusho ST Magnum Electra ville det sig inte riktigt den här gången heller. Fast

nu berodde det mest på samarbetsproblemet med den amerikanska importören. Efter modellåret 1967 och drygt 900 exemplar gav Masashi Ito upp motorcykelbygget för gott.

Fabriken lär ha gått över till att göra riskokare. Sådana man har i köket. Vill du veta mer om Lilac och Marusho? Besök hemsidan www.marushocollac.com/

LILAC TIME-OUT. Allt verkade stämma när Lilac gick in på den amerikanska marknaden år 1960. Så här såg annonserna från importören M-C Supply Company ut. Men redan efter några hundra maskiner var det dags för time-out, som Mona skulle sagt.