



JVC KS-RX518

JVC non è uno specialista dell'hi-fi car, ma i suoi prodotti presentano interessanti caratteristiche, alcune addirittura esclusive.

Esclusiva infatti è la presenza, sulle autoradio di alta gamma, di un doppio amplificatore d'uscita: uno per la sezione front, l'altro per la sezione rear; anche se il finalino destinato alla sezione front è solo «low power» (mentre l'altro è un classico «high power»), la soluzione si presenta interessante poiché consente sonorizzazioni di base un po' più ricche di quelle sinora consentite. Non pensiamo tanto a sistemi anteriore+posteriore (ché un finalino low power ci sembra comunque inadeguato a pilotare un sia pur efficiente altoparlante), quanto ad un sistema unico (preferibilmente anteriore) a due vie, con la sezione low power destinata a un tweeter, ad esempio, affiancato ad un medio-basso pilotato dalla sezione high power.

Il doppio finale equipaggia sia il KS-RX518 oggi in prova che il modello superiore, KS-RX618, in tutto uguale al primo salvo per la presenza di una più ricca sezione controlli di tono, che prevede un mini-equalizzatore a cinque bande in luogo dei classici controlli dei bassi e degli alti.

Sezione cassette

La sezione cassette è equipaggiata di una meccanica servoassistita originale (diversa cioè da quelle due-tre che si trovano sul 90% dei sintonizzatori), del tipo a testina rotante e velocissima nel caricare e scaricare la cassetta: un vero piacere anche per il meno impaziente tra gli utilizzatori. Le funzioni offerte non sono esuberanti, ma non mancano le più richieste; il music scan

Costruttore: Victor Company of Japan, Audio Products Division, 10-1, 1-chome, Ohwatari-machi, Maebashi-city, Giappone.
Distributore per l'Italia: JVC Italia, Via Cassanese 224, 20090 Segrate (MI). Tel. 02/2107215.
Prezzo: L. 845.000.

CARATTERISTICHE DICHIARATE DAL COSTRUTTORE

SEZIONE AMPLIFICATORE. Potenza d'uscita RMS: front 3 W/canale su 4 ohm, 20-20.000 Hz, THD<0,8%; rear 8 W/canale su 4 ohm, 20-20.000 Hz, THD<0,8%. **Controlli di tono:** ± 10 dB. **Risposta in frequenza:** 40-20.000 Hz. **Rapporto segnale/rumore:** 70 dB. **Livello/impedenza ingresso CD:** 0,5 V/20 kohm. **Livello uscita line:** 0,5 V su 20 kohm (250 nWb/m).

SEZIONE RADIO. Sensibilità utile FM: 16,3 dBf. Sensibilità per 50 dB S/N: 18,8 dBf. **Selettività canale alternato:** 65 dB (± 400 kHz). **Risposta in frequenza:** 40-15.000 Hz. **Separazione tra i canali:** 30 dB (1 kHz). **Rapporto di cattura:** 1,5 dB.

SEZIONE CASSETTE. Wow e flutter: 0,1% (pesato, RMS). **Risposta in frequenza (± 3 dB, dolby off):** metal 50-15.000 Hz; normal 50-13.000 Hz. **Rapporto segnale/rumore (nastro normal):** dolby on 60 dB; dolby off 52 dB. **Separazione:** 40 dB. **Peso:** 2,4 kg.



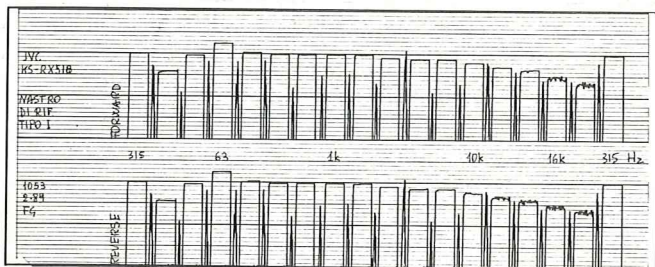
Il 518 in notturna: anche se debolmente, tutti i comandi sono illuminati.



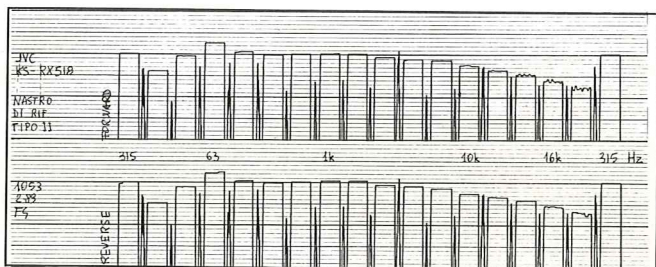
Sintolettore per auto: JVC KS-RX518
 Numero di matricola: 08340523

CARATTERISTICHE RILEVATE

Risposta in frequenza solo riproduzione
 (nastro di riferimento tipo I, canale sinistro)



Risposta in frequenza solo riproduzione
 (nastro di riferimento tipo II, canale sinistro)



Livello d'uscita sezione tuner (uscita pre, volume al max)

1,1 V

Impedenza d'uscita (uscita pre)

0,78 kohm

Livello d'uscita massimo (uscita pre)

1,2 V

Rapporto livelli d'uscita tuner/tape

+6,3 dB

Scarto di velocità (nastro di riferimento 3150 Hz)

forward +0,7%; reverse +0,5%

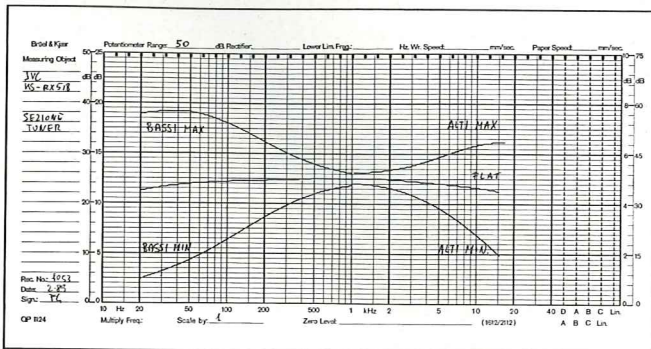
Fluttuazioni di velocità (nastro di riferimento 3150 Hz)

	forward	reverse
lineare	0,33%	0,32%
pesato	0,12%	0,12%

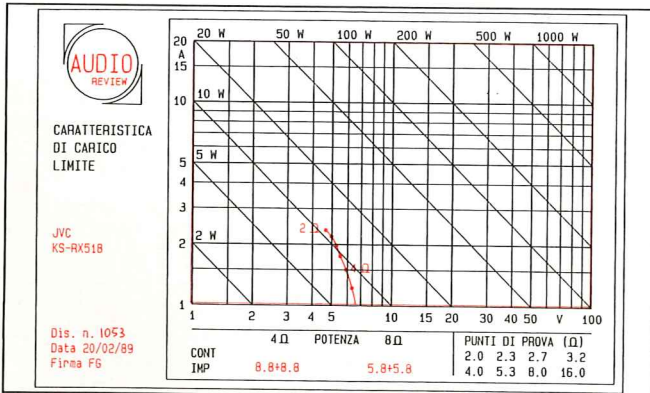
Tempo di riavvolgimento (cassetta C-90)

2 min, 13 s

Risposta in frequenza (sezione tuner)



Caratteristica di carico limite in regime impulsivo



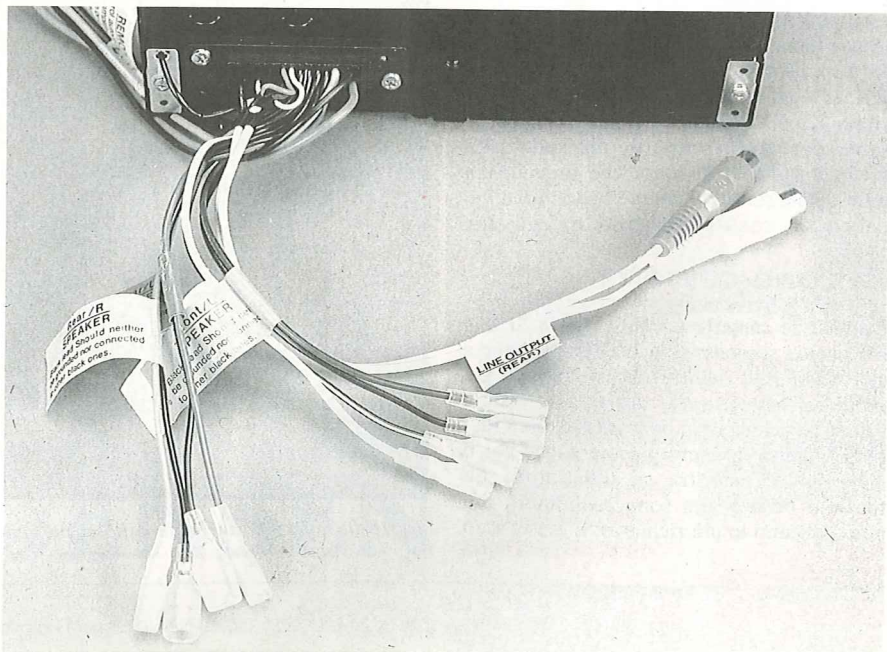
Fattore di smorzamento su 4 ohm (canale sinistro)
 a 100 Hz 32; a 1 kHz 26; a 10 kHz 32

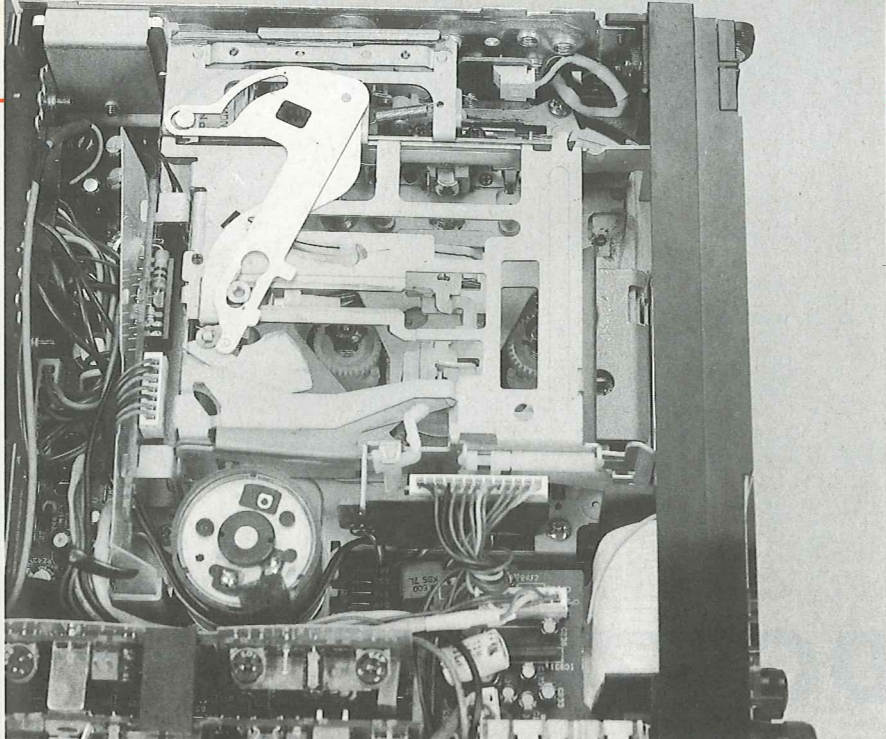
(che va a raggiungere l'inizio del brano precedente o successivo) ed il blank skip (salto automatico dei tratti di nastro non incisi) che, molto opportunamente, si inserisce contemporaneamente al primo, riducendo anche il numero di comandi da azionare; e, a proposito di comandi, notiamo con piacere l'assenza del commutatore normal/cromo, giacché la commutazione è automatica e neppure esiste un indicatore che segnali la selezione effettuata dalla macchina: non è una carenza, ma una scelta aristocratica che dice come l'apparecchio sia destinato ad una utenza avvertita, interessata al risultato e non ai gadget.

Il dolby è presente, solo nella versione «B» (ma il «C» non può essere considerato un gadget!).

La sezione, come mostrano i grafici, possiede risposta in frequenza estesa e piuttosto regolare, salvo un leggero roll-off alle alte frequenze che in apparecchiature per auto può avere una sua giustificazione; da

Le sezioni front e rear possiedono amplificatori separati: low power la prima, high power la seconda. L'uscita pre è disponibile solo per la sezione rear.





La meccanica è una originale autoreverse con testina rotante.

notare che il 518 (forse alla ricerca di sempre maggiori semplificazioni per l'utilizzatore?) non possiede il tasto loudness, ma la funzione loudness sì, inescudibile: perciò alle normali posizioni del controllo di volume gli acuti saranno un tantino esaltati (e quindi recuperato il roll-off), mentre i bassi potrebbero risultare troppo

inadenti (ma si potrà sempre agire sul relativo controllo di tono).

Sezione tuner

Niente «autostore» per questa aristocratica autoradio, ma una solida, un po' spartana sezione radio a quattro gamme (OL, OM e

due FM) con 6x4 stazioni memorizzabili; spartana, diciamo, perché la ricerca semiautomatica («seek») è possibile solo in ascesa e perché la soglia del ricercatore deve essere commutata manualmente (tastino «local»). In compenso, alla funzione seek si aggiunge la comoda funzione «scan» che agisce in modo analogo (si sofferma cioè sulle emittenti di sufficiente qualità), salvo riprendere la ricerca se nel giro di cinque secondi l'emittente sintonizzata non è stata confermata: questa funzione, che comincia per fortuna ad essere presente su diverse autoradio, va considerata quasi indispensabile.

Coerentemente con quanto già visto per la sezione cassette, il 518 non richiede la pressione di un particolare tasto per la messa in memoria delle stazioni (basta premere a lungo il tasto desiderato, da 1 a 6); è possibile anche la scansione delle emittenti memorizzate (ciascuna per cinque secondi) ed è previsto l'«Automatic Radio Play» che attiva il sintonizzatore nel corso dell'avvolgimento rapido della cassetta; in questa condizione peraltro i comandi della sezione tuner restano inattivi, quindi si può solo ascoltare l'ultima emittente sintonizzata.

Sezione linea

Il 518 ha, sì, due uscite amplificate front e rear, ma solo una uscita preamplificata (rear), quindi, in caso d'impiego di finali esterni, per la sezione front occorrerà un modello in grado di accettare una uscita altoparlanti. Interessante è la presenza di un ingresso linea, targato «AUX/CD», che automaticamente esclude l'autoradio quando uno spinotto viene inserito nell'apposito connettore minijack sul frontale.

Il livello e l'impedenza dell'uscita pre sono corretti, un po' alto è invece il rapporto tra i livelli delle sezioni tuner e tape, che può dar luogo ad un indesiderato aumento del livello sonoro in abitacolo al passaggio dalla cassetta alla radio (il che avviene sempre, durante l'avvolgimento veloce, grazie alla citata funzione «Auto Radio Play»).

Le prestazioni rilevate sono buone: non meravigli il dato di potenza del finalino high power (solo 9+9 W), giacché è perfettamente consona con il dichiarato. La resa acustica è peraltro ottima come ottima è l'usabilità della macchina, che richiede solo un periodo di assuefazione; poi si apprezza l'assenza di microtasti e di tasti multifunzione e, perché no, dello spartano ma semplice display color ambra.

Il livello costruttivo è pari a quello dei più famosi e costosi sintonizzatori di alta gamma e, notiamo, nel prezzo che non ha bisogno di commenti è compresa un'ottima plancia di estraibilità.

Franco Gatta

SULLE STRADE DI ROMA CON IL JVC KS-RX518

Ecco un nuovo outsider che si affaccia sul mercato, ecco un altro nome prestigioso che si cimenta del difficile settore hi-fi car. Avendo l'opportunità di toccare con mano questo modello, che si posiziona in alto nel catalogo JVC, ci si rende conto che una certa esperienza di base è presente in questo marchio che ha fatto la storia di una buona fetta dell'elettronica di consumo odierna. La sua estetica non mi sembra il massimo, troppo nera e troppo uniforme nelle sue linee principali, contrariamente alla tendenza rotondeggiante degli ultimi tempi, ma si sa... tutti i gusti son gusti e sicuramente avrà qualche ammiratore. Il collegamento non è stato difficile ed a questo punto sottolineo la presenza di una plancia di estraibilità dall'apparenza «posticcia» per questo modello; il fatto è che la maniglia, sempre ben gradita, per il trasporto, intralcia leggermente con i tasti e le manopole del frontale, da far pensare ad un adattamento di una plancia non espressamente prevista per questo modello. Se si sorvola su questo piccolo neo, l'usabilità del 518 si mantiene su buoni livelli. Comandi tradizionali, grande abbondanza di facility e servizi vari concentrati il più possibile su un numero ridotto di tasti: questa l'impostazione del 518. Qualche problema sorge nella utilizzazione al buio in quanto, come spesso accade, si evidenzia il tasto rendendolo luminoso ma non si rende visibile la sua funzione e se, come in questo caso, lo stesso tasto serve parecchi comandi, ciò crea qualche difficoltà; solo l'abitudine risolve questi piccoli problemi.

Pariamo comunque per il consueto giro della capitale. Certo che se il display fosse un tantino più grande e antiriflesso sarebbe meglio, ma cerco di adattarmi; purtroppo la mia predisposizione inclinata, tipo Y10, non mi favorisce. Frequenza 89.7, RAI Stereo 1, ricerca OK e tenuta di stazione pure, quasi mai stazioni fantasma disturbano l'aggancio automatico dell'emittente voluta. Con una normalissima antenna come il mio baffo nero sul tettino sto ricevendo un segnale molto pulito, dotato di consistenza timbrica, ma penalizzato da una amplificazione non all'altezza. Assolutamente d'obbligo una amplificazione esterna per consentire una adeguata diffusione delle note catturate nell'etere dal 518. Nei passaggi più impegnativi, all'ombra di grossi palazzoni della periferia romana, alcune emittenti localissime, le famigerate «radio di quartiere», quelle della «sora Rosa che dà n'bacio ar pupo de zi' Checca», disturbano coi loro watt insidiosi che il 518 non riesce ad evitare, ottenendo così una prestazione sicuramente più che buona, ma non eccezionale. La sezione cassette ha tutte le carte in regola per soddisfare una larga fascia di utilizzatori grazie anche alle ampie possibilità offerte dalla macchina. La risposta è, ad orecchio, un tantino gonfia nelle basse frequenze ed ho preferito in varie occasioni attenuare con i controlli di tono, soprattutto a basso volume, quella parte di spettro che il loudness automatico, non disinseribile, esalta a volte in misura eccessiva.

Federico Rocchi