

La Luna, forse Marte. Di sicuro un altro pianeta, dove la luce del faro si fa strada in mezzo al nulla quasi assoluto. E' davvero curioso come, certe volte, riesca a complicarmi la vita inserendo lunghi tratti di *off road*, anche quando sono carico di bagagli. Stavolta mi è successo in Islanda. Terra di confine, dove i primi segni del turismo di massa cominciano farsi vedere anche se la natura riesce ancora a dettare i suoi ritmi, spesso imprevedibili e violenti. A parte i pochi chilometri di strade attorno a Myvatn (che può essere preso come epicentro per tutte le escursioni), l'itinerario è praticamente tutto su sterrato. Percorreremo le piste che lambiscono il Vatnajökull, il ghiacciaio più grande d'Europa. Saremo noi, le moto, la terra e il cielo. Un cielo basso, cupo,

quasi triste. Ma l'Islanda saprà regalare una grande avventura: un viaggio dentro noi stessi e in un territorio dove la natura la fa da padrona. Con una raccomandazione, però. Quest'isola va trattata con rispetto anche se si è piloti esperti. Il clima può influenzare notevolmente le condizioni di guida e di sicurezza; quindi è sempre bene informarsi sulle condizioni delle strade e sulle previsioni meteo.

Cavalieri sullo strapuntino

Abbandonando Myvatn, sulla ring road, la strada che circonda l'isola, ti colpisce l'immediato senso di solitudine che questa nazione sa trasmettere. Il divertimento inizia all'entrata del parco nazionale dello Jökulsárgljúfur. Ci sono due strade di ingresso che percorreremo entrambe ma cominciando da quella più ad est. Il motivo? Nessuno in particolare: volendo potete

**DESOLATA,
SELVAGGIA,
A VOLTE OSTILE.
IN ISLANDA
SI ASSAPORA
L'INFINITO.
INTANTO I VULCANI
ERUTTANO E IL
CLIMA CAMBIA
DI CONTINUO.
VIAGGIO IDEALE
PER ENDURISTI
ESPERTI
E PRUDENTI**

DRIVING ON THE moon



► Nella pagina precedente, il paesaggio lunare verso il Parco Nazionale dello Jokúsargljúfur. Guado impegnativo del Grafarlandaa. Sopra: una strada "statale". Il bivacco vicino Drekt e il ponte sull'impetuoso "Jokulsá a Flöllum". Nella pagina a destra, due moto varcano i confini della realtà.

2 Sguardo avanti e gas costante... Oltre il guado, l'avventura continua

optare anche per una soluzione diversa, invertendo il senso di marcia, dato che ne usciremo solo a qualche chilometro di distanza.

Jokúsargljúfur. L'impronunciabile nome di questo fantastico parco significa "canyon del fiume glaciale", famoso per le sue foreste di betulle, per le sue formazioni rocciose e per il canyon Asbyrgi. Al margine meridionale c'è Dettifoss, la cascata più grande e con la maggiore portata d'acqua d'Europa. Qui la natura ci mostra la sua smisurata potenza. La cosa incredibile è

che non esiste alcuna recinzione e si può arrivare a mezzo metro da quel muro d'acqua che cade a valle con un fragore impressionante!

La via dell'Askya

La pista è a tratti sabbiosa ma facile e corre al margine del Jokúsargljúfur, lungo 30 km, largo in media 500 metri e profondo un centinaio. Una volta arrivati ad Asbyrgi si dovrà semplicemente voltare a sinistra e, dopo qualche chilometro, riprendere la sterrata che, stavolta, percorre il bordo occidentale del canyon, con possibilità di campeg-

gio. Questa pista è leggermente più impegnativa dell'altra (stiamo sempre parlando di moto da entrofuoistrada con bagagli al seguito), ma offre una visuale diversa del parco. Caldi? Bene, siamo pronti per affrontare la strada di Oskjuleid o, più semplicemente, la via dell'Askya. Questa strada è percorribile solo in fuoristrada ed è probabilmente è una delle più affascinanti e suggestive del paese. La pista si spinge in una vasta distesa desertica attraversando una accidentata colata lavica che ricopre un'area di ben 6.000 chilometri quadrati.

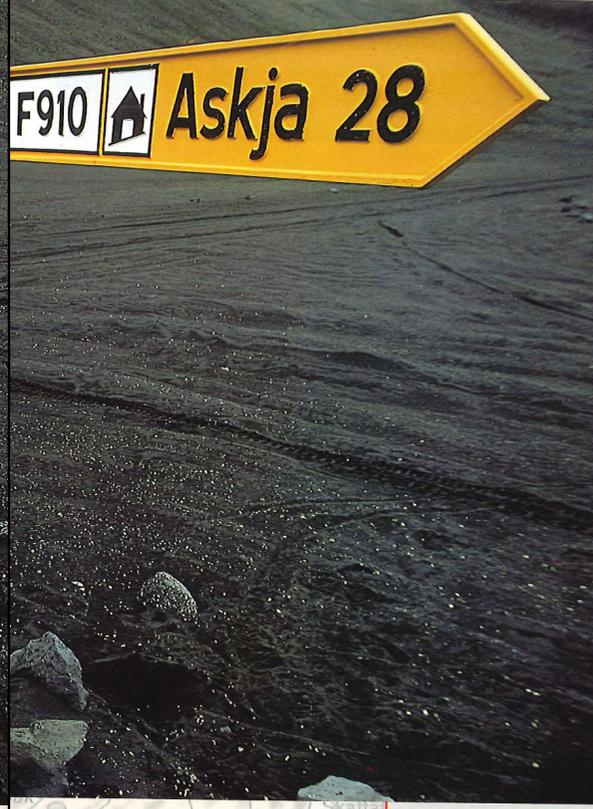
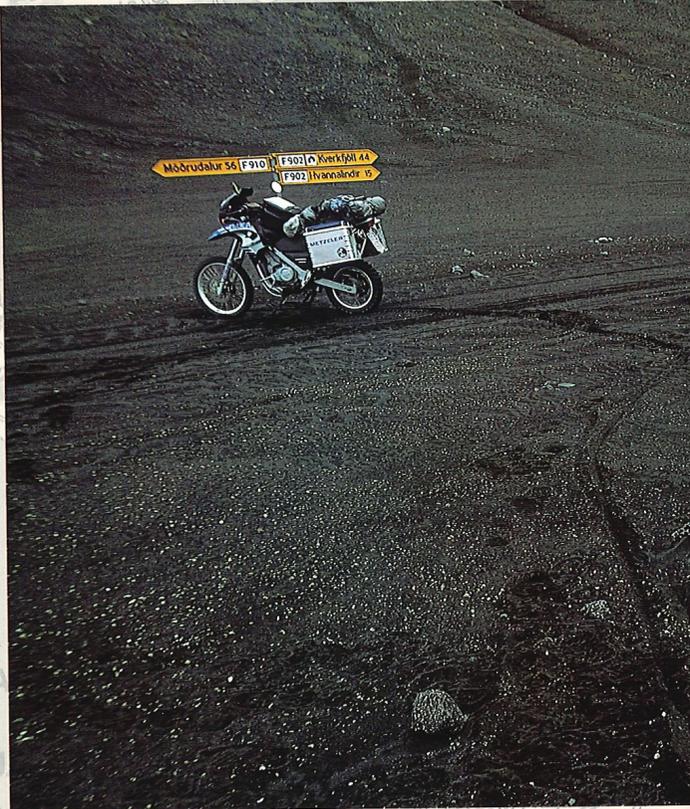


Sullo sfondo, il paesaggio è dominato dall'Herdubreid, una specie di panetone nero alto quasi 1700 metri, formatosi per un'eruzione vulcanica sub glaciale. Anche nelle giornate di brutto tempo, sperando di non incappare in una tempesta di sabbia, o peggio ancora di neve, lo spettacolo è davvero straordinario: ma dove siamo finiti? 50 chilometri in mezzo al niente. E il primo guado ci attende. Sarà un buon allenamento per affrontare, dopo un'altra decina di chilometri, il Grafarlandaà noto per la sua acqua, pare la più buona del paese.

Seguire le indicazioni dei cartelli e attraversare nel punto a valle dove l'acqua è più increspata, quindi più bassa. Questo guado è sicuramente il più impegnativo dei nove che incontreremo, anche se le condizioni del livello possono cambiare anche di ora in ora. La natura spadroneggia fino all'arrivo al rifugio Dreki. A questo punto è meglio piazzare la tenda o trovare sistemazione nel rifugio (solo 20 posti) prima di percorrere gli ultimi 8, incredibili chilometri che ci separano dall'Askja. La sterrata, scavata in una spropositata colata lavica, ci prepara allo spettacolo di questa immensa caldera di 50 chilometri quadrati, che verrà percorsa a piedi (45 minuti nel punto più stretto) prima di arrivare a tre laghi di diverso colore e dimensione. Sì, solo l'Askja merita il viaggio! Il cataclisma cui viene attribuita la sua formazione è abbastanza recente, ed è datato 1875: in quella occasione 2 chilometri cubi di tefrite furono eruttati causando danni fin nel continente europeo! L'attività continuò per circa 30 anni fino a quando ci fu un imponente collasso del materiale di superficie che interessò un'area di 11 chilometri quadrati fino a 300 metri sotto il bordo del cratere. In seguito questa depressione si riempì di acqua dando al luogo al paesaggio odierno.

Sulla via del ritorno

Per non passare due volte sulla stessa strada dell'andata, il ritorno sulla ring road, avverrà percorrendo prima la F910 e quindi la F905, 90 chilometri bellissimi, con cinque facili torrenti da attraversare (tre sono davvero delle pozzanghere credo per gran parte dell'anno) e a Fjollum due passaggi su ponti di legno sull'impetuoso Joksulsa, lo stesso che fornisce il propellente idrico a Dettifoss.



► L'Islanda val bene un viaggio. Sarà un'avventura anche dentro sé stessi. In alto, a destra, a mezzo metro dalla cascata di Dettifoss, e non c'è la ringhiera... Nella foto grande, incroci in mezzo al nulla e cartelli di cui fidarsi ciecamente. In ogni caso cartina alla mano sempre.

Una Dakar "pronta Polo"

La BMW F 650 GS Dakar, già collaudata per tre mesi in centro America, è risultata affidabilissima e dal consumo d'olio praticamente nullo. Stavolta gli sterracci islandesi (praticamente tutto l'itinerario, circa 400 km, a parte il trasferimento da Myvatn, circa 35-40 km) hanno spaccato uno dei 2 supporti del fanale (un sottilissimo pezzo di plastica, forse un po' troppo delicato). Ho anche perso due viti della flangina destra in corrispondenza della treccia. Soluzione? Facile: un doppio giro di nastro americano e si riparte.

Rispetto al modello centro americano non mi è piaciuto il cupolino: piegato, curvo, quasi inesistente. La protezione aerodinamica si riduce praticamente... all'utilizzo del casco. Anche la mancanza di un parafrangente anteriore, in caso di guida su fango, porta alla cecità dopo poche centinaia di metri. (Non sto esagerando visto che ho graffiato ben due visiere!).

In compenso questa BMW F 650 GS Dakar, dotata di doppia accensione, è assai parco nei consumi di carburante. In media ho registrato percorrenze sempre intorno ai 25 km/litro (autonomia tra i 350 e i 400 km). Per l'Askja dovete considerare di avere un'autonomia di almeno 300 km. Non è per fare allarmismi inutili o per darsi arie da esploratori: in questo modo è possibile anche percorrere le altre piste dell'altopiano centrale (le aree di servizio sono segnalate da cartelli che indicano le distanze a chilometraggi siderali).

Sul modello utilizzato per questo viaggio, sono state montate le borse alu-standard e il cavalletto centrale della Hepco & Becker (assolutamente indistruttibili) e la solita borsa da serbatoio della Bagster, capiente, resistente e adatta anche per un uso fuoristrada grazie al granitico sistema di aggancio. (Le uso ormai da anni con completa soddisfazione).

Discorso gomme.

Quelle originali e abbiamo cambiate all'arrivo in Islanda, lasciandole nell'officina dove le abbiamo sostituite optando per le Karoo della Metzeler.

Rispetto al 1998 dove utilizzai delle Pirelli MT 80, il miglioramento è decisamente avvertibile in tutte le situazioni.

Reso chilometrico? Guidando a 90-100 km/ora sull'asfalto (quello islandese è molto abrasivo), direi circa 6-7000 km, forse più. Nel caso vogliate optare per le stesse soluzioni e non volete portarvi le gomme dall'Italia (sconsiglio di montarle da casa perché arriverebbero già provate), potete contattare la "C. Reinhardt as.", Industrialparken 21, 2750 Ballerup, Danimarca, tel. +4544630910, fax +4544680399, che potrebbero occuparsi anche del montaggio.

In caso di emergenza, oltre al contatto in Danimarca, potete rivolgervi in Islanda all'importatore Pirelli-Metzeler "JHM sport" Baghus 6, 112 Reykjavik, tel. +3545872435. E-mail jhmsport@simnet.is contattare il signor Jon Magnusson.

Calcolate che in loco è molto difficile trovare coperture per cerchi da 17, quindi programmate bene la cosa.

Una volta risolto il problema gomme, se decidete di montare il tassellato direttamente in Islanda, questo è l'indirizzo giusto: "Stadgreitt Soldek" Pverkluttum 1, 700 Egilsstaðir, tel. +3544712002, fax +3544711909. E-mail: dekkja3@simnet.is, arrivando dal traghetto (sono circa 20km) lo trovate subito sulla destra, appena entrati in paese. Potete anche lasciare in deposito

(gratuitamente) le gomme e il materiale superfluo. Per concludere, ricordarsi che anche il più banale degli inconvenienti può rivelarsi un disastro. Quindi attenzione, prestando una certa accortezza anche nell'attraversamento dei fiumi. Per andare e tornare dall'Askja seguendo le due piste ce ne sono nove, ma solo due sono quelli lunghi e impegnativi. Comunque è meglio affrontarli la mattina presto prima che il livello dell'acqua si alzi e, se possibile, fare una ricognizione a piedi o se si ha fortuna, vedere qualche altro mezzo all'opera. Invece, nessun particolare problema per l'orientamento: noi avevamo cartine dettagliate e anche l'ormai immancabile navigatore satellitare.



► In estate, anche quando il sole comincia a calare, le condizioni di luce permettono di arrivare alla meta.

Il contrasto tra le colline nere e la vegetazione bassa, verdissima, che le ricopre, penso sia il sogno di ogni fotografo. Peccato che, spesso, le condizioni di luce non siano sempre delle migliori. Alcuni tratti della pista sono sabbiosi, strani. Il fondo è compatto, nero, scenografico, ma bastano un paio di mezzi a trazione integrale per ridurli soffici come farina integrale dove si affonda fino ai mozzi. In questi casi, quando

possibile, è conveniente stare sulla parte della pista non battuta, più compatta. Ah, dimenticavo; è severamente vietato uscire fuori dal tracciato della pista e le multe sono salatissime. Lo sterrato diventa sempre più veloce e diritto; ormai l'asfalto si avvicina. Arrivati a Modrudalur, la fattoria nell'oasi nel deserto circondata da corsi d'acqua a 470 metri d'altitudine, potremo concederci la visita di una

chiesa del 1949. All'interno è ospitata un'interessante pala dell'altare, dove è raffigurata un'inedita interpretazione del discorso sulla montagna. È opera di Jón Stefánsson, fattore, artista e costruttore dell'edificio. Siamo arrivati alla fine. L'asfalto abrasivo della ring road, l'unica arteria principale che abbraccia l'isola, compare magicamente, sotto le ruote. Myvatn è ormai vicina.

Quando, come e cosa serve

Luglio e agosto sono gli unici periodi consigliabili per un viaggio in moto.

In Islanda non esistono compagnie di noleggio per moto. L'unica, lunga, dispendiosa, soluzione è traghettare con la Smyril-Line (J. Broncksgöta 37, post box 370, F0-110 Tórshavn, Isole Faroe, tel. +2983159000, fax +298315707, www.smyril-line.fo. E-mail: booking@smyril-line.fo).

Dall'Italia è più semplice contattare l'Agamare, viale Tunisia 38, Milano, tel. 02.6739721, fax 0267397299, www.agamare.it. E-mail: agamare@tin.it.

Per informazioni di carattere generale, prima della partenza, Guðrún Sigurðardóttir (solo Gudrun è più facile e ci capiscono lo stesso), della Island Tours Italia, può essere di aiuto per la pianificazione. Piazza Garibaldi 30, 23864 Malgrate, Lecco, tel. 0341201860, fax 0341201852, www.islandtours.it. E-mail: gudrun@islandtours.it.

Esistono diversi porti che offrono escursioni per l'avvistamento di balene. La maggior possibilità di riuscita è da porto di Husavik, fra l'altro molto vicino alla parte più settentrionale del nostro itinerario, che

ha anche un museo, tel. +3544642520, www.icewhales.is. E-mail: abbi@icewhales.husavik.com. Per le escursioni le compagnie sono due, entrambe di fronte al porto. Segnaliamo la "North Sailing", tel. +3544642350, www.northsailing.is. E-mail: info@nordursigling.is

Per le emergenze, ma nell'interno è assai remota la possibilità di avere campo, è possibile chiamare il 112.

L'Islanda è un posto unico ma può diventare anche inospitale e aggressivo. Il numero di telefono 1777, (o su Internet www.roads.is o 9020600, www.vedur.is) vi servirà per controllare e avere aggiornamenti sulle condizioni delle strade e le previsioni meteo. Non sottovalutate mai le condizioni meteorologiche, mai! La bravura nella guida, soprattutto se si viaggia senza un'organizzazione alle spalle, conta assai meno della prudenza.

La moneta ufficiale è la corona islandese. Al momento del viaggio, il cambio era di 85 kr per 1 euro. Il costo della benzina variava dalle 105 alle 113 kr, appena superiore al prezzo italiano.

Documenti personali: carta d'identità o passaporto. Per la moto bastano i

documenti e la carta verde. Il permesso ha validità massima fino a un mese. In caso di soggiorni superiori, l'estensione è semplice da ottenere dimostrando che il mezzo stesso viene utilizzato per fini turistici.

Itinerario. Myvatn, Dettifoss, Asbyrgi, Dettifoss, F88, Askya, F905, Modrudalur, Myvatn. Lunghezza: 444 km. (La cartina è indicativa e non riporta le località minori).



Michelln, At. Stradale e Turistico Europa, scala 1: 400.000

