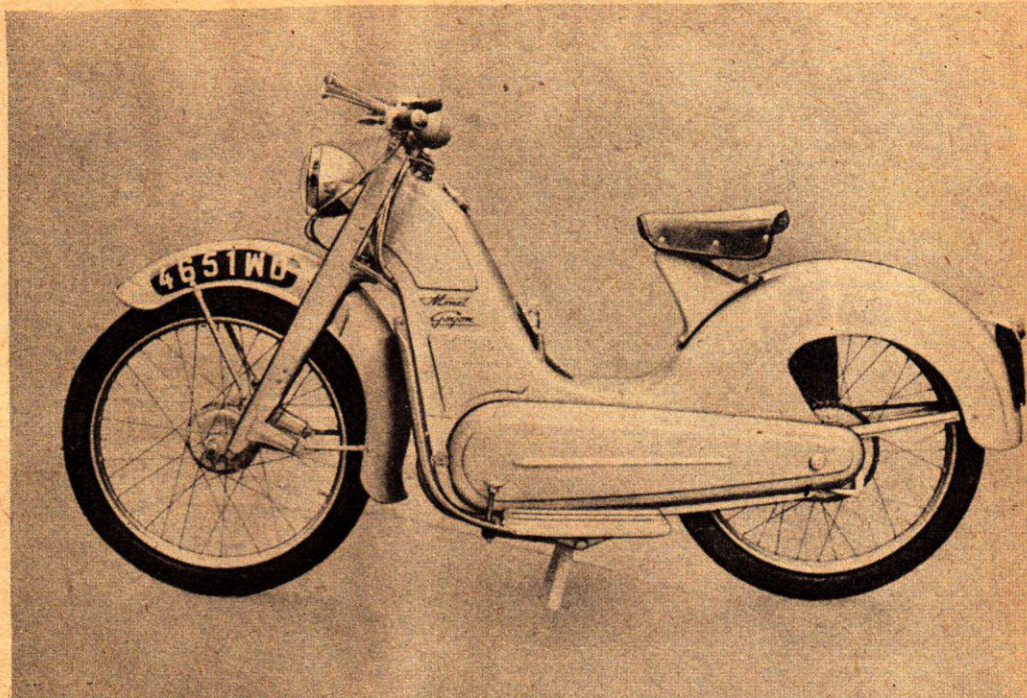


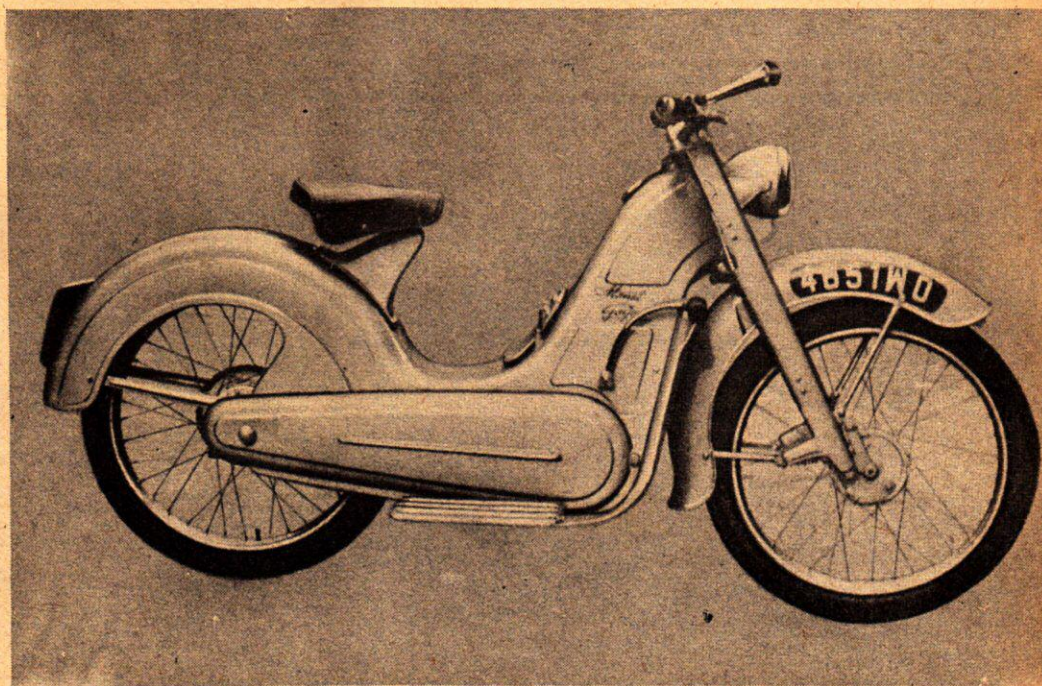
UN
E
S
S
A
I
D
E
L
A

Starlett

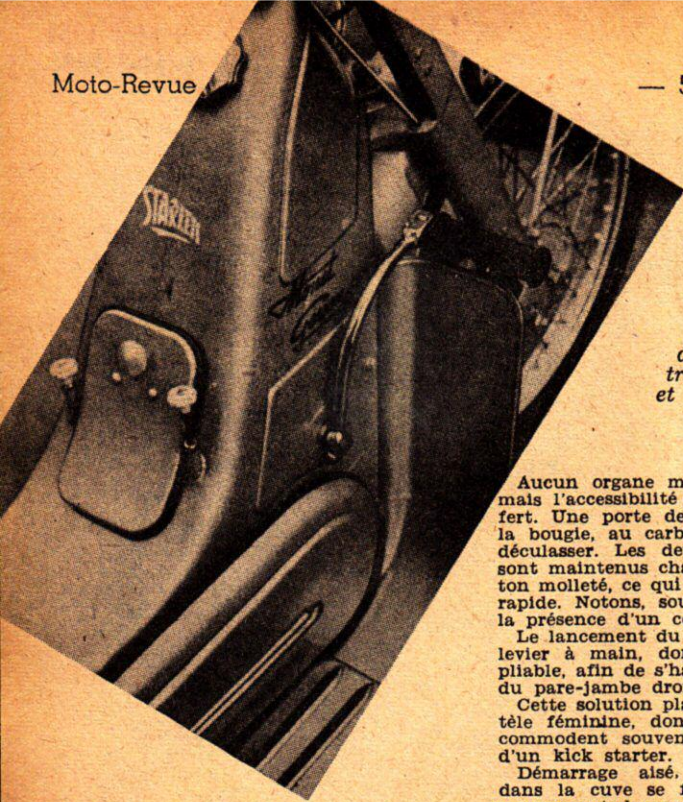
Après notre essai de la Monet-Goyon Starlett, nous pouvons prédire à la firme mâconnaise un succès commercial qui fera plus d'un vieux parmi les autres constructeurs.

La Starlett réussit à la fois à être esthétique, à fonctionner parfaitement à offrir une bonne protection et à être bon marché. Elle a aussi ses défauts, mais voici néanmoins une belle gerbe de qualités que nous lui reconnaissons bien volontiers.

Nos lecteurs connaissent trop et apprécient trop notre objectivité, pour ne pas douter un seul instant qu'il s'agit bien

M
O
N
E
T
-
G
O
Y
O
N

BIEN CONDUIRE, N'EST PAS FORCEMENT ALLER VITE



Ci-contre, le levier de mise en marche en position repliée. En bas de la page, le panneau latéral gauche enlevé donne accès à la transmission primaire et au coffre à outils.

Aucun organe mécanique n'est visible, mais l'accessibilité n'en a pas trop souffert. Une porte de visite donne accès à la bougie, au carburateur, et permet de déculasser. Les deux panneaux latéraux sont maintenus chacun par un seul bouton molleté, ce qui procure un démontage rapide. Notons, sous le panneau gauche, la présence d'un coffre à outils.

Le lancement du moteur se fait par un levier à main, dont la poignée est repliable, afin de s'harmoniser avec la ligne du pare-jambe droit.

Cette solution plaira surtout à la clientèle féminine, dont les chaussures s'accommodent souvent très mal de l'usage d'un kick starter.

Démarrage aisé, l'appel de l'essence dans la cuve se fait en imprimant un mouvement de va-et-vient à la tirette de starter.

Echappement moins bruyant que sur d'autres véhicules équipés du 100 cc Villiers, mais le bruit est encore trop important.

Les poignées tournantes, les commandes en général, sont d'un fonctionnement très doux. Le passage d'une vitesse à l'autre se fait très aisément, de même que la remise au point mort.

Le Villiers, s'il est peu poussé, a l'avantage de posséder une courbe de puissance assez plate, ce qui rend suffisant l'emploi d'une boîte à deux rapports seulement.

Les démarrages sont francs, et comme la deuxième est exactement moitié moins démultipliée que la première, il y a intérêt à monter assez haut la première, jusqu'à 30-35 kmh. environ.

Conduite en ville très agréable. Si on manque un peu d'accélération (quoique pour un 100 cmc. le Villiers n'est nullement ridicule), par contre la Starlett enchante par sa maniabilité. Légère à la main, on en est maître comme d'une bicyclette. Pour celui qui quitte le vélo ou le cyclomoteur, il n'y aura pour ainsi dire pas de période d'accommodation.

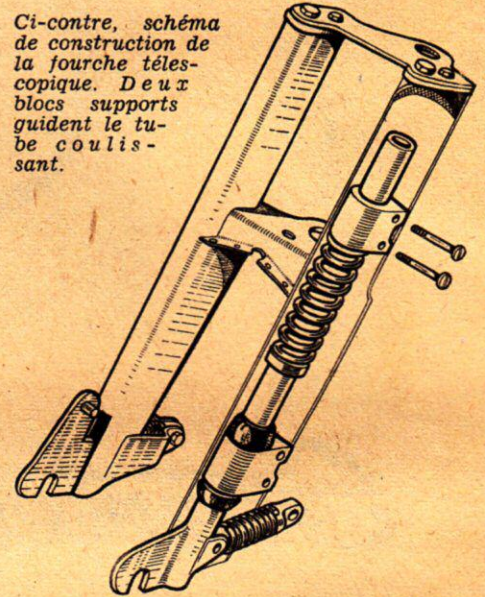
Mais l'atout majeur de la Starlett est sa tenue de route.

Nous conseillons à certains fabricants de scooters de s'en inspirer !

Bien que l'on ait pas de réservoir entre les genoux, on penche très fort en toute quiétude. Sur le mouillé, même impression de sécurité, d'autant plus que le freinage est parfait. Nous avons volontairement freiné sec du seul frein arrière sur de l'asphalte bien luisant, et il n'y a eu qu'une très légère amorce de dérapage de la roue arrière, qu'il n'était même pas besoin de contrôler.

C'est donc un véhicule sûr, que l'on peut mettre entre n'importe quelles mains, et le freinage, élément primordial de la sécurité, a été étudié avec le même sérieux que le restant de la machine.

Ci-contre, schéma de construction de la fourche télescopique. Deux blocs supports guident le tube coulissant.



là des reflets de l'exacte vérité (reflets d'ailleurs obtenus sans le moindre coup de brosse à reluire).

Extérieurement la Starlett est harmonieuse, donne une impression de légèreté, de maniabilité, qui lui attache la clientèle féminine. Ses formes sont arrondies, sans excès, l'inspiration ovoïde n'a pas hanté l'esprit du dessinateur.

Comme tous les autres constructeurs de scooters ou de motos carénées, Monet-Goyon a recherché une teinte qui lui soit propre, et il a opté pour un vert métallisé pailleté, très personnel.

La question prix de revient a fait distribuer les chromes uniquement sur les leviers de commandes, la portière de phare, le bouchon de réservoir, le levier de lanceur à main, etc... Guidon, jantes, sont peints.

Le même impératif explique la présence d'une trompe, à la place d'un avertisseur électrique, mais l'esthétique en pâtit réellement.

Commandes de starter et robinet d'essence, par boutons poussoirs, d'une allure très automobile, ce qui plaira certainement à la clientèle.

Voici quelles furent les distances d'arrêt à 50 kmh. chrono, vitesse qui n'est pas tellement loin de la vitesse d'utilisation courante.

Frein arrière seul : 21 m 10.

Frein avant seul : 13 m.

Les deux : 11 m 75.

Le freinage est donc au-dessus de la moyenne, et s'il est progressif, relevons toutefois un petit défaut. Pourquoi n'a-t-on pas muni la commande avant par câble d'un barillet de réglage ?

Sur la commande d'embrayage également, cet accessoire indispensable fait défaut.

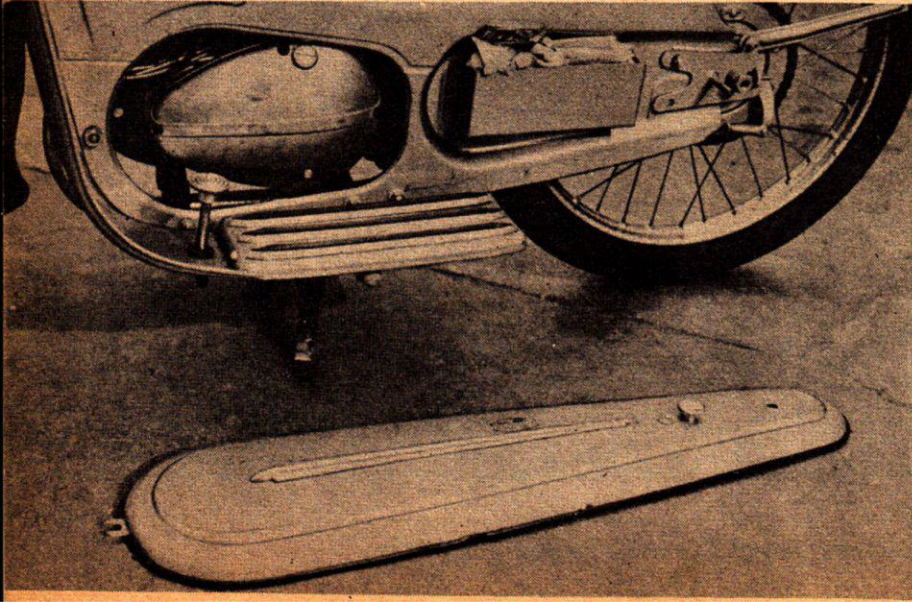
L'absence de suspension arrière ne se fait pas sentir, bien que la selle soit plutôt dure. Mais à l'avant, nous trouvons une télescopique, amortie par un correcteur Grégoire à flexibilité variable. Cet ensemble donne entière satisfaction, grâce à sa progressivité très marquée, qui rend la fourche souple au début de sa course, pour ensuite pratiquement l'empêcher de talonner.

Conçue pour le transport d'une seule personne, la Starlett, sans être précisément une routière, peut prétendre au petit tourisme.

En côte, elle fait figure honorable, et avale des pourcentages de 11 % en seconde !

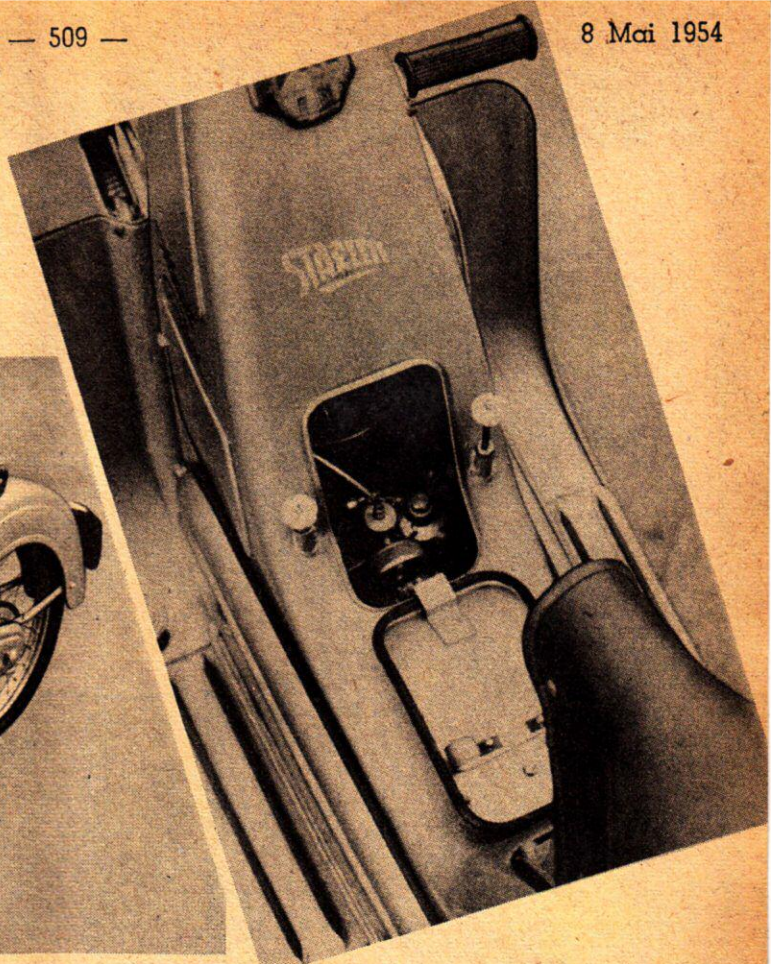
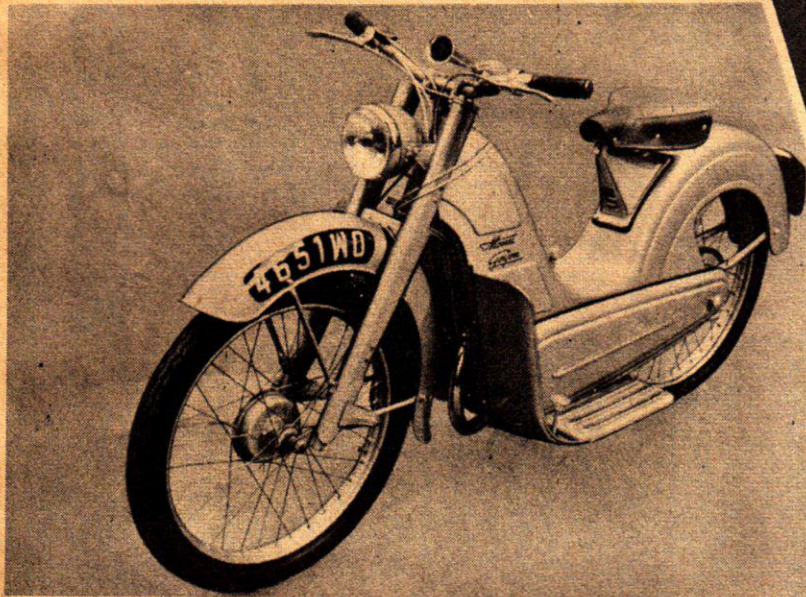
Nous avons d'ailleurs chronométré, dans notre côte d'essais, notre essayeur de 55 kgs en 33" 1/5, moy. 37,9 kmh., et notre essayeur de 80 kgs en 36" 1/5, moy. 34,8 kmh.

Sur route, la Starlett soutient un bon 50 kmh. Aucune vibration de la carrosserie, ce qui est vivement appréciable. Seules, mais cela était peut-être propre au

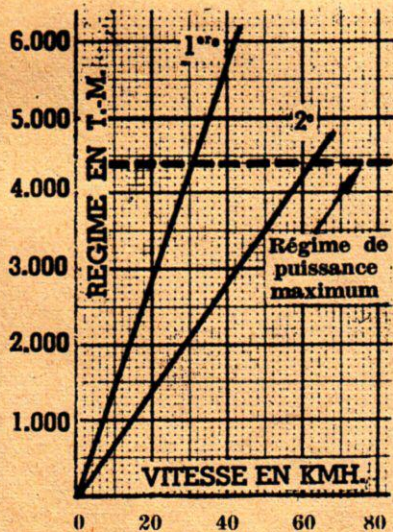


modèle essayé, les broches de fixation du moteur avaient tendance à se desserrer, ce qui amenait un certain grincement.

La démultiplication en prise a été volontairement raccourcie, d'une part pour accroître la valeur des accélérations en seconde, et d'autre part parce que la Starlett est principalement conçue pour la circulation urbaine, où l'on soutient rarement le maximum. Aussi les 4.400 t.-m. — régime où la puissance développée atteint son maximum — sont-ils dépassés dès que l'on ouvre les gaz en grand.



Ci-dessus, à droite, la trappe d'accès à la culasse permettant le démontage aisé de la bougie, les opérations d'entretien du carburateur, et même la dépose de la culasse. - Ci-dessus, la ligne légère et élégante de la Starlett. Au-dessous, graphique des vitesses atteintes sur chaque rapport en fonction du régime et à droite, courbe d'accélération.



Effacé, la Starlett soutient le 68 kmh. chrono, ce qui correspond à un régime de 4.800 t.-m. Assis normalement, le maximum fut de 63,5 kmh., soit 4.480 t.-m. Ces chiffres, déjà bons, car le moteur ne fait que 100 cmc., peuvent certainement être encore dépassés avec un moteur bien rodé, notre Monet-Goyon n'ayant que 700 kms.

Les accélérations furent également bonnes, à cause de la puissance à bas régime, et en prenant soin de monter la première très haut (plus de 40 kmh.) afin de combler le trou existant entre première et seconde, nous avons enregistré les chiffres suivants :
départ arrêté :

- 100 mètres en 10" 3/5, moy. 33,9 kmh.
- 200 mètres en 16" 3/5, moy. 43,4 kmh.
- 300 mètres en 22" 1/5, moy. 48,6 kmh.
- 400 mètres en 27" 3/5, moy. 52,2 kmh.
- 500 mètres en 33" , moy. 54,5 kmh.
- 1.000 mètres en 59" 4/5, moy. 60,2 kmh.

L'ensemble des performances est donc honorable, et surtout, à la conduite, le 98 cmc. Villiers est très agréable, grâce à sa souplesse d'utilisation.

Nous ne reviendrons pas sur sa qualité dominante : la tenue de route, et passons à la protection offerte par cette moto carénée.

Nous avons déjà écrit que toutes les parties mécaniques étaient entièrement dissimulées. Donc aucune crainte de taches grassieuses provenant de retours au carburateur, fuites aux joints de carters, etc..., etc...

Toutefois il y a lieu de bien fermer le bouchon de réservoir, car le plein fait, il y a risque de fuites.

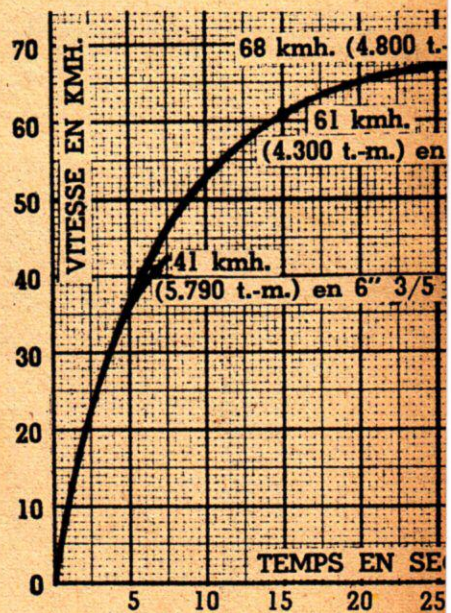
Contre la pluie, et les projections de la roue avant, les marche-pieds, prolongés par des pare-jambes, donnent entière satisfaction.

La Starlett se pilote en tenue de ville. Dernier atout, et de taille celui-ci, le prix de vente : 78.500 fr.

C'est là vraiment un véhicule accessible à la grande masse des acheteurs, et possédant cependant toutes les garanties d'un motocycle réalisé sérieusement.

Cela n'était évidemment possible que grâce aux moyens industriels puissants d'une grande firme comme Monet et Goyon.

C. R.



RALENTISSEZ LORSQUE LA VISIBILITE EST MAUVAISE



DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre deux temps à piston plat.
 Alésage : 47 mm.
 Course : 57 mm.
 Cylindrée : 98,8 cmc.
 Puissance : 2,9 CV.
 Régime correspondant : 4.400 t.-m.
 Taux de compression : 7,2 à 1.
BOITE DE VITESSES
 Bloc moteur à deux rapports.
 Transmission primaire chaîne de 9,5 (17x42).
 Transmission secondaire chaîne de 12,7 (14x46).
 Rapports : 16,2 - 8,1 à 1.
FOURCHE : télescopique avec correcteurs Gré-goire.
FREINS : AV et AR 120 mm.
PNEUS : 600x65.
RESERVOIR : 5 litres.
POIDS : 65 kgs.

REGLAGES ENTRETIEN

AVANCE : allumage 5 mm.

BOUGIES : Marchal 34-S, Gergovia 714. Flouquet 14 Cl.

CARBURATEUR : Gurtner R.13.

Diffuseur : 24/33 B - 0,45.

Gicleur : 24.

GRAISSAGE : mélange 5 mesures d'huile, dans 5 litres d'essence ; la mesure se trouve dans le coffre à outils.

Huile recommandée : Energol 2 temps H.V.

Boîte de vitesses et embrayage : Energol

SAE 40.

Vérifier le niveau tous les 2.000 kms.

RODAGE : 500 premiers kilomètres à 40 kmh.

GONFLAGE : AV 1 kg 2.

AR 1 kg 7.

RESULTATS OBTENUS

Vitesse maximum

Solo

1^{re} : 43 kmh. (6.110 t.-m.)

2^e : 63,5 kmh. (4.480 t.-m.)

assis

68 kmh. (4.800 t.-m.)

effacé

Accélération :

100 m. départ arrêté : 10" 3/5, moy. 33,9 kmh.

200 m. départ arrêté : 16" 3/5, moy. 43,4 kmh.

300 m. départ arrêté : 22" 1/5, moy. 48,6 kmh.

400 m. départ arrêté : 27" 3/5, moy. 52,2 kmh.

500 m. départ arrêté : 33" moy. 54,5 kmh.

1.000 m. départ arrêté : 59" 4/5, moy. 60,2 kmh.

Epreuve de côte :

(350 mètres : pente moyenne 8,7 %)

Pilote 55 kgs : 33" 1/5, moy. 37,9 kmh.

Pilote 80 kgs : 36" 1/5, moy. 34,8 kmh.

RAPPORTS UTILISES :

1-2.

Freinage (50 kmh. chrono) :

Avant seul : 14 m.

Arrière seul : 21,10 m.

Les deux : 11,75 m.

A QUEL USAGE EST DESTINEE LA MACHINE

VILLE ET PROMENADE

Véhicule léger, conçu pour la circulation en ville et la promenade. Réunit les qualités de protection du scooter et de stabilité de la moto. Tenu de route particulièrement bonne. Fabrication générale soignée, présentation agréable, nombreuses astuces de construction permettant un prix de vente bas, tout en donnant un véhicule assez complet.

La Starlett est sûre, sans réactions désagréables, convenant parfaitement à la clientèle féminine et à la jeunesse. Première moto carénée, d'un caractère populaire, appelée certainement à un bel avenir.

CONDITIONS GENERALES D'ESSAI

Au début de l'essai le compteur indiquant
 A la fin de l'essai
 Poids de l'essayeur habillé
 Taille de l'essayeur

30 kms
 700 kms
 80 kgs
 1 m 75

Réglages spéciaux et modification : réant,
 Date et lieu de l'essai : 2-4-54 au 23-4-54.
 (Seine et Seine-et-Oise).
 Conditions atmosphériques : beau temps frais.