

"IMAGES DE MARQUES" BECKER

En 1945 un certain Max Egon Becker ouvrait en Allemagne un modeste atelier consacré à la réparation des récepteurs radio d'appartement. Mais son intérêt pour la radio n'avait d'égal que celui qu'il portait au sport automobile.

■ Cette double passion devait se concrétiser au cours de la nuit de la Saint-Sylvestre de 1948 à 1949 par la naissance du premier autoradio Becker baptisé « Autophon ». Quelques

mois plus tard lui succédait l'« Aérophone » aux performances très supérieures. A l'usine Daimler-Benz on avait examiné de près cet appareil et, au Salon de Paris de 1949, apparut une

Mercedes 170 S équipée d'un Becker AS 49. Peu de temps après, ce même récepteur devait remporter un concours auquel le constructeur avait convié de nombreux fabricants et

qui avait pour but de découvrir l'autoradio le plus digne d'équiper les véhicules de sa marque. Ce devait être le point de départ d'une longue collaboration avec Mercedes. Pour démontrer que la qualité de ses fabrications artisanales pouvait s'accommoder d'une production industrielle, Max Becker créa, à Karlsbad-Ittersbach, la Société Becker Construction d'Autoradios. Le développement de l'entreprise se déroula au rythme d'une course de Formule 1 avec des appareils qui, tout naturellement, portèrent le nom de grands circuits automobiles: Solitude, Avus, Monza, Monaco, Le Mans.

aux moins fugitives. On doit également souligner que tous sont fabriqués en Allemagne sans souci excessif d'économie. La conception des montages, les solutions techniques adoptées dans le domaine de l'électronique et dans la fabrication des mécanismes des lecteurs traduisent une obsession de la fiabilité et le désir de simplifier à l'extrême l'intervention éventuelle des techniciens de l'après-vente. Il suffit au moins compétent des possesseurs d'un Mexico, par exemple, d'ouvrir son appareil pour en prendre conscience. Il aura eu, au préalable, l'occasion de constater que l'esthétique propre à la marque est au service d'une ergonomie exceptionnelle ne serait-ce que par les dimensions confortables des touches de mise en mémoire et des commandes de volume et de recherche automatique. Leur manœuvre devient un plaisir en soi et doit expliquer, pour une part, l'attachement qu'un constructeur de voitures de haut niveau porte à la marque.

DES CHIFFRES ET DES LETTRES

● En dépit des modifications qu'ils peuvent subir, les appareils Becker conservent les mêmes appellations à travers les années. En examinant certains catalogues on s'aperçoit cependant que certains sont assortis d'un nombre de trois chiffres. Il désigne le pays pour lequel il a été conçu. C'est ainsi que le Mexico type 755, vendu en France, devient type 753 en Allemagne où il est prévu pour la réception des informations routières et 759 aux Etats-Unis.

La véritable identité d'un appareil apparaît à l'intérieur du boîtier, où elle est gravée au laser dans le métal, sous la forme de deux nombres séparés par une lettre. Le premier nombre indique le type, le second le numéro de l'appareil. La lettre précise l'année de fabrication: T pour 1985, U pour 1986, V pour 1987.



Le Mexico se signale par l'ampleur de son afficheur et par ses dix touches de présélection numérotées pour permettre la programmation directe des fréquences.



Le Grand Prix offre 16 présélections, dont 8 en FM, mais il n'est pas prévu pour les OC. Son lecteur de cassettes autoreverse et à embrayage magnétique est celui du Mexico.

IMPORTANCE DE L'ERGONOMIE

Aujourd'hui, les trois usines du groupe Becker s'étendent sur 40 000 m², emploient 3 000 personnes - dont 190 travailleurs français qui, quotidiennement, franchissent la frontière - et produisent environ 450 000 autoradios par an dont 50 % sont exportés.

En France, les ventes de Becker ne sont pas à la hauteur de son prestige. Elles semblent se situer entre 4 000 et 6 000 par an. Il est vrai que la philosophie commerciale de Becker est axée sur la première monte, que la distribution en France est essentiellement assurée par Mercedes, que ses appareils sont des hauts de gamme, que leurs prix sont très élevés et que le moins qu'on puisse dire est qu'ils ne sacrifient nullement aux modes, même

DE MYSTÉRIEUSES ABSENCES

L'étonnement n'en est que plus grand de relever l'absence de certaines caractéristiques. On en vient à se demander si elle n'est pas le fait d'un snobisme, d'une volonté de se démarquer des autres, de se placer hors des normes communes et de confirmer le souci d'élitisme qui, de leur conception à leur distribu-

L'AUTORADIO EN CLASSES

Dans un combiné le lecteur de cassettes et le récepteur radio ne se situent pas nécessairement au même niveau.

Cette disparité se justifie par l'importance relative que l'on accorde à chaque fonction.

Nous avons donc établi pour chacune d'elles une classification « l'Auto-journal » signalée à l'avant-dernière ligne du tableau des principales caractéristiques.

RADIO

R1 - GO-PO à commande manuelle. Pas de FM.

R2 - En plus, la FM en monophonie.

R3 - La FM en stéréo. Accord manuel même si le cadran est à affichage numérique. Possibilité de présélection mécanique.

R4 - Synthétiseur de fréquence et de recherche automatique des stations, affichage numérique et mise en mémoire de cinq stations dans chaque gamme d'ondes.

R5 - Mise en mémoire automatique des émetteurs les plus puissants, suivi d'un même programme le long d'un itinéraire.

LECTEUR

K1 - Lecteur monophonique; peut être associé à un autoradio R1.

K2 - Stéréo, associé à des GO-PO-FM mono avec BF stéréo ou des GO-PO-FM stéréo de catégorie moyenne.

K3 - Avance et retour rapides verrouillables.

K4 - Autoreverse, évite le retournement des cassettes pour changer de piste.

K5 - Caractéristiques identiques aux chaînes d'appartement très évoluées; autoreverse, sélecteur de bandes, recherche des blancs. Dolby.

Suite de la page 39

tion, semble présider à l'existence des autoradios Becker.

C'est ainsi qu'aucun d'entre eux n'est extractible, ne comporte de codage antivol, de système mettant automatiquement en mémoire les stations les plus puissantes dans la zone d'écoute. Quant aux lecteurs autoreverse, ils sont dépourvus de recherche des blancs. Plus stupéfiante encore apparaît l'absence, non seulement d'une balance avant-arrière (fader) mais de la classique balance gauche-droite. Il existe toutefois un accessoire permettant le raccordement de deux ou quatre haut-parleurs avec balance stéréophonique avant arrière et l'utilisation d'une antenne automatique. D'autre part, aucun appareil n'offre de prise préampli. En revanche ils délivrent tous 2 x 20 watts efficaces mesurés sur 3 ohms, impédance correspondant à une norme DIN

45324 mais, on le reconnaît, assez peu communément invoquée. Un appareil Becker doit se suffire à lui-même. La marque ne propose donc aucun élément d'extension de l'installation de ses appareils et ne fabrique ni amplificateurs, ni boosters. Les haut-parleurs ne sont pas davantage aux premiers rangs de ses préoccupations. Tout au plus a-t-elle développé, avec Mercedes, quelques modèles de 18 watts et d'une impédance nominale de 16 ohms conçus spécialement pour les voitures placées sous le signe de l'étoile à trois branches.

DES EXIGENCES DRACONIENNES

L'importance de l'exportation dans l'activité de Becker l'amène à concevoir un nombre de modèles très supérieur à celui que comporte la gamme commercialisée en France. Cette der-

nière comporte quatre autoradios lecteurs de cassettes plus un autoradio lecteur de disques compacts : le « Mexico Compact Disc » présenté pour la première fois en 1985 et dont la partie radio est celle du « Mexico Cassette ». Tous ces appareils sont à synthétiseur de fréquence et 50 % de leurs éléments sont fabriqués par Becker. C'est en particulier le cas du contacteur des modèles commandés par microprocesseur. Ils ont été élaborés dans l'entreprise et conçus pour assurer le maximum de fiabilité. Pour les doter des meilleures caractéristiques électriques et de résistance à la corrosion ils sont fabriqués à partir de cuivre avec apport d'une couche de nickel plaquée d'une couche d'or. Les circuits imprimés sont en résine epoxy et les composants qu'ils doivent recevoir sont contrôlés par ordinateur avant leur insertion. Après la vérification finale, chaque

appareil est soumis à un test de 24 heures et vérifié à nouveau. Il en résulte qu'un tiers du personnel participant à la fabrication se consacre aux essais et aux contrôles. Ce processus a été rendu nécessaire pour répondre, depuis une quarantaine d'années, aux exigences imposées par Mercedes.

ALLEGRO... MA NON TROPPO

Si l'amélioration des appareils semble être le souci primordial du bureau d'études, la création de nouveaux produits n'est pas pour autant négligée. C'est ainsi que Becker développe en Allemagne un récepteur particulièrement adapté à la couverture FM du pays. Il comporte un système nommé « Diversity » où un ordinateur transfère, automatiquement, la réception d'un émetteur à un autre diffusant le même programme, mais dans de meilleures conditions.

On prévoit également la présentation, à Berlin, en 1988, d'un modèle équipé du système RDS (Radio Data Systems) que d'autres marques s'approprient à commercialiser en Europe au cours de l'année pro-

chaine. Le RDS, sur lequel nous aurons l'occasion de revenir plus longuement, est un dispositif mettant en œuvre un signal numérique inaudible superposé aux fréquences FM et capable - entre autres choses - d'apporter aux auditeurs diverses indications.

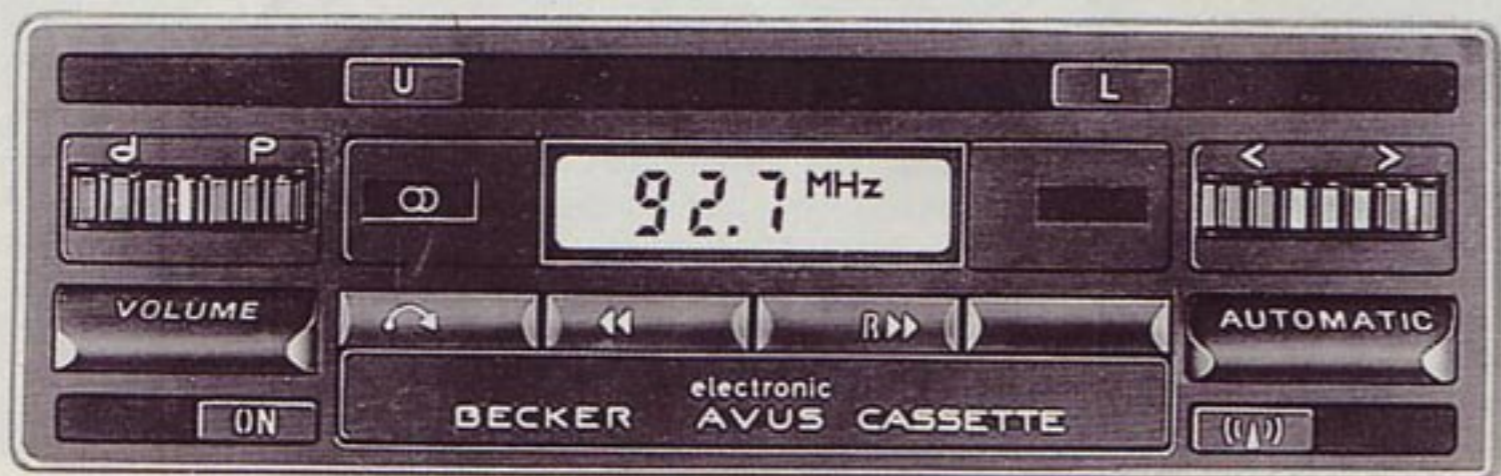
Dans le domaine de la reproduction de la musique enregistrée, Becker étudie actuellement un autoradio associé à un lecteur de disques compacts télécommandé en utilisant un chargeur dont la capacité devrait être de dix disques.

Comme tous les fabricants d'autoradios, Becker travaille à la mise au point d'un modèle comportant un lecteur de cassettes à bande audio-numérique, le fameux DAT. On imagine aisément, particulièrement lorsqu'il s'agit de Becker, que sa date de sortie n'est pas précisée. Elle devrait se situer « vers 1990 ».

Beaucoup moins spectaculaire, mais à coup sûr non négligeable, est l'annonce de la présence, sur les futurs appareils, d'un codage antivol à quatre chiffres choisis et introduits par l'utilisateur lui-même. Gageons que les balances gauche-droite et avant-arrière sont également prévisibles. ■



L'Europa, comme les modèles qui lui sont supérieurs, permet la programmation directe des fréquences par ses touches mais il ne mémorise que trois stations FM.



Simple GO-FM aux possibilités de mémorisation limitées à l'extrême, l'Avus comporte un lecteur de cassettes à éjection automatique comparable à celui de l'Europa.



En réception radio le Mexico Compact Disc est un Mexico mais associé à un lecteur de disques très élaboré. Ce fleuron de la production Becker coûte environ 17 760 F.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

	MEXICO 755	GRAND PRIX 766	EUROPA 734	AVUS 717
Synthétiseur à quartz	●	●	●	●
Affichage numérique	●	●	●	●
Gammes d'ondes	GO-PO-OC-FM	GO-PO-FM	GO-PO-FM	GO-FM
Recherche électronique	●	●	●	●
Sur 1,2 ou 3 sensibilités	3	2	2	2
Mémorisations	1 GO-2 PO 1 OC-6FM	4 GO-4 PO 2x4 FM	3 GO- 3 PO-3 FM	1 GO-1 PO
Autoreverse	●	●		
Sélecteur de bande	●	●		
Réducteur de bruit	Dolby B	Dolby B		
Graves/aigus séparés	●			
Loudness	autom.	autom.		
Puissance	2 x 20	2 x 20	2 x 20	2 x 20
Classe « Auto-Journal »	R4 - K4	R4 - K4	R4 - K3	R4 - K3
Prix approximatif	7 375 F	4 135 F	3 280 F	2 999 F