



En 1954, Monnet-Goyon cible visiblement la clientèle féminine avec sa Starlett.

MONNET-GOYON STARLETT ET DOLINA Seule l'idée de base était bonne...

L'originalité visuelle de la Starlett n'est pas en cause dans son échec même si elle est inhabituelle. Moto carénée ou scooter à grandes roues, on hésite à la qualifier. Monnet-Goyon a déjà connu, 30 ans auparavant, une période de création très originale, de l'Auto-mouche au Vélauto. En 1953, la présentation de la Starlett n'est qu'un retour aux sources. Elle apparaît comme le pendant français à des engins comme le Guzzi Galletto ou la Velocette LE. Au contraire de ces machines, la propulsion fait dans le minimaliste. Monnet-Goyon reste fidèle au moteur anglais Villiers, utilisé par la firme de Macon depuis 1920, en achat direct d'abord, puis en construction sous licence. Le 98 cm³ Villiers/MG monté sur la Starlett ne développe que 2,7 ch à 4 800 tr/min et ne dispose dans son bloc-moteur que de deux vitesses ! L'utilisation de la Starlett en duo en est pénalisée et sa vitesse maximum dépasse que de peu 60 km/h...

La réussite commerciale d'un deux-roues doit s'appuyer sur une qualité irréprochable du produit, des performances suffisantes, un réseau de distribution étoffé et un service après-vente efficace. Avec sa Starlett, Monnet-Goyon n'était performant dans aucun de ces domaines.

L'intelligente partie-cycle de cette machine méritait beaucoup mieux. Son cadre en tôle emboutie est réalisé d'une seule pièce, en incluant totalement le garde-boue arrière. La fourche télescopique, simpliste dans sa réalisation, possède malgré tout un correcteur Grégoire, ce qui compense un peu sa rusticité. Avec des pneumatiques sous dimensionnés (6.00 x 6), le confort n'est pas plus enthousiasmant que les performances. Ces handicaps nuisent commercialement à cette machine dont l'esthétique est plutôt réussie.

Elle est due à un affichiste de renom, Alex Kow. C'est sa première réalisation importante en tant que styliste, mais il réalise depuis des années tous les dessins publicitaires d'Hotchkiss et de Panhard. Son travail sur la Starlett n'a rien à envier aux meilleures réalisations étrangères.

Accueil favorable et rapides déceptions

À leur sortie en 1954, les Starlett sont bien accueillies. Intégrées statistiquement dans la catégorie vélomoteurs, elles permettent à Monnet-Goyon de de-

venir le troisième constructeur français en devançant, pour la première fois, Terrot. L'utilisation de tôles trop minces, malgré les préconisations du bureau d'études, et de peintures de mauvaise qualité, sans précautions d'apprêts, va amener une cascade de retours chez les agents. Les criques et ruptures se multiplient sur des Starlett qui ont perdu beaucoup de leur séduction...

Mea culpa et fiabilisation

Au salon 1954, Monnet-Goyon diffuse un communiqué annonçant des renforts de structure et une meilleure protection du métal avant la peinture définitive. Elle admet de ce fait de grandes déficiences dans la fabrication des Starlett. Ce salon donne aussi le départ à une gamme de Starlett, l'ancienne, type S2 GDC fiabilisée, mais toujours peinte "vert outillage", une S2S avec enfin quelques chromes et des moyeux-freins,

COMMENT LES RECONNAÎTRE ?

1953-1955 : 98 cm³
S2G DC, verte.

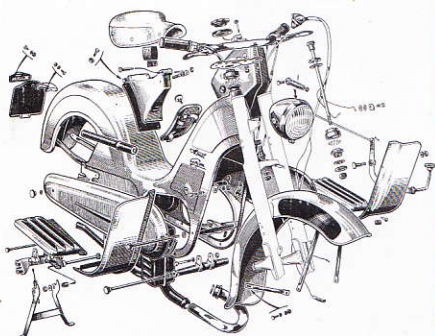
1954-1955 : 98 cm³
S2 L Luxe à moyeux
freins, bleue ou jaune.

1955-1957 : 112 cm³
S2 L Grand Luxe,
jaune ou bleue.
98 cm³ S2 S Standard,
bleue.

1956-1957 : 112 cm³
S2 R à suspension
arrière et kick.

1957-1958 : 112 cm³
Dolina, roues de 16",
bleue ou grise.

1958 : 112 cm³
Dolina, champagne.
Support de selle
avancé.



Le cadre en tôle emboutie inclut le garde-boue arrière. L'ensemble est constitué d'une seule pièce.

Dolina est la traduction italienne d'un nom de gouffre souvent appelé "aven"...

Une Starlett aujourd'hui

Très fatiguées en général – elles étaient presque de naissance – les Starlett sont bon marché, à 400-500 € c'est un achat intéressant, car l'engin est original. Ne pas espérer, après restauration, la transformer en une machine de valeur, mais plutôt en un véhicule peu courant et donc remarqué ! Le moteur qui équipe les Starlett, qu'il soit en 98 ou en 112 cm³, a été monté par Monet-Goyon sur de nombreux vélomoteurs et n'est pas rare dans les bourses. Une restauration de Starlett n'est pas une aventure, pourquoi s'en priver... ■

BIBLIOGRAPHIE

■ **MAGAZINES**
Moto Légende n° 37 et 38.
Le Scooter n° 65.
Moto Revue n° 1136, 1186, 1214 et 1272.
Revue Technique Motocycliste n° 78 et 130.
Scooter Magazine n° 61.

■ **LIVRES**
Monet Goyon 2^e album, les Années Cinquante par Jean Goyard, ed Club du Vieux Guidon.
Monet Goyon 3^e album, Documents d'Époque 1920-1960 par Jean Goyard, ed Club du Vieux Guidon.
Monet & Goyon la Moto Française par Michel Gagnaire et Franck Meneret, ed. ETAI.

STARLETT PROTOTYPE 1953

Le prototype de 1953 est très proche du modèle de série, à quelques détails près.



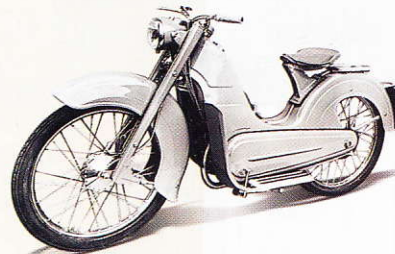
STARLETT S2G DC 1953



La première Starlett de série, la S2G DC, est motorisée par un Villiers de 98 cm³ et a encore des tambours latéraux.

STARLETT S2 S 1954

En 1954 est présentée la Starlett S2 S reconnaissable à ses moyeux-freins centraux.



STARLETT S2 L 1954



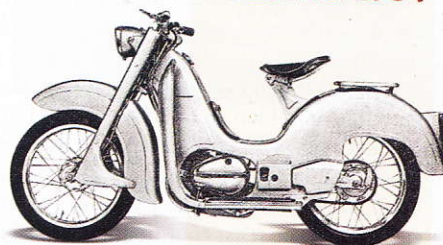
La Starlett S2 L se différencie de la S2 S par quelques chromes supplémentaires et des coloris plus gais.

STARLETT S2 R RECORD 1956

La S2 R Record marque une évolution importante dans la gamme Starlett avec sa suspension arrière et son démarrage par kick.



DOLINA 1957



La Dolina, une évolution de plus de la Starlett, est représentée ici avec son panneau latéral démonté pour accéder au Villiers de 112 cm³.

en coloris jaune ou bleu. Malgré ces améliorations, la plus chère de ces Starlett reste en dessous de la barre des 100 000 F (environ 2 090 € de 2009). L'étalon prix à cette époque est celui de la 125 cm³ D45 de Motobécane, qui est à 109 000 F.

Plus puissantes, enfin...

L'adoption d'un moteur de 112 cm³, à partir du salon 1955, répond aux demandes des usagers qui vont dépasser cette fois les 70 km/h. Les deux premiers modèles à en être pourvus sont la S2L, devenue plus attrayante avec des jantes et un guidon chromés et une Grand Luxe où s'ajoute des moyeux-freins. Une Standard reste commercialisée pour épuiser le stock de moteurs 98 cm³. Le 112 cm³ (50 x 57 mm d'alésage x course) est une évolution propre à Monet-Goyon, obtenue en augmentant l'alésage du 98 cm³ de 3 mm. Ses 3,2 ch n'en restent pas moins parfois insuffisants...

Dernière version, la Dolina

Monet-Goyon espère relancer ses ventes de Starlett en abandonnant l'appellation sur une évolution de Starlett Record S2R, présentée au salon 1956. La Dolina, nouveau nom de baptême de la Record, est équipée d'une suspension arrière à très faible débattement, d'un vrai kick au pied qui remplace le lanceur à main et de roues de 16 pouces. En pleine période de crise et avec un prix de 125 cm³, la Dolina est un échec et sa construction ne dépassera pas 1958. Prémonitoire son nom ?