



This is a reprint of the article *Lilac 500 Magnum Electra 1967 / La fleur fanée*, found on pages 32-36 of the French magazine ***motolégende***, number 165, February 2006.

It is reproduced with the kind permission of Editor-in-Chief Jean-François Gittard. The magazine's contact information follows:

MOTO LÉGENDE - BP 411
77309 Fontainebleau Cedex
FRANCE

TÉL: 01 60 39 69 69
FAX: 01 60 39 69 00

Rédaction: motoleg@lva.fr
Website: www.Moto-Legende.fr

Copyright notice: The content is copyright © by MOTO LÉGENDE. The contents of MOTO LÉGENDE may not be reproduced without the written authorization of the editor. This presentation is copyright © 2006 by the Marusho/Lilac Motorcycle Register (www.MarushoLilac.com). Because the rights to the content do not belong to the Marusho/Lilac Motorcycle Register, permission to distribute this reprint file outside the Register's website cannot be granted.

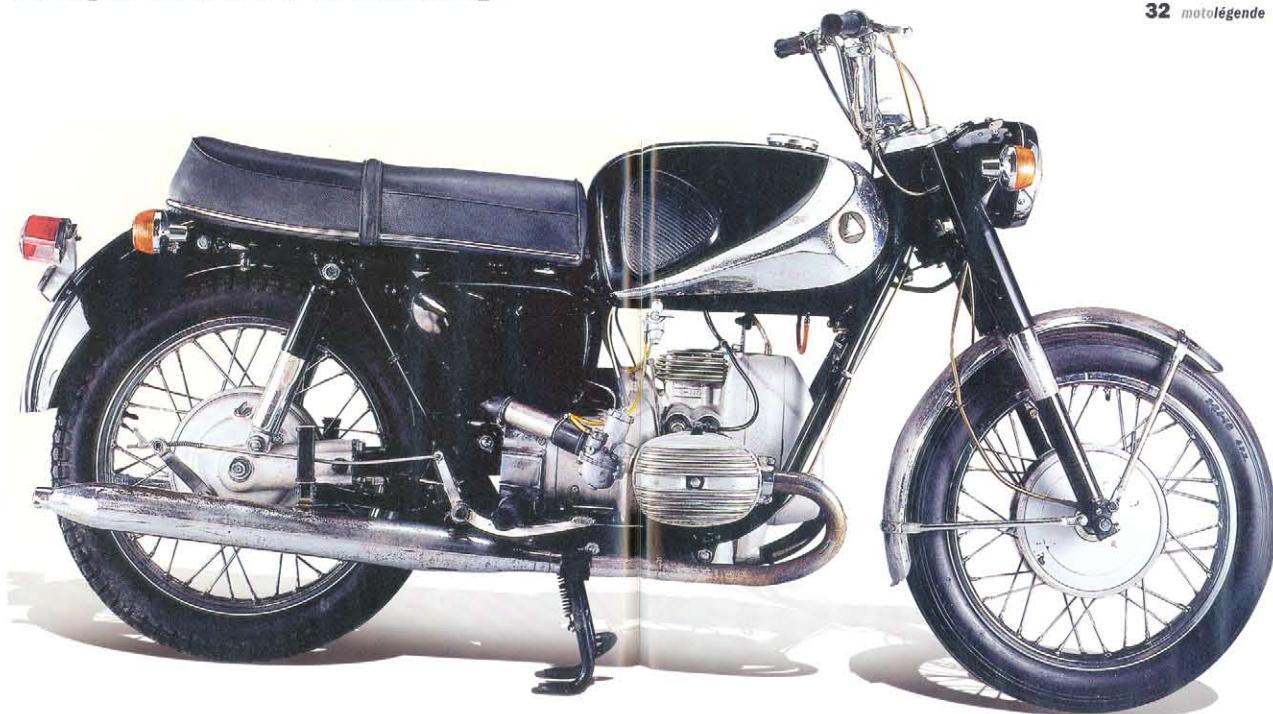
LILAC 500 MAGNUM ELECTRA 1967

La fleur *fanée*

PAR TED DENEU — PHOTOS JEAN-PIERRE PRADÈRES

Sur notre continent, les Lilac (traduction de lilas en anglais) sont très rares. Cette copie de BMW R 50 fut le chant du cygne d'une petite entreprise nippone souvent innovante, mais pas assez douée en marketing.

32 *motoLégende* | N° 165



En décembre 1967, un gros concessionnaire parisien, Paul Ladevèze, flairant le raz de marée japonais sur l'industrie motocycliste, importe deux Lilac 500, une R92 et une Electra, celle-là même qui illustre notre article et qui est restée dans son jus d'origine.

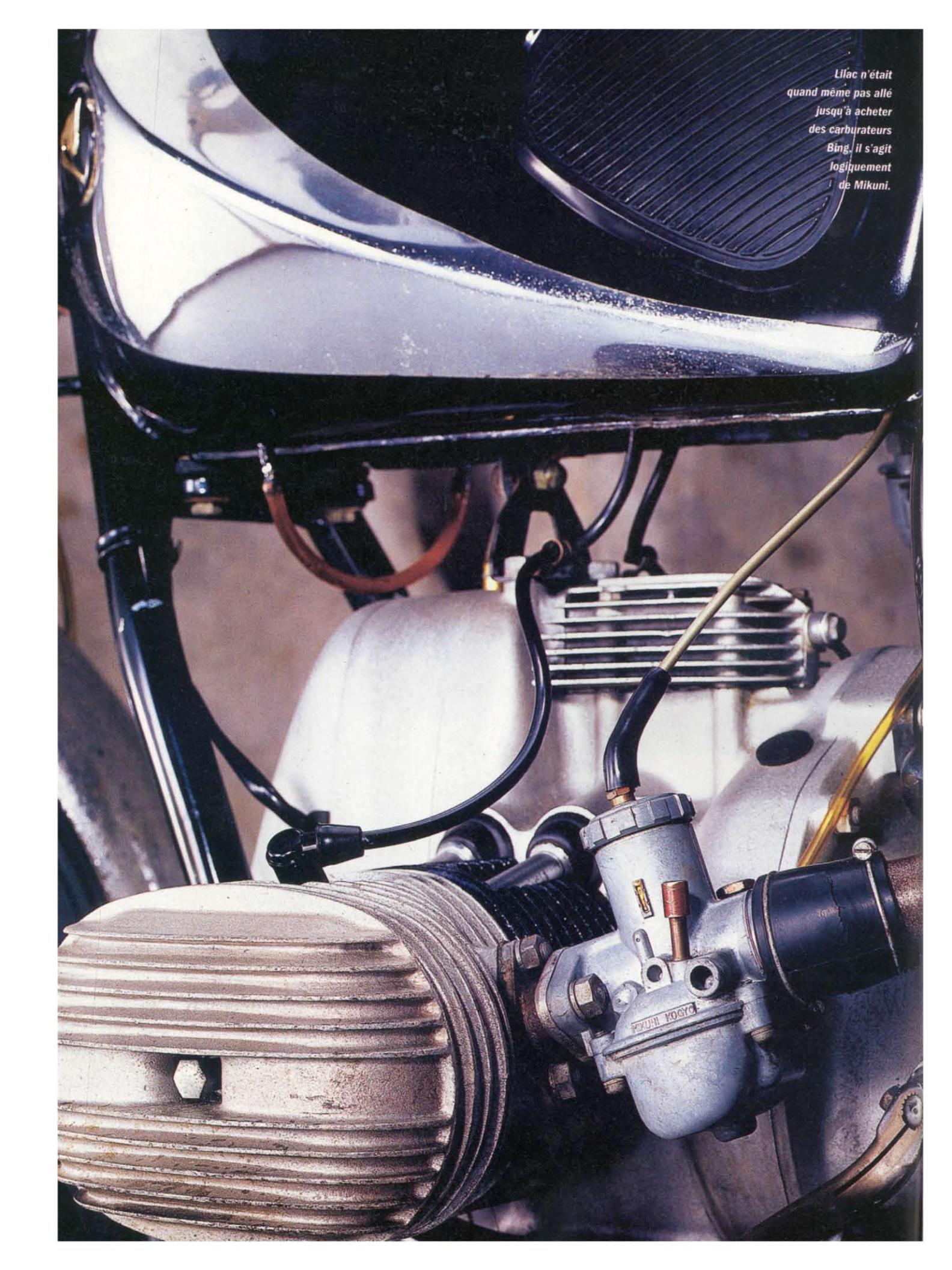
Pas besoin de lunettes grossissantes pour deviner de quel modèle elle est inspirée. Le moteur est clairement copié sur la BMW R 50 produite de 1955 à 1969, le flat-twin 500 reprenant même les cotes carrées des fameuses bavaroises (68 x 68 mm). Si le "copié-collé" du groupe propulseur ne fait pas de doute, la partie-cycle est en revanche plus moderne que celle de l'original avec une fourche télescopique et un cadre plus en phase avec son époque. Il est vrai qu'en matière de cadre, la copie s'était inspirée de celui des Honda, s'équipant évidemment chez des fournisseurs du déjà premier constructeur mondial à l'époque. Ça se voit au premier coup d'œil en ce qui concerne les clignotants, mais les freins et le dessin du cadre devaient aussi sans doute quelque chose à l'écusson ailé.

L'une des cinq dernières

Mais reprenons le cours de l'histoire. Les deux motos arrivent donc en France en décembre 1967 et l'usine ferme ses portes quasiment en même temps, les flat-twins 500 n'ayant pas convaincu les clients américains, là où la firme exportait la majorité de sa production. Paul Ladevèze n'importa donc jamais la marque et conserva les deux motos de son vivant même si plusieurs offres d'achat lui furent faites. A ce moment-là, ce furent les deux seules Lilac arrivées sur le continent européen selon le spécialiste américain de la marque, Ralph Walker, même si par la suite quelques motos furent importées par des collectionneurs. Seulement 123 Electra sortirent de chaîne. Le modèle que vous avez sous les yeux porte le numéro de cadre 1 119 alors que la série s'arrêta à 1 123.

Cette marque quasi inconnue chez nous fit partie des nombreux fabricants de deux-roues au Japon après la Seconde Guerre

Apparement, les deux seules Lilac arrivées en Europe en 1967 étaient dues à l'initiative de Paul Ladevèze

A close-up, low-angle photograph of a motorcycle engine. The engine is silver and polished, showing signs of use. In the foreground, a carburetor with a blue body and a black top is mounted on the engine. The word 'MIKUNI' is visible on the carburetor body. A black cable is attached to the carburetor. Behind the carburetor, a large, ribbed cylinder head is visible. In the background, a black leather saddlebag is attached to the engine. The lighting is dramatic, highlighting the metallic surfaces and the texture of the leather saddlebag.

*Lilac n'était
quand même pas allé
jusqu'à acheter
des carburateurs
Bing, il s'agit
logiquement
de Mikuni.*

► Même les échappements ont un air de ressemblance avec la production ba de l'époque. Notez que cette moto est dans son jus d'origine.

MOTO STUDIO



mondiale. Si elle commença avec des petites cylindrées, il est à noter qu'elle ne s'intéressa qu'aux quatre-temps (l'influence Honda ?) et qu'après différents problèmes, dont l'absence de réel modèle utilitaire dans la gamme, elle dut une première fois fermer ses portes en 1961 et ne refit surface qu'en 1963. Les affaires reprennent doucement et outre la 500, furent aussi étudiées une 125 et une 250 flat-twin sur le même principe sauf que ces dernières seraient restées à l'état de prototype.

Quelques Lilac 500 auraient été construites en 1965, mais la majeure partie des 600 exemplaires de Lilac R 92 (Marusho ST aux USA) semble avoir vu le jour durant l'année 1965. Ce modèle, avec des carburateurs de 22 mm développait autour de 36 ch. Elle fut essayée par Cycle World aux USA à l'époque et chronométrée à 79 mph, soit 127 km/h en vitesse de pointe.

En 1966 sort la Magnum en seulement 180 exemplaires, ça commence à sentir le roussi d'autant qu'apparemment la

fiabilité laisse un peu à désirer. C'est exactement la même base, avec un rapport volumétrique plus élevé et des carburateurs de 28 mm, la puissance passant alors à 40 ch, à comparer aux 35 ch d'une BMW R 50 S sortie six ans auparavant. Il ne faut pas oublier que la BMW R 69 S est sortie elle aussi en 1960 et

▼ Côté partie-cycle, l'Inspiration est plutôt à chercher du côté de Honda.



FICHE TECHNIQUE

■ **MOTEUR** — Bicylindre à plat transversal à distribution par tiges et culbuteurs. 494 cm³ (68 x 68 mm). 40 ch à 7 000 tr/min. Rapport volumétrique : 9,6 à 1. Deux carburateurs Mikuni Ø 28 mm. Allumage batterie-bobine. Embryage monodisque à sec. Boîte à quatre rapports avec sélecteur au pied gauche. Démarrage électrique + kick.

■ **PARTIE-CYCLE** — Cadre tubulaire double-berceau. Fourche télescopique et suspension arrière oscillante à deux combinés. Deux freins à tambour simple-came. Pneu av/ar. : 3,25 x 18 / 3,50 x 18. 188 kg pour environ 160 km/h.

que ses 600 cm³ lui autorisaient une puissance de 42 ch, avec certainement un couple bien plus conséquent et une fiabilité supérieure. Enfin, en 1967 arrivent les derniers modèles, l'Electra avec démarreur électrique qui conservait tout de même le kick car la batterie ne supportait pas les mises en route trop fréquentes. Comme on l'a vu plus haut, seulement 123 Magnum Electra sortirent de l'usine d'Hamamatsu avant que l'usine ne soit reprise par Mitsubishi. Selon Ralph Walker, il en subsisterait une cinquantaine, autrement dit vous ne risquez pas d'en rencontrer à tous les coins de rue, surtout en Europe.

Au cours de son histoire, Lilac fut approchée par Suzuki, intéressée par les connaissances en matière de quatre-temps du petit constructeur. Mais son fondateur Masashi Ito ne voulait pas

être racheté par un concurrent de Honda afin de ne pas faire de tort à ce dernier ! L'honneur japonais n'est pas qu'une fable. Malgré tout, au moins 50 000 machines sortirent des usines Lilac en 20 ans et Masashi Ito décéda le 23 mars 2005, emportant avec lui une part de l'histoire de la moto japonaise.

Remerciements à Hubert Rigal

(www.classic-motorbikes.com) pour le prêt de la Lilac.

Nos sources : le livre "Motos Japonaises, 100 ans d'histoire" par D. Ganneau et F.-M. Dumas aux éditions ETAI, et le formidable site de l'américain Ralph Walker, www.marusholilac.com, qui est très certainement le meilleur endroit pour en apprendre sur la marque.



▲ Noir et chromes, grippé-genoux, en 1967 cette esthétique commence à dater.

► Pour cause de fournisseur commun et également pour faire des économies, les clignotants sont identiques à ceux des Honda contemporaines alors que les voyants dans le compteur ne sont pas chose courante sur les européennes d'alors.

MARUSHO-LILAC : 1948-1967

Masashi Ito fit ses premières armes en même temps qu'un certain Soichiro Honda, qu'il connaissait bien et pour lequel il avait un grand respect. Quels que soient les modèles, Masashi Ito voulut toujours adopter les meilleures technologies ce qui n'était pas forcément un bon calcul dans le Japon de l'après-guerre fortement appauvri par le conflit.

A titre d'exemple, tous les modèles, y compris les plus modestes, recevaient une transmission par arbre et cardan, solution certes avantageuse pour le client mais coûteuse à fabriquer. Il aurait fallu que la technique s'incline face

à la gestion commerciale et ce fut, entre autres, ce qui causa la perte de cette marque. Même si la copie était courante au Japon à cette époque-là, on ne peut manquer de relever quelques très beaux modèles comme une 125 et une 250 V-twin sorties en 1959 et inspirées par la Victoria 350 Bergmeister. Après divers soucis financiers, les premières flat-twins 500 sortirent en 1964, mais l'originalité et la sophistication qui avaient contribué à asseoir l'image de la marque n'étaient plus qu'un souvenir. Il aurait fallu que la copie soit nettement supérieure à l'originale ce qui n'était pas le cas.

