

travellers / test Nolan M5

# Parlo con tutti

**Nolan** presenta il nuovo top di gamma della linea "M" di interfonni universali N-Com. Facile da usare e da montare, può essere comandato dal proprio smartphone. Costa 250 euro

di Luca Nagini

**N** N-com è il marchio del gruppo Nolan che si occupa di sistemi interfono e, come gli altri brand del Gruppo, realizza i propri prodotti in Italia. Il fatto di essere una divisione interna ad un produttore di caschi, permette di avere un'integrazione perfetta tra i due prodotti, tanto da ottenere l'omologazione anche con interfono interno installato. Ma è sbagliato associare N-Com solo a Nolan: da anni viene prodotta anche la linea "M", universale esterna per tutti i caschi, di cui abbiamo provato il top di gamma, il nuovo M5, che promette di avere caratteristiche uniche rispetto alla concorrenza.

## SEGNI PARTICOLARI

A prima vista colpiscono due cose: la centralina si posiziona dietro al casco, non su un lato come di solito (e come gli altri modelli della serie M), ed è dotata di una luce a led rossa molto potente. Le due cose sono collegate: i tecnici N-Com hanno pensato di inserire una luce di stop che si accenda in caso di frenata di emergenza, perché in quelle circostanze è sempre meglio farsi notare il più possibile

(ma si può disattivare, per non infastidire il passeggero). La centralina è dotata di un accelerometro a tre assi, come quelli degli smartphone che, attraverso un algoritmo sviluppato apposta, fa accendere la luce di stop solo nelle decelerazioni più violente, senza essere influenzato dalle fasi di guida in piega o accelerazione. E la sensibilità alla frenata si può regolare, fino ad arrivare a situazioni dove per farla accendere bisognerebbe staccare come in pista. Di conseguenza, è venuto naturale pensare di spostare la centralina sul retro del casco. In questo modo si riducono i rumori di fruscio del vento e l'aspetto estetico ne guadagna.

## L'IMPORTANZA DELLE ANTENNE

L'M5 si installa con tre piccoli supporti a sgancio rapido adesivi, di vari spessori, per adattarsi alla forma di qualunque calotta. La testa del pilota, però, limita in modo insospettabile la ricezione delle onde radio quando si comunica con un compagno di viaggio su un'altra moto, pertanto l'interfono è stato dotato di due antenne estraibili (brevettate), che risolvono la questione, anche se la distanza di ricezione dichiarata è leggermente inferiore rispetto ai concorrenti: circa 500 m (il dato non è stato possibile verificarlo, visto che avevamo un solo M5 in prova).

## FUNZIONE STANDBY

La presenza di un accelerometro permette anche lo spegnimento automatico in standby quando il casco rimane fermo per più di 30 secondi. E la successiva riaccensione appena sente il minimo movimento. Questo è molto comodo perché ci si può completamente dimenticare di avere un interfono da gestire, si connette e sconnette in automatico al passeggero, al telefono o al navigatore, durante le soste o alla fine della giornata; si riduce anche il consumo della batteria, che ha una durata molto buona, in media oltre 10 ore (ma dipende dal tipo di utilizzo).

## LA "PLANCIA"

La pulsantiera di comando non ha cavi di collegamento, ma viene connessa anche questa via bluetooth. Ha una pila che dura in media tre anni, quindi si può posizionare dove si preferisce nel raggio di 5 m. Di norma verrebbe da attaccarla (solo con adesivo...) sul lato sinistro del casco, ma si potrebbe mettere anche sul manubrio, se ci fosse lo spazio. Dotata solo di quattro tasti, è molto semplice da usare, ma i pulsanti «alto» e «basso» non restituiscono un click chiaro con i guanti ed è difficile capire se sia stato premuto o



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

## PREGI

Facilità d'uso  
Durata batteria  
Sistema di stop integrato  
Applicazione efficace per gestire i comandi con smartphone  
On/off automatico

## DIFETTI

Impossibilità di comunicare con più moto contemporaneamente  
Limitata dotazione accessori e ricambi  
Ingombro con passeggero

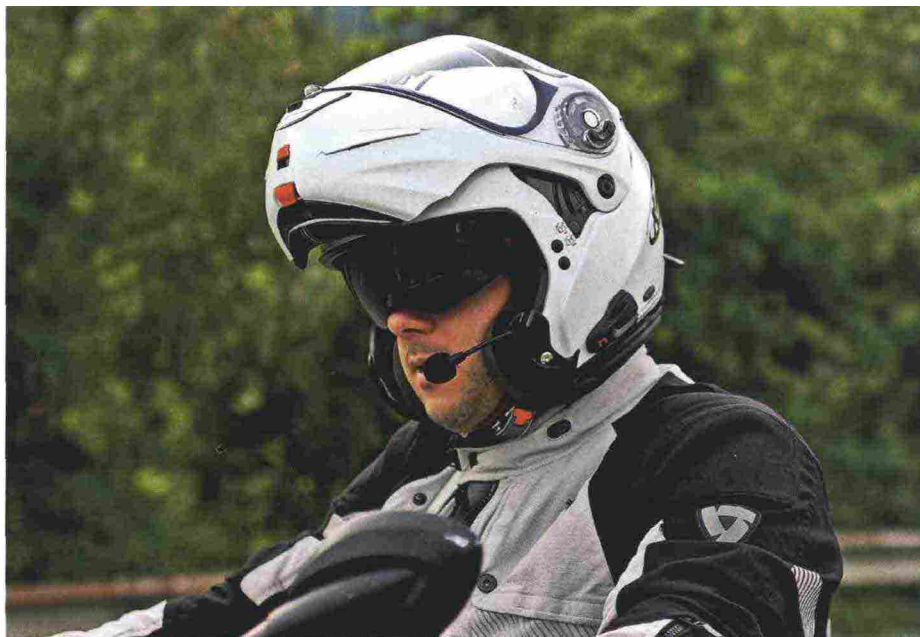
meno, soprattutto quando si cambia stazione radio e si deve premere per due secondi. Ad ogni pressione corrisponde un "beep" dagli altoparlanti, ma alle alte velocità il rumore del vento copre questi suoni.

## COMANDI BLUETOOTH

Come pulsantiera di comando si può usare anche il proprio smartphone; uno dei punti di forza di tutti i nuovi sistemi N-Com è l'applicazione per dispositivi Android o Apple che comanda tutte le funzioni e le impostazioni del sistema: si possono regolare i volumi separati per radio, telefonate, dispositivo bluetooth e comunicazione passeggero. Si possono impostare sei stazioni radio e poi cambiarle semplicemente dalla pulsantiera. Si possono associare due dispositivi bluetooth, scegliendo a quale dare priorità. Si può attivare la funzione "Friends" per associare fino a sei interfonni (tre in modalità Standard). Insomma, si può gestire e impostare tutto in maniera estremamente semplice, senza dover impazzire tra mille menu «virtuali» interni al sistema. Avendo un portasmartphone a manubrio è comodissimo usare il telefono stesso come pulsantiera, perché si vede quello che si comanda. Ma per riuscire a fare tutto ciò occorre avere dei guanti da moto sensibili agli schermi touchscreen.

## COMUNICAZIONE SIMULTANEA

Una caratteristica interessante dell' N-Com M5 è la modalità



## VOLUMI INTEGRATI

In alto, la tastiera laterale è molto compatta e ben integrata nel casco. Sopra, i pin adesivi di fissaggio sono forniti in due spessori, per adattarsi anche alle calotte con nervature sporgenti; nei caschi predisposti per ospitare un interfono, il microfono si può far passare negli incavi del polistirolo esterno, senza fastidi al volto. Nell'altra pagina, l'M5 con le "antenne" aperte assume un aspetto caratteristico.

"Conferenza", che permette di ascoltare il dispositivo bluetooth, come il navigatore, mentre si parla con il passeggero. È una comunicazione simultanea su due canali, che vale anche per le telefonate: se si riceve una chiamata, la comunicazione pilota-passeggero viene interrotta, ma è possibile riconnetterlo manualmente e avere una telefonata a tre. Su questo punto abbiamo avuto qualche problema con un telefono Sony su Android, perché durante la telefonata ricevuta, il secondo pilota è stato connesso in automatico (magari era una telefonata che non doveva sentire!). Ma sono piccoli bug risolvibili con un aggiornamento firmware, con altri telefoni non ci sono stati problemi. Ma se si utilizza come navigatore il proprio

smartphone, le comunicazioni audio vengono trasmesse su un canale diverso, tramite il profilo A2DP, che occupa l'intera banda. Su altri sistemi non si può scegliere: o si ascoltano le indicazioni dello smartphone, o si parla con il compagno. Sull' M5 è stato studiato un sistema di sconnessione e riconnessione automatico che interrompe momentaneamente la comunicazione con il passeggero, e la ripristina immediatamente alla fine della nota audio dallo smartphone. L'M5 può essere associato a qualunque altro interfono, di ogni marca, facendosi riconoscere come «telefono». Rimangono invariate le possibilità di conferenza con telefonate o navigatori. Tutta questa flessibilità stride un po' con la scelta di non rendere possibile,

al momento, una conferenza a tre-quattro-cinque-sei piloti in simultanea. Si può parlare sempre e solo uno a uno, anche se passare da un compagno ad un altro è immediato. Per finire va sottolineato che la qualità audio sia in ascolto, che in comunicazione, è molto buona, allineata con la migliore concorrenza. Anche telefonando in autostrada, su una moto senza carena, si riesce a parlare e ad ascoltare bene, grazie ad un buon sistema di riduzione del rumore e alla possibilità di alzare il volume ad un livello molto alto. Il prezzo di 250 euro è in linea con la migliore concorrenza, per i modelli top di gamma, anche se ci saremmo aspettati una dotazione più ricca: mancano adesivi, velcri, cuffie per altoparlanti e microfoni di ricambio. 