

ISLANDA 2007

**Diario di Viaggio
24.7.2007 - 12.8.2007**

STATISTICHE DI VIAGGIO

Periodo 24.7.2007 - 12.8.2007

Km Percorsi: 7300 in moto (BMW R1200RT), 3000 in nave, 350 in auto 4x4

Nazioni visitate: Italia, Svizzera, Francia, Gran Bretagna, Isole Farøer, Islanda, Danimarca, Germania, Austria.

Dopo una lunga serie di "incoraggiamenti" da parte di parenti ed amici ho infine deciso di intraprendere questo viaggio in solitaria... Chiunque intenda cimentarsi con questo viaggio non potrà che essere lusingato dalle tante frasi di incoraggiamento prima della partenza, come è successo a me, che saranno le più varie ed avranno ad oggetto la qualità delle strade islandesi (...ma non sarai mica matto... è pieno di sterri, buche e guadi... rimani a casa che è meglio...), il clima (... ma lì piove sempre, e poi ci fa freddo...), la bellezza ed il fascino dei luoghi visitati (... ma tutta quella strada per vedere due fumacchi e 'na pozza in terra che bolle...) e la proverbiale grazia delle ragazze islandesi (... fammi capire, vai a vedere le balene in acqua, o nei locali?...). Ciononostante oramai la decisione era presa: volevo vedere la tanto decantata terra di fuoco e di ghiaccio, ovviamente in compagnia della mia fedele RT...

La quasi totalità dei viaggiatori che si recano in Islanda con il mezzo proprio (essenzialmente camperisti e motociclisti) raggiungono quest'isola imbarcandosi da Hanstholm in Danimarca o da Bergen in Norvegia. Io ho deciso invece, almeno per quanto riguarda il viaggio di andata, di prendere strade diverse, passando per Inghilterra, Scozia, isole Shetland e Farøer. In questo modo ho avuto la possibilità di ridurre la lunga tratta unica in traghetto (almeno all'andata), eliminare l'idea dell'"Islanda usa e getta", ossia arrivo, giro e ritorno, godermi di più le tappe intermedie e dare al viaggio quel sapore di avventura che, in effetti, ha decisamente avuto. Questo itinerario ha inoltre il vantaggio di viaggiare lungo le tratte principali di notte, con sbarchi nella prima mattina, in modo tale da evitare di sprecare giorni preziosi e ridurre i rischi e gli effetti di mare mosso che, nel caso debba essere affrontato per più giorni consecutivi, può creare seri problemi anche a chi non soffre il mal di mare. Per il viaggio di ritorno ho optato invece per la tratta singola Islanda-Danimarca con rientro attraverso la Germania e l'Austria, lungo un itinerario indiscutibilmente meno suggestivo ed avventuroso, ma che permette di ridurre notevolmente i tempi di percorrenza.

Ovviamente prima della partenza preparativi di routine: gomme nuove gonfiate ad azoto (metzler Z6, già ottimamente provate per capo nord), tagliando completo, meditazione zen per prepararsi alla pioggia... e relativo equipaggiamento completo (tuta, guanti e stivali in gore-tex). Set completo di attrezzi, olio di scorta per i rabbocchi, nastri adesivi di ogni genere, kit riparazione gomme e bomboletta fast.

Prima di partire, ovviamente, è bene prenotare per tempo i traghetti, soprattutto per avere ampia scelta di sistemazione per la notte (si va dalle cuccette in camere da 9 letti, alle camere singole con vista mare... per ogni esigenza ma soprattutto per ogni tasca...). Io ho sempre optato per posto letto in camera da 4 persone, che mi è sembrata la migliore soluzione comfort/prezzo, ma mi è stato riferito che anche le cuccette offrono una sistemazione più che decente (non era così con la vecchia nave, ma con la nuova qualcosa è cambiato). Per quanto riguarda le sistemazioni durante il viaggio ho prenotato solo gli alberghi e guesthouse lungo il percorso islandese, anche perché la recettività è in tali casi scarsa e spesso al completo (come la lago myvatn e nelle zone di Reykjavik), ho provveduto personalmente per le prenotazioni nelle Farøer, mentre per i tratti di europa continentale e gran Bretagna mi sono sempre affidato alla ricerca in loco di B&B e motel lungo l'autostrada tedesca senza alcun problema.

Elenco delle tappe:

24.7 Arezzo - Saint Aubin sur Aire

25.7 Saint Aubin sur Aire - Londra

26.7 Londra - Durham

27.7 Durham - Aberdeen - Lerwick (nave)

28.7 Lerwick (Shetland, Mainland)

29.7 Lerwick - Thorshavn (nave)

30.7 Torshavn - Gjogv

31.7 Gjogv - Torshavn

01.8 Torshavn - Seydisfjörður

02.8 Seydisfjörður - Hoefn

03.8 Hoefn - Skogar

04.8 Skogar - Reykjavik

05.8 Reykjavik

06.8 Reykjavik - Akureyri

07.8 Akureyri - Reykyahlið

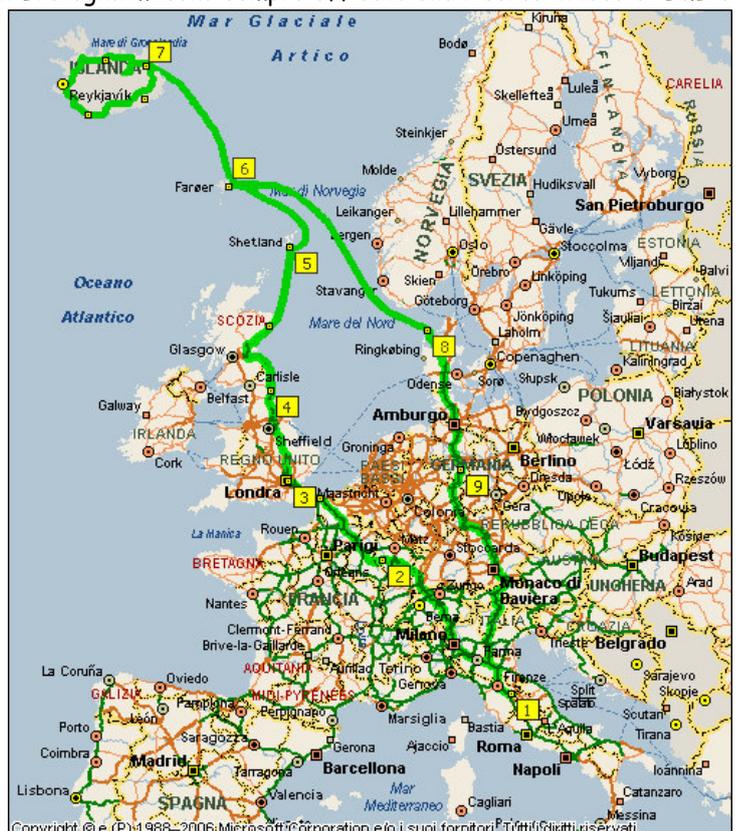
08.8 Reykyahlið - Egilstadabaer

09.8 Egilstadabaer - Seydisfjörður - Nave

10.8 Nave

11.8 Nave - Hanstholm - Hannover

12.8 Hannover - Arezzo



PARTE 1 - IL VIAGGIO DI ANDATA

24 luglio: Arezzo - Saint Aubin sur Aire (995 Km)

Dopo il Capo Nord in solitaria dell'anno scorso, quest'anno ho avuto la voglia e la possibilità di preparare un po' meglio il viaggio che avevo davanti, ed in particolare il viaggio di andata, che mi sono goduto fino in fondo, prendendomi tutto il tempo necessario. Sapevo che sarebbe stata una vacanza all'insegna dell'avventura, e tale si è dimostrata sin dal primo giorno di viaggio... Infatti dopo una notte passata ad ultimare i preparativi per la partenza e a caricare la moto (sono andato a letto dopo le 2 di notte) mi sono alzato alle 8.00 di mattina con un terribile presentimento: sonnolenza, mal di testa e senso di freddo diffuso (ma come, ci sono quasi trenta gradi fuori dalla finestra...) e non ho sentito la sveglia... la diagnosi me la dà da solo, ed il termometro purtroppo conferma: 38,5° di



febbre.... Sapevo bene che non era possibile rimandare la partenza, poichè perdere anche solo il primo traghetto avrebbe voluto dire rinunciare a questo viaggio, almeno per quest'anno, per cui dose da cavallo di novalgina (ma si può fare pubblicità in un report?) e via di nuovo a letto. Dopo un paio di ore riprovo la febbre.... 36 e 1/2... non chiedo altro per cui mi metto la tuta, il casco e via in sella alla mia bimba, anche se con 4 ore di ritardo sul tabellino di marcia....

La strada fino a Milano è veramente dura... sarà il caldo che speravo di lasciarmi alle spalle (colpa del ritardo), sarà la febbre, sarà la noiosissima autostrada italiana, con le sue immancabili code in zona Firenze/Bologna, ma mi fermo per pranzo veramente provato. Entro in Svizzera lungo la A2 sino al traforo del Gottardo. Percorro il tunnel per la prima volta, ed ho la netta sensazione di aver trovato la strada che porta all'inferno. L'aria diventa sempre più secca e sgradevole, la temperatura sale in continuazione fino a quasi 45°... e non ho l'aria condizionata... Comincio ad infamarmi da solo quando, giusto in tempo, arriva dopo 20 Km l'uscita. Dopo il traforo tutto cambia improvvisamente. La Svizzera mi accoglie con un fresco inaspettato, sono le 2 del pomeriggio e la temperatura si aggira intorno ai 20/25 gradi, con punte di 15 quando piove... La strada passa a fondo valle tra monti verdissimi e l'azzurro del cielo fa cornice al tutto, aiutandomi a recuperare spirito e forze, per cui decido di evitare l'autostrada francese per cimentarmi invece tra le strade interne dell'Alsazia e Lorena. Supero pertanto Basilea e lascio l'autostrada presso Mulhouse lungo la N66. Attraverso così una serie di paesini tipici, purtroppo sotto una pioggia che si fa ogni minuto più insistente. Dopo Urbès la strada diventa di montagna, ricca di tornanti e paesaggi mozzafiato, peccato per il tempo che costringe a tenere velocità ridotte e gli occhi fissi sulla strada. Dopo Epinal la strada torna ad essere una 4 corsie in buone condizioni, per cui lascio i propositi paesaggistici e mi rimetto alla guida (quella seria)... ci sono ancora tanti chilometri da fare e una media (ahimè) da mantenere. A Nancy decido di lasciare nuovamente l'autostrada per tagliare lungo la N4 attraverso le campagne francesi, con le tipiche colline coltivate che tanto mi ricordano quelle della bassa toscana. La statale è deserta, e passa in rassegna una serie di piccoli villaggi in prevalenza agricoli, qualcuno dei quali ha capacità ricettive in piccoli alberghi, che in realtà sono una via di mezzo tra guesthouse e B&B. Arrivo fino a Saint Aubin sur Aire, dove decido di fermarmi per la notte, dopo 1.000 Km che alla mattina non avrei mai pensato di poter fare. Trovo alloggio presso "le Domain de Herrain", una graziosissima guesthouse (peraltro l'unica struttura ricettiva del paese). Devo rispolverare il francese di scuola (erano più di 20 anni che non spiccicavo una parola) perchè la proprietaria non sa parlare altro, ma sa cucinare benissimo, preparando una squisita quiche al salmone, delle cotolette alle verdure, formaggi e dolci a gogo' che mi gusto in compagnia agli altri ospiti della casa con i quali trascorro una piacevolissima serata: una coppia di svizzeri, uno scozzese, una inglese e uno spagnolo... mancava solo l'italiano per dare il via ai giochi senza frontiere... Sarà il cibo, la compagnia o il livello della bottiglia di grappa alle ciliege fatta in casa (che si fa sempre più basso fino a scomparire del tutto verso le 11), ma mi sento veramente come se fossi a tavola tra amici.

25 luglio: Saint Aubin sur Aire - Londra (560 Km)

La mattina mi sveglio tranquillo e rilassato nel bel mezzo della campagna francese ancora addormentata. La colazione offerta dalla padrona di casa non è da meno della cena della sera prima: in un tripudio di marmellate fatte in casa, frutta e jogurt artigianali si spengono le ultime velleità di dieta.....

La partenza è di buon'ora ed alle 8.30 sono già in sella. Mi godo i primi chilometri nella fresca foschia del mattino e nella quiete della statale deserta sino a Saint Dizier (foto sotto). Sono entrato oramai nella regione dello Champagne e proseguo fino a Reims, dove imbocco l'autostrada (A26) in direzione nord. Raggiungo Calais all'ora di pranzo. Il cielo si fa plumbeo, facendo già presagire il clima inglese che mi attende. Ho la malaugurata idea di rivolgermi al primo terminal che incontro, quello delle linee Francesi, che con la "modica" cifra di 80 euri mi stacca un biglietto per moto/passeggero (in questo caso è meglio prenotare prima perchè si riduce di oltre la metà il prezzo del traghetto).



Scopro a bordo che il traghetto ha un problema al portello di carico che non si vuole chiudere, per cui si salpa con oltre un'ora di ritardo sul previsto. Nel frattempo pranzo e mi diletto a mandare messaggi allusivi e minacciosi a Francesco, amico di vecchia data che risiede a Londra e al quale sono in procinto di fare visita. Gli ultimi 20 minuti di traghetto scorro sopra coperta, ammirando l'avvicinarsi delle bianche scogliere di Dover. Alle 16.00 (ora inglese) riesco finalmente a sbarcare e, passato il panico della guida a sinistra e delle prime 3 o 4 rotatorie da prendersi in senso inverso al nostro, vinco l'istinto di sopravvivenza e mi dirigo tranquillo in direzione Londra. I primi sobborghi della capitale non tardano a farsi vedere e si estendono per numerosi chilometri. Il traffico si fa sempre più intenso, colpa anche dei numerosi semafori (qui la rotatoria è un'invenzione che non hanno ancora fatto...). Comunque grazie alle due ruote ed alla guida "sportiveggiante" tipica italiana (ci siamo capiti) alle 17.30 attraverso il Tamigi lungo il tunnel sotterraneo e sbuco nel bel mezzo della City... Attraversarla mi riempie di orgoglio, soprattutto per il fatto che ieri mattina ero ancora a casa... lascio la moto in uno dei tanti parcheggi coperti e custoditi che la zona offre, mi trovo con Francesco che è appena uscito dal lavoro e dopo una bella doccia a casa sua usciamo con sua moglie per cena in un tipico ristorante italiano nei pressi della zona universitaria. Trascorro la notte ospite a casa loro.



26 luglio: Londra - Durham (450 Km)

Mi alzo la mattina e faccio colazione con tutta calma. Impiego quasi un'ora per uscire da Londra... i grattacieli del centro lasciano il posto a edifici che si fanno sempre più bassi mano a mano che ci si allontana, fino a trasformarsi in una stesa di casette a 2 piani che lasciano presto il campo alle campagne inglesi... Imbocco la A1 in direzione nord e mi fermo poco dopo per fare rifornimento e cambiare una lampadina del faro anteriore che si è fulminata. Il cielo si fa sempre più cupo e il vento sempre più insistente. Si comincia a percepire aria di tempesta. Non sono ancora in prossimità di Bedford che si scatena il finimondo: una vero e proprio diluvio universale, condito con una serie interminabile di lavori in corso. Le auto procedono a velocità ridottissima, lungo una carreggiata sempre più invasa dall'acqua, che in alcuni casi supera i 10 cm di altezza. La visibilità è praticamente nulla e guidare diventa difficile, anche per colpa delle muraglie d'acqua alzate dai tir che percorrono la strada in direzione opposta. Ogni incrocio porta con sé un'immane onda gelata, che talvolta sposta la moto dalla sua traiettoria. Cerco di resistere e proseguire più che posso. Mi fermo dopo mezzogiorno in una stazione di servizio nei pressi di Doncaster, per prendere un caffè caldo e asciugarmi un po' i vestiti: alla fine l'acqua è riuscita a trovare la via per entrare nella tuta (sicuramente dal collo) ed ho la felpa interna completamente fradicia. Le condizioni non migliorano nel pomeriggio, in più il traffico risulta sempre congestionato. Avevo in programma di arrivare ad Edimburgo, ma con questo tempo non se ne parla nemmeno. Decido pertanto per il "piano B" e di fare tappa a Durham, piccola cittadina universitaria famosa per la cattedrale ed il castello, che ancora non avevo visitato. La



città mi accoglie con un timido sole, e sono rinfrancato dalla vista delle mura del castello che, mano a mano che mi avvicino, fanno bella mostra di sé sveltando dal bosco che circonda la parte storica della città. Mi reco presso l'ufficio informazioni che allago completamente e dove trovo sistemazione in una simpatica ed accogliente guest house al limite della zona pedonale. Mi ci vogliono un paio di ore (e 4 o 5 thè caldi) per riprendermi per bene ed asciugare alla buona la tuta, gli stivali e i guanti. Verso le 5 comincio a fare visita alla città. Inizio facendo una

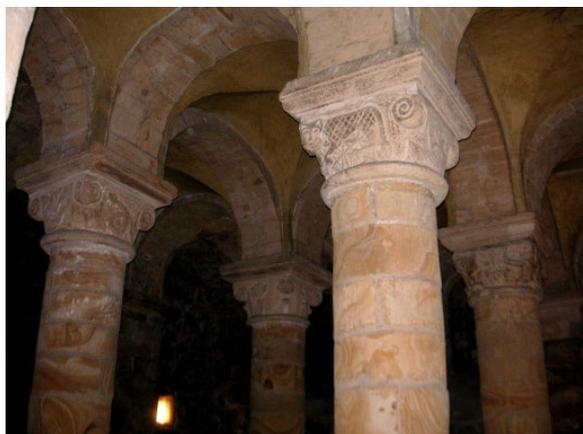
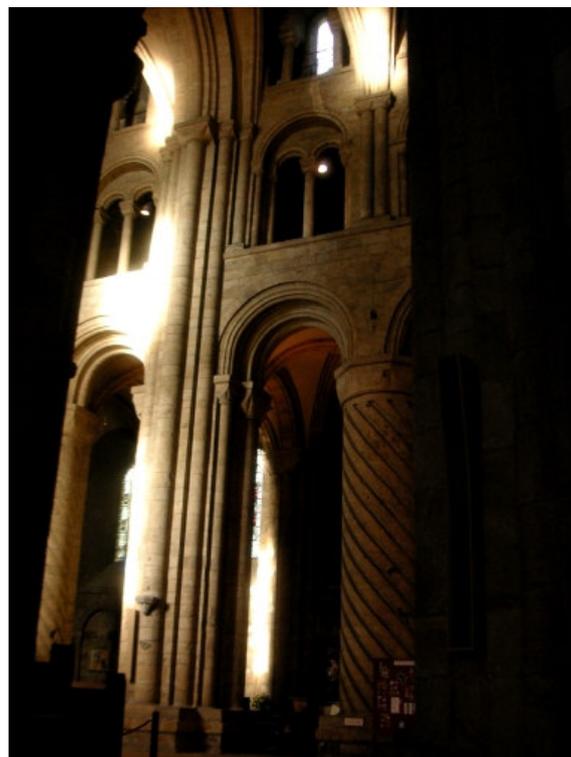




piacevolissima camminata lungo il fiume, seguendo l'ansa a forma di ferro di cavallo che circonda quasi completamente la collina dove risiede la parte storica della città. Tutto appare calmo e tranquillo, come le acque del River Wear, popolate

da famiglie di anatre e circondate da rigogliosa vegetazione in fiore. La pioggia appena passata ha lasciato il posto a fragranze di muschio e corteccia... è in questi momenti che ringrazio di essere dove sono, anziché arrostirmi al sole al centro di una spiaggia con 40° e 10.000 persone che schiamazzano intorno... La vista della cattedrale e del castello dal fiume è senz'altro suggestiva (foto sopra), con le guglie che si ergono dalla vegetazione, ed e mi invitano a varcare le mura della città.

La sera, per fortuna, ha portato via le resse di turisti che di giorno accorrono a visitare il luogo. La passeggiata attraverso i campus universitari, ed il cortile della cattedrale, regalano viste e scorci caratteristici (vedi le foto a pagina precedente). Si respira ovunque quel clima universitario tipico dei college inglesi. Decido di fare una prima visita alla Cattedrale nonostante sia quasi ora di chiusura. L'edificio, del quale avevo letto grandi cose, non tradisce minimamente le aspettative. L'interno, interamente in pietra, è maestoso e suggestivo. La struttura, chiaramente gotica, è caratterizzata da imponenti e massicce colonne scolpite, che conferiscono maestosità al tutto e incutono nel visitatore un profondo senso di impotenza. Ho il tempo di fare solo un giro sommario e



"rubare" qualche fotografia scattata senza flash (qui assolutamente vietato), dopo di che sono costretto ad uscire. Rientro alla guesthouse percorrendo nuovamente il percorso lungo il fiume, ma stavolta sulla sponda esterna, che mi permette la visita alla piccola ma graziosa chiesa di St. Oswald ed al cimitero storico la che circonda, nella zona situata tra il fiume e Church Street, con tombe del '600 e '700. Cena frugale in camera e a letto presto.



27 luglio: Durham - Aberdeen - Nave (445 Km)

Dopo una bella e lauta colazione inglese (stile pranzo di matrimonio) e con la complicità del tempo che quest'oggi ci ha regalato il sole, passo l'intera mattina a seguire il "manuale del bravo turista". Per cui, armato di guida e macchina fotografica, passo in rassegna tutto



il complesso monastico, con visita approfondita alla cattedrale (ancora più bella con il sole che filtra dalle vetrate), al chiostro (foto a pagina precedente), al vecchio e imponente dormitorio dei monaci (attualmente adibito a biblioteca universitaria frequentata da studenti), al tesoro e, per concludere, al castello (foto a lato). Purtroppo quest'ultimo

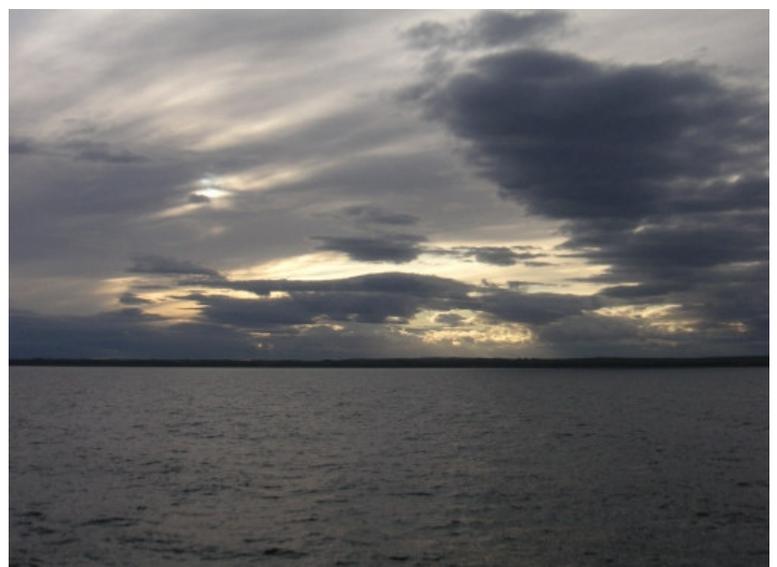


è visitabile internamente solo tramite visita guidata e, nonostante abbia una lunga ed interessante storia, non offre grandi attrattive... è decisamente più bello e suggestivo visto dall'esterno. L'unico luogo che mi desta interesse è rappresentato dalla cripta, ornata da originali capitelli in pietra scolpita con forme di animali (vedi foto a pagina precedente). Decisamente apprezzabile è invece l'intero complesso monastico che non mi fa certo rimpiangere l'aver ripiegato su questa cittadina anziché tornare nuovamente ad Edimburgo.

A mezzogiorno decido comunque che è ora di partire, anche perché alle 7 mi attende il traghetto. Riprendo la A1 in direzione nord e supero ben presto New Castle portandomi lungo la costa orientale. A questo punto la strada a 4 corsie si trasforma in statale a 2, con attraversamento dei centri abitati e limiti di velocità molto ridotti. Anche se appare molto più bella da percorrere, alternando zone costiere a tratti interni collinari, le medie di guida si riducono notevolmente ed arrivo a Edimburgo in grave ritardo: sono passate le tre del pomeriggio e mancano ancora più di 200 Km all'imbarco. Sono costretto a rinunciare alla programmata deviazione per visitare la Roslin Chapel (dove per fortuna ero già stato) con il rammarico però di esserci passato a pochi chilometri di distanza percorrendo il semi anello che circonda Edimburgo. Percorro con gioia il mitico ponte sul Firth of Forth e proseguo lungo la A90 in direzione Aberdeen. I Paesaggi cominciano a cambiare, e mi

ricordano che oramai sono in piena Scozia. Come la strada lascia la costa, infatti, le colline si fanno più aspre e ricoperte da eriche, con i tipici colori bruni e violacei... La strada comunque si percorre bene ed arrivo al molo in tempo per fare il check-in, mangiare qualcosa e fare le ultime telefonate prima dell'imbarco. Deposito i bagagli in cabina, doccia veloce e di nuovo sul ponte giusto in tempo per vedere il traghetto che salpa.

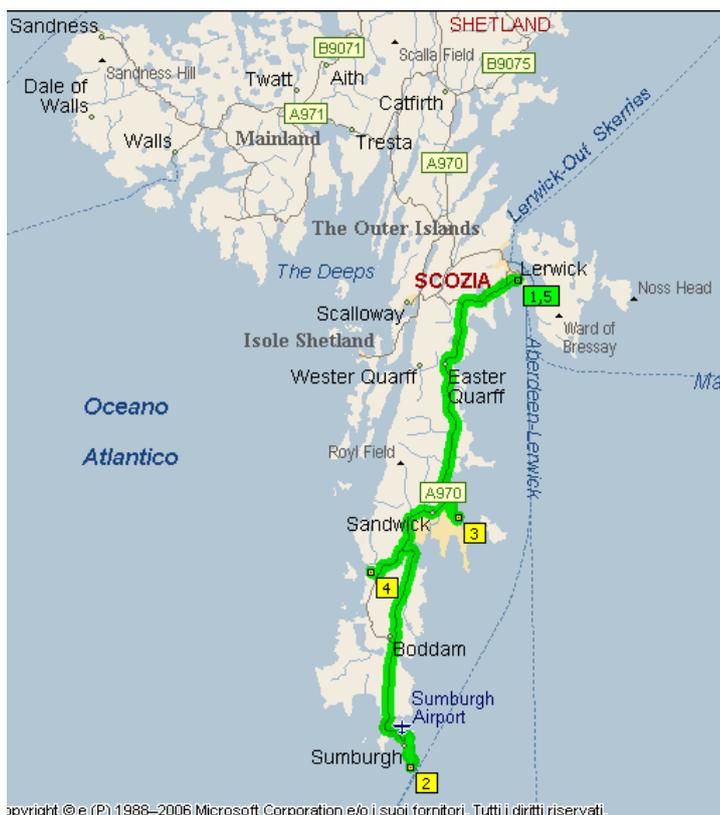
La nave lascia il porto in perfetto orario. Il mare è calmo, la brezza fresca e le nubi sparse all'orizzonte si rincorrono con giochi di luce e ombra che fanno da cornice ad un tramonto color crema.... Sono di nuovo nel mare del nord....



PARTE 2 - LE ISOLE ATLANTICHE

28 luglio: Isole Shetland - Lerwick, South Mainland, Mousa, St. Ninian's (105 Km)

Dopo una notte passata a riposare insolitamente bene per essere in nave, lo speaker ci dà la sveglia alle 6 ricordandoci che fra poco più di un'ora è previsto lo sbarco. Ultimi preparativi e colazione sul ponte ristorante. Le Shetland mi accolgono con un clima nebbioso ed umido. Sono già le 7 ma lo sbarco avviene praticamente al buio, in una Lerwick ancora completamente avvolta dal sonno e dalla silenziosa foschia del mattino. Mi dirigo verso il centro informazioni per trovare alloggio per la notte. Scopro che non aprirà prima di un'ora, per cui parcheggio lì davanti la moto e faccio due passi a piedi lungo le banchine. Comincia a piovere. Trovo riparo in una cabina del telefono, ancora in stile tradizionale, mentre il paese continua a dormire. All'apertura entro nell'ufficio informazioni dove vengo accolto con un caffè caldo da due ragazzi stupiti della mia presenza e dove trovo una camera per la notte in un Bed & Breakfast poco lontano, in Theodobalds road. Mi dirigo subito lì per scaricare i bagagli ed il proprietario mi fornisce due cartine ed una serie di informazioni preziose sui luoghi da visitare. Comincio pertanto la visita dell'isola di Mainland (la principale dell'arcipelago) partendo in direzione sud lungo la A970, che percorre la costa orientale dell'isola. Il

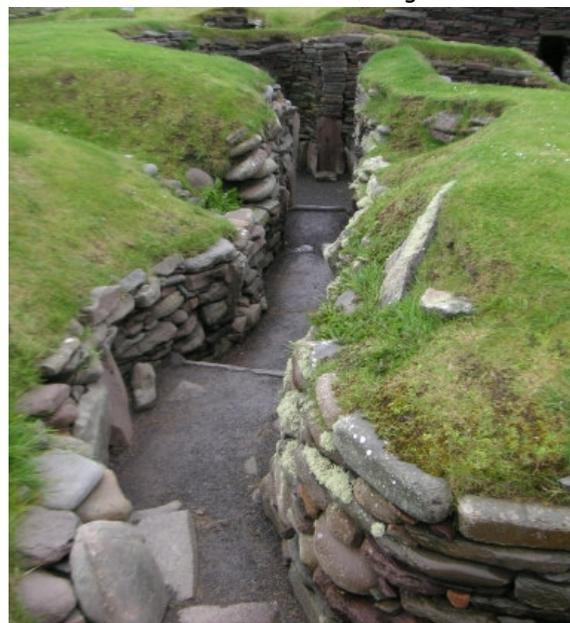


tempo per fortuna migliora e la pioggia cessa, sebbene non si riesca ad intravedere il sole. Si arriva in poco tempo presso l'aeroporto di Mainland, e la relativa pista di atterraggio, che si è costretti ad attraversare per proseguire oltre (!!!). Per evitare incidenti c'è comunque un segnale luminoso (stile passaggio a livello) che avverte i guidatori quando un aereo è in fase di atterraggio o di decollo ed è quindi vietato l'attraversamento della pista. Proseguo quindi fino ad arrivare presso il

promontorio di Sumburgh Head (punto 2 sulla cartina e foto a lato), dove visito il faro storico posto in cima alla scogliera, all'estremità sud dell'intero arcipelago. Ai piedi del promontorio è situato il sito archeologico di Jarlshof, uno dei più importanti di tutta la Gran Bretagna, dove sorge un insediamento dell'età del bronzo, datato 3.000 a.c. Il sito è ben conservato, e gli scavi hanno



portato alla luce un intero villaggio tumulato, con tanto di case, fornaci e passaggi sotterranei, che mi diverto ad attraversare nella quasi totale assenza di turisti. Più vicino all'aeroporto c'è invece il sito di Old Scatness, in piena fase di scavo, scoperto da pochi anni durante i lavori di ampliamento della pista di atterraggio (foto a pagina successiva). Questo sito non è segnalato, ma risulta più interessante dell'altro in quanto costituito da una cittadella fortificata del 2.500 a.c. sorta intorno ad un Broch (grande torre



fortificata di avvistamento e difesa, tipica della scozia e isole del nord) del diametro di oltre 15 metri. Percorrendo a ritroso la strada per tornare a nord faccio una deviazione per raggiungere il paese (minuscolo) di Leebitton, nei pressi di Sandwick, dove è possibile imbarcarsi per l'isola di Mousa (punto 3 sulla cartina). Il traghetto, che è lungo una decina di metri e che trasporta non più di 15 persone, è gestito da un privato, e nella stagione turistica parte quasi tutti i giorni (verso le due del pomeriggio) sempre che il mare lo permetta e ci sia abbastanza gente interessata. Il capitano (proprietario della barca) è un vero personaggio, e sembra una versione più anziana di braccio di ferro. Mi fermo per parlarci e convincerlo a fare la traversata, ma siamo solo in 5 e non sembra tanto convinto. Verso le 14.30 arrivano altre 4 persone interessate, per cui si



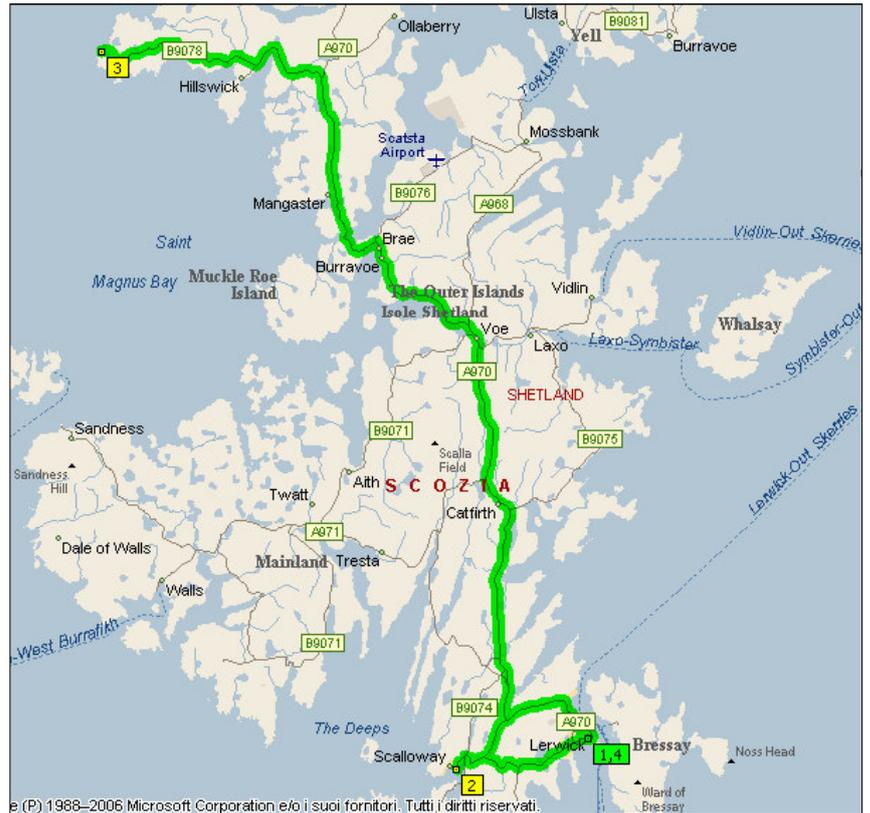
parte. La traversata dura circa mezz'ora e l'approdo è rappresentato da un piccolo molo di cemento gettato sopra ad uno scoglio. L'isola è verdissima e deserta, ad eccezione di una risicata popolazione di pecore che brucano noncuranti della presenza dei pochi visitatori giornalieri. Percorro il sentiero che compie il giro dell'isola, lungo la costa, con una passeggiata che impegna un paio di ore circa. Dopo una ventina di minuti si arriva al famoso Broch di Mousa, alto una ventina di metri e perfettamente conservato (foto a destra). Questo torrione è liberamente visitabile all'interno, ed è possibile raggiungere la sommità attraverso la ripida scala in pietra che corre nell'intercapedine tra il muro esterno e quello interno. A questo scopo l'assistente del "capitano" ci presta delle torce elettriche. Proseguendo lungo il percorso, lungo la costa orientale, si incontrano due insenature quasi completamente separate dal mare aperto, una sorta di piscine. La prima, detta west-pool, è popolata da una numerosa colonia di foche grigie che trascorrono il loro tempo a crogiolarsi al sole sulla spiaggia mentre i più giovani giocano nello specchio d'acqua antistante. La seconda insenatura, detta east-pool, è invece popolata da foche marroni o comuni, affaccendate ad accudire i piccoli che sono appena nati e che stanno imparando a trascinarsi fuori dall'acqua nella terraferma. La scena è incredibile, e suscita tenerezza vedere e sentire i "pianti" dei piccoli che non vogliono proseguire e le grida delle madri, per nulla impietosite, che rimproverano sonoramente chi si attarda rimanendo troppo indietro. Rimango ad osservare la scena per oltre mezz'ora, ma il tempo a disposizione è quasi finito, per cui ripiego sul molo in attesa del traghetto che verso le 5 torna a prenderci. Finisco la serata con la visita all'isola di St. Ninian's. Anche quest'isola è completamente disabitata, ma è liberamente accessibile a piedi, attraversando la lunga lingua di sabbia che la



separa dalla terraferma, formando un'insolita spiaggia "bifronte" (punto 4 sulla cartina e foto a sinistra). L'isola è abitata da una folta popolazione di conigli selvatici, che fanno simpatici capolini dalle numerose buche e cunicoli scavati per terra, per poi sparire a vista d'occhio. Sulla sommità dell'isola è possibile vedere le rovine dell'antica e piccolissima chiesa di St. Ninians, della quale sono rimaste solo le fondamenta. Verso l'ora di cena rientro a Lerwick dove mi aspetta un bel piatto di fish and chips in un chiosco del porto (anche perchè la piazza non offre di meglio).

29 luglio: Isole Shetland - Lerwick, Scalloway, North Mainland e Eshaness - Nave (155 Km)

Dopo la colazione consumata nella guest house carico la moto sotto una pioggia leggera ma insistente, che mi accompagnerà fino all'ora di pranzo. Mi dirigo verso il vicino paese di Scalloway, per fare visita all'omonimo castello (punto 2 sulla cartina e foto sotto). Entro nel paese completamente deserto, vuoi per il tempo, vuoi perchè sono le 9.00 di domenica mattina. Tutto è chiuso, anche i pochi pub che si trovano nella zona portuale vicino al castello, che in questo momento non è visitabile. Sulla porta c'è però indicato che, per casi di emergenza, è possibile reperire le chiavi presso l'hotel Scalloway, che dista un paio di centinaia di metri dal luogo. Mi reco perciò presso l'hotel dove il proprietario, dopo poche e gentili richieste da parte mia, mi consegna le chiavi senza neanche chiedere un documento e con la sola raccomandazione di richiudere bene il portone dopo la visita. Torno perciò verso il castello di buon umore, apro il portone che richiudo alle mie spalle e comincio la visita dal piano seminterrato. La struttura, per dimensioni ed architettura, non è grandiosa, ma merita comunque una visita, ed è in ogni caso emozionante percorrere le varie stanze, soprattutto quelle dei seminterrati (usati al tempo come prigioni), in assoluta solitudine. Sarà complice anche il tempo grigio e umido che penetra dalle feritoie senza vetri, ma mi sembra di rivivere nel periodo medioevale, in un clima da autentica caccia alle streghe...



paese di Brae prendo la deviazione verso est, seguendo la A970, per poi imboccare la B9078 che termina in prossimità della località di Stenness (punto 3 sulla mappa e foto a destra) e alle vicine scogliere di Eshaness. La strada diventa ben presto a singola corsia, in un paesaggio che alterna suggestivi scorci sulle scogliere in prossimità della costa alla tundra delle zone interne (vedi foto a pagina successiva). Un paio di chilometri prima della fine della strada c'è la deviazione (poco indicata) per il faro di Eshaness. Il vento si fa sempre più forte mano a mano che ci si avvicina alle scogliere e le raffiche piegano la moto spostandola a volte fino al ciglio della strada. Sono costretto a fermarmi a circa 500 metri dal parcheggio, perchè non è più possibile continuare in sella e proseguo



a piedi con difficoltà. Arrivo sino al parcheggio del faro che mi regala una vista ripagante delle difficoltà create dal clima. Le scogliere sono bellissime e frastagliate. Il mare in tempesta si infrange sulla roccia con violenza, creando nubi di acqua che si trasformano in una leggera pioggia trasportata dal vento sino alla sommità. Il verde del mare ed il bianco della schiuma contrastano in maniera netta con il rosso carico delle scogliere ed il verde dei prati che ricoprono la sommità. Per arrivare sino al bordo sono costretto a procedere a carponi sull'erba per quasi 50 metri, perchè il vento non consente di stare in piedi. Una passeggiata lungo costa è però d'obbligo, nonostante il tempo, per cui mi incammino in direzione nord per un chilometro circa, tenendomi ad una certa distanza dalla scogliera. L'escursione mi regala scorci e panorami da cartolina, intervallati da prati verdissimi costellati da piccole "nuvolette" bianche, ossia pecore solitarie che si rannicchiano immobili per sfuggire alla furia del vento. Arriva presto mezzogiorno, l'ora faticosa per il rientro, per cui rimonto in sella e percorro la strada fatta all'andata in direzione Lerwick, dove alle 16.00 dovrò imbarcarmi. Arrivo con un paio di ore in anticipo, come previsto dalle regole di imbarco, e aspetto pazientemente l'arrivo della nave, che qui si ferma per poco più di mezz'ora, giusto il tempo di imbarcare le pochissime persone che attendono al terminal (saremo una decina al massimo) e qualche carico merce. Ho pertanto tutto il tempo di vedere da distanza l'arrivo della Noroona, la mitica nave della Smrill lines che collega l'Islanda e le Farøer al resto dell'Europa e che sarà l'altra mia fedele compagna di viaggio in questa vacanza. Nonostante il mare contrario la nave arriva comunque in orario perfetto... e ben presto i passeggeri mi spiegano il motivo: mettendo in conto le condizioni atmosferiche avverse il traghetto ha preferito partire da Hanstolm con ben due ore di anticipo sul previsto, con buona pace dei numerosi automobilisti e camperisti rimasti sul molo perchè arrivati con "solo" un'ora e mezza di anticipo sull'orario di partenza.... questo servirà di lezione per il futuro anche a me, che ho la tendenza ad arrivare agli imbarchi un po' troppo "preciso".... In ogni caso varcare il portellone della Noroona è emozionante, anche perchè permette di ammirare la dimensione dei tre ponti di carico riservati ai veicoli ed ai rimorchi dei tir. Il sole ha purtroppo lasciato il campo ad una pioggia fredda ed insistente, che non permette di assistere alle operazioni di partenza da



sopra coperta. Decido pertanto di recarmi in cabina per farmi una bella doccia calda e dedicare il resto della serata all'esplorazione della nave. L'opzione cena cade sulla scelta del buffet, che mi anticipa quello che mi aspetta nei prossimi giorni: salmone marinato e affumicato (squisiti entrambi), gamberi e tante, tante, tante aringhe... letteralmente in tutte le salse... Dopo essermi diletato nel raffronto tra i vari metodi di preparazione dell'aringa (tra i quali meritano menzione quella al curry, marinata dolce e marinata salata, affumicata, in salsa rossa piccante o agrodolce, etc...) ecco puntuale arrivare il conto: sensazione di malessere stile dopo pranzo di matrimonio accompagnata dal mare che comincia a farsi sempre più grosso e che anticipa il tema della notte in arrivo.... speriamo bene...

MAPPA DELLE FARØER



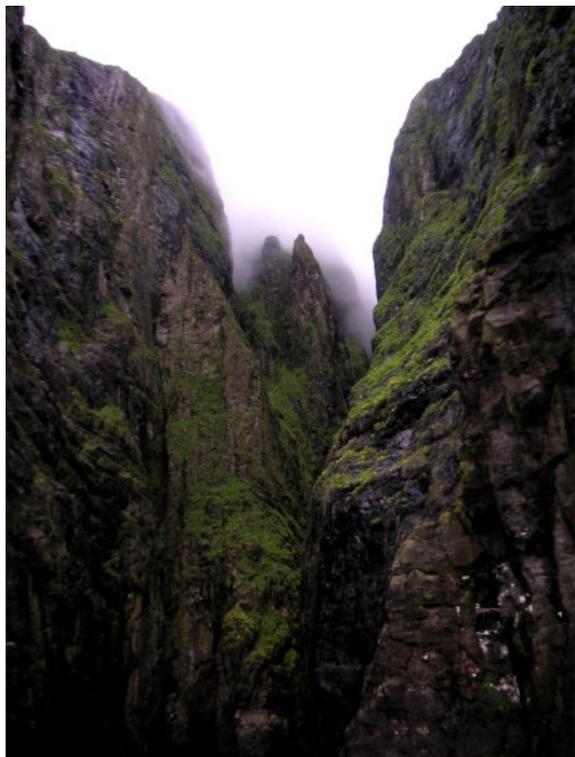
30 luglio: Isole Farøer - Torshavn - Gjógv; Vagar, Streymoy, Eysturoy (280 Km)

Come era da immaginare passo la notte assolutamente in bianco, con la magra consolazione di non essere certo stato l'unico. Con questo tempo le onde che si incontrano in mare aperto sono impressionanti, e la nave ne risente a tal punto che è quasi impossibile camminare lungo i corridoi senza aggrapparsi ai passamani, o quello che capita a tiro. Di mettersi a letto non ci penso neanche, per cui rimango sul ponte lounge a cercare di leggere un libro. Nonostante l'ora tarda ci sono qua e là gruppi di "zombie" che vagano spaesati in cerca di qualcosa di indefinito, ma che comunque non arriverà prima di domattina: la terraferma. Gli unici a divertirsi sono i bambini, grati di questa inaspettata "giostra" compresa nel prezzo.

L'arrivo a Torshavn, poco prima delle 6 del mattino, è caratterizzato da una diffusa luminosità, anche se il sole deve ancora sorgere. Lo sbarco comincia in perfetto orario, ed io batto il record di primo passeggero a mettere le ruote su terra faroese (anche perchè l'ultimo ad essere stato imbarcato la sera prima). Mi dirigo alla fine del molo per attendere

il segnale di navigatore quando mi ritrovo con la moto a terra senza neanche capire il perchè... Il tempo di spegnere il motore e tirare su la moto (operazione che vi raccomando e tirare su la moto (operazione che vi raccomando, soprattutto per il peso del carico) e realizzo l'accaduto: un autobus di linea, nel fare manovra, mi aveva urtato da dietro, con ovvie conseguenze. I danni sono minimi e solo estetici, per cui, dopo una serie di sentiti apprezzamenti in lingua aramaica alla volta dell'autista e un'oretta persa per attendere la polizia per il verbale, parto all'esplorazione di questa terra semi-sconosciuta. Lo sbarco dalla nave ha provocato un lungo serpentone di auto e camper lungo la strada principale che attraversa l'isola di Streymoy verso nord, alla volta delle attrattive turistiche quali Vestmanna e Saksun, ed alle altre isole dell'arcipelago. Per evitare il "traffico" mi dirigo verso la costa ovest dell'isola, percorrendo la





bellissima strada panoramica che collega il paesino di Siðradalur a quello di Kirkjubøur. L'itinerario è decisamente panoramico e suggestivo, con la vista delle isole di Koltur e Hestur che si ergono dal mare a poca distanza dalla costa ed ha la ulteriore fortuna di trovarsi al di fuori dai circuiti turistici, per cui sconosciuto ai più... La strada è completamente deserta (forse anche per l'ora), e lungo l'itinerario incontro solo piccoli greggi capre e nutriti stormi di oche selvatiche, che si riposano negli ampi prati ai bordi della strada interrompendo il loro viaggio migratorio attraverso l'atlantico. Giunti al piccolissimo paese di Kirkjubøur (foto a pagina precedente), composto da una ventina di case in tutto, la strada finisce nel piazzale della chiesa, posta al limite del villaggio in prossimità della scogliera, in un quadretto che racchiude perfettamente l'essenza ed il clima che si respira nelle isole farøer (almeno al di fuori della capitale). Le piccole case dipinte di nero, con i caratteristici tetti spioventi ricoperti di erba, sono incastonate da un lato dalle verdissime e scoscese pendici dei monti dell'interno, e dall'altro dal mare in tempesta che si infrange sopra scure scogliere. Al limite del paese, in prossimità del mare, sorge la piccola chiesa, dipinta di bianco e coperta da un tetto di ardesia grigio chiaro, con stile in aperto contrasto con quello degli altri edifici, tipico di questa zona.

Ritorno verso Torshavn per imboccare la n. 10 che mi porta fino

all'imbocco del tunnel sottomarino che collega l'isola di Streymoy a quella di Vagar. La strada regala bei panorami, soprattutto in prossimità del valico, da dove si ammira buona parte dell'arcipelago est e si hanno belle vedute sul Kaldbaksfjordur e sul Kollafjordur. Passato sull'isola di Vagar, la percorro tutta sino al paesino di Gasadalur, attraverso il tunnel inaugurato nel 2006 (prima si poteva raggiungere solo a piedi dal vicino villaggio di Bøur). Qui mi dedico per un'oretta ad un'escursione a piedi seguendo la scogliera, lungo il lato interno del Sorvagsfjordur. Rientro quindi nell'isola di Streymoy per recarmi a vedere le famose scogliere di Vestmanna l'attrattiva più pubblicizzata di tutte le Farøer. Nel piccolo porticciolo omonimo vi è una piccola flotta di imbarcazioni che, quando il tempo lo permette, organizzano gite per ammirare le



scogliere dal mare (vedi foto sopra).. L'escursione dura circa 2 ore e, anche se un po' cara, è comunque consigliabile, a patto di non soffrire il mal di mare ed essere coperti bene per difendersi dal freddo, dagli schizzi e dalla pioggia. In compenso è possibile ammirare le tanto declamate scogliere da una posizione di tutto privilegio in mezzo ai voli dei pulcinella di mare che nidificano proprio in questa zona. Dopo un buon pranzo al buffet del centro turisti di Vestmanna mi dirigo verso il villaggio di Saksun, lungo una strettissima e molto suggestiva strada ad una corsia L'arrivo a Saksun toglie il fiato: la strada attraversa il piccolissimo paese composto da case in pietra con tetto coperto d'erba, finendo improvvisamente nel parcheggio della chiesa, che si erge sul bordo della scogliera (foto sopra e a lato)... Oltre la chiesa si ammira il panorama della costa che disegna una

sorta di baia a forma di ferro di cavallo, quasi completamente separata dal mare, formando una sorta di "catino" naturale dove finiscono le lunghe cascate alimentate dai torrenti che sfociano dalle pendici della scogliera... A maggior gioia dello sguardo c'è poi lo spesso strato di nuvole basse che non consentono di intravedere il bordo delle pendici circostanti, aumentando così quel senso di raccoglimento che ispira il posto. Purtroppo comincia a piovere, per cui preferisco non intraprendere il sentiero che porta sino alla spiaggia sottostante alla chiesa, riservandomelo per un'altra volta. Proseguo quindi l'esplorazione dell'isola di Streymoy costeggiando lo stretto di Sondini, che separa quest'isola da quella di Eysturoy, fino ad arrivare al villaggio di Tjørnuvík, situato in una bellissima posizione in fondo all'insenatura. Qui la sosta è d'obbligo, soprattutto



per una passeggiata lungo la famosa spiaggia di sabbia nera (foto a destra), dalla quale si gode di una bellissima e suggestiva vista sull'antistante isola di Eysturoy, ed in particolare sul promontorio di Eidiskollur e sui faraglioni di Risin e Kellingin. Ripercorro quindi la strada fino al ponte che mi porta sull'isola di Eysturoy, dove percorro nuovamente la strada



lungo lo stretto di Sondini, ma stavolta dall'altra parte del canale, fino ad arrivare al paese di Eiði (che per l'appunto significa istmo). Qui la strada lascia la costa e comincia a salire, diventando di montagna, con tornanti che percorro sotto una fredda pioggia torrenziale. Il panorama che si gode giunti al passo di valico, ai piedi del monte Slættaratindur (il più alto delle Farøer, quasi 900 mt) ripaga di tutto: ai piedi del monte sono visibili i villaggi di Gjógv e Funningur, mentre verso est si stagliano imponenti le vicine isole di Kalsoy, Kunoy e Borðoy. Proseguo fino al paese di Gjógv, all'estremità dell'isola e dove finisce la strada. Qui mi accoglie la guest-house, unica struttura ricettiva del posto, molto carina e situata in posizione panoramica (è bene prenotare per tempo), dove incontro Michele, un altro motociclista di Milano che, come me, ha deciso di

cimentarsi con l'islanda in solitario, ma con una moto da enduro. La serata trascorre bene con una passeggiata fino al porticciolo (foto a sinistra), che è il simbolo del paese. Rientriamo comunque presto, complice la stanchezza che giornata trascorsa.

31 luglio: Isole Farøer - Gjógv - Torshavn; Eysturoy, Bordoy, Vidoy (210 Km)

La sveglia mattutina purtroppo annuncia quello che sarà il tema dominante dei prossimi due giorni: la pioggia... Dedico perciò parte della mattina a chiacchierare con Michele, a organizzare gli appunti e le foto ed a controllare la posta elettronica e scambiare qualche messaggio sul forum... Prima di pranzo, visto che il tempo non accenna a migliorare, decido comunque di proseguire l'esplorazione delle isole più a nord dell'arcipelago sotto l'acqua... tanto oramai ci ho fatto l'abitudine... Percorro quindi i due lati del funningsfjørður fino al paese di Elduvík, proseguo





verso sud sino a Leirvik dove imbocco il lungo tunnel sottomarino che porta alla città di Klasvik, la seconda città dell'arcipelago, dotata addirittura di uno stadio da calcio! Sono oramai sull'isola di Borðoy, tanto famosa per i vecchi tunnel a singola corsia non illuminati... Il passaggio attraverso questi tunnel è obbligato se si vuole giungere all'isola di Viðoy. Percorrerli è comunque un'esperienza da fare, a patto di essere particolarmente prudenti, soprattutto quando il tempo è piovoso. Il fondo stradale è infatti scivoloso, ed ho difficoltà anche a proseguire diritto, perchè la gomma di dietro fa le bizze... inoltre i tunnel sono veramente stretti (non oltre i 2 metri e mezzo), in pendenza, con le pareti a pietra



viva e completamente bui, anche se di tanto in tanto si trovano piazzole di scambio con i veicoli che proseguono nell'altro senso. L'uscita del secondo tunnel è in prossimità dei paesi gemelli di Norðdepil e Hvannasund che nascono sulle sponde opposte dello strettissimo canale che separa l'isola di Borðoy da quella di Viðoy. Merita sicuramente fermarsi a passeggiare lungo il ponte che collega le due isole per ammirare la bellissima vista che si ha sullo stretto in direzione nord (vedi foto a pagina precedente), con le sue acque calmissime che ricordano tanto un fiordo... (anche perchè in quel punto



le isole si toccano quasi). Proseguo quindi fino al bel paese di Viðareid, il paese più a nord dell'isola, dove è d'obbligo una visita alla chiesa, che sorge appena fuori dal paese sul bordo della scogliera e con lo sfondo del promontorio antistante, in uno scenario da cartolina (non a caso la più fotografata di tutte le isole). A metà pomeriggio riparto quindi alla volta di Torshavn, dove arrivo in poco meno di due ore (anche perchè occorre oltre mezz'ora per attraversare i tunnel di Borðoy che stavolta ho dovuto percorrere con l'obbligo di dare la precedenza..). Arrivato nella capitale trovo l'ostello che avevo prenotato (il Blady, niente di chè), parcheggio, scarico la moto e, visto che ha finalmente smesso di piovere, passo la serata a fare un giro per la città che nel frattempo si è completamente svuotata. Dopo un giro lungo il porto, alle case storiche che ora ospitano il

parlamento ed il governo ed al forte Skansin, finisco la serata cenando in un ristorante del centro dove quasi litigo con il cameriere che mi voleva a tutti i costi portare un piatto di balena pilota (a sua detta una specialità rara che non avrei dovuto perdere per ogni cosa al mondo, rimandando al mittente le accuse di inciviltà che gli addebitavo) ma che in compenso mi delizia con una cena a base di zuppa di aragosta e salmone al forno... squisiti...

1 agosto: Isole Farøer - Torshavn - Saksun - Nave (150 Km)

Anche stamattina il tempo non sa regalarmi altro che freddo e pioggia. Avevo programmato di fare un giro per Torshavn, ma visto il clima e le previsioni (che preannunciano il tempo peggiore proprio sulla capitale) decido di ritornare a Saksun. La strada oramai la conosco, per cui arrivo in poco tempo nonostante la pioggia, che per fortuna mi concede una tregua non appena scendo



di moto. Proseguo a piedi lungo il sentiero che corre sul lato sinistro del torrente e che porta sino alla spiaggia situata alle pendici del dirupo dove sorge la chiesa. La tranquillità e la natura selvaggia del posto valgono certo il freddo e la pioggia subiti per arrivare fino a qui. Purtroppo l'alta marea non consente di proseguire sino alla lingua di sabbia che chiude l'insenatura, che invece è accessibile di sera, ma non si può avere tutto dalla vita...

Prima di mezzogiorno decido di rientrare, anche perchè gli stivali (che sono rimasti bagnati per oltre una settimana) cominciano a dare segni di cedimento, per cui è opportuno che vada alla ricerca di qualcosa per ingrassarli prima di imbarcarmi per l'Islanda, dove non è certo pensabile di trovare qualcosa di adatto, almeno per i primi giorni di soggiorno. Appena rientrato a Torshavn mi dirigo verso il concessionario Harley Davidson che avevo intravisto la sera

prima, ma purtroppo è chiuso, e mi dicono che apre solo due ore al giorno: dalle 4 alle 6 del pomeriggio... In effetti, a queste latitudini e vista la popolazione è già tanto che apra tutti i giorni... Comincio così un "bruco mela" lungo le vie del centro fino ad imbattermi in un concessionario di moto italiane di importazione, dove trovo quello che cercavo (ma che prezzi!!!) e dove scambio 4 chiacchiere con il proprietario a proposito di una Guzzi Norge quasi nuova che tiene in vetrina e che mi fa provare con gioia per sapere quello che ne pensavo... Tronfio di questa nomina sul campo a professore di mototuristologia mi godo un bel giro per la capitale sulla bicilindrica italiana, per poi riprendere possesso della mia tedeschina, con la speranza che non se ne sia avuta troppo a male... Alle 15.30, visto il grande movimento in porto, decido di avvicinarmi al molo e fare subito check-in e imbarco, avendo tutto il tempo di preparare la moto alla traversata prima si salpare. Alle 18.00 in punto la nave lascia una Torshavn illuminata da timidi raggi di sole. La rotta percorsa dalla Noroona costeggia l'intero arcipelago, circumnavigandolo dal lato orientale. Il tempo migliora decisamente e le ultime nuvole cariche di pioggia scaricano il loro contenuto sulle cime dell'entroterra. Rimango sul ponte più alto ad ammirare la bellezza cruda e suggestiva di queste isole viste dal mare, con un po' di tristezza per non averle potute godere appieno dall'interno, ma con la gratitudine di mantenerne comunque questo ultimo nitido ricordo.





2 agosto: Seydisfjörður - Jokulsarlón - Höfn (445 Km)

Stamattina sveglia presto, ed alle sette già in piedi. Dopo un colazione al buffet, passo l'ultima ora prima dello sbarco sul ponte per vedere la tanto sospirata isola avvicinarsi... Quando arrivo sul ponte, gremito di gente, la sagoma della costa e dell'entroterra sono già chiaramente visibili, e l'isola si mostra al meglio di ogni aspettativa: un'immensa barriera di roccia a picco sul mare, cruda, frastagliata e priva di qualsiasi vegetazione. Si percepisce subito la natura vulcanica del luogo, dominato da colori di giallo ocra, nero e marrone bruciato, contornati dal bianco della neve che avvolge le cime più elevate. Come tetto c'è uno



spesso ed irregolare strato di nubi plumbee, che filtrano la luce ed esaltano l'aspetto selvaggio della scena. Il chiasso e la ressa dei ponti inferiori hanno, come per incanto, lasciato spazio alla quiete ed al silenzio degli spettatori che guardano ammutoliti lo spettacolo proiettato di fronte. La rotta segue a distanza la zona dei fiordi sud orientali, per poi entrare nel calmo e pacato fiordo di Seydisfjörður. La nave, una volta attraccata, occupa tutto il porticciolo. Lo sbarco è lento, a causa delle manovre dei mezzi all'interno e dei controlli accurati che la polizia e la dogana effettuano su ogni mezzo che approda. Dopo due ore buone riesco anche io a vedermi appiccicato il famigerato adesivo giallo sul parabrezza che mi consente di allontanarmi dalla zona portuale. I quasi trenta chilometri di strada per Egilsstaðir sono un lento ed ininterrotto serpentone di auto e caravan che si inerpicano tra i tornanti fino al passo dove è d'obbligo fermarsi per ammirare le splendide vedute sul lungo e stretto lago Lagarfjot e, alle spalle, sul fiordo di Seydisfjörður. Al paese di

Egilsstaðir non ho voglia di prendere parte alle immane processioni di turisti che prendono d'assedio i pochi bancomat della zona al fine di avere valuta locale, per cui, fidando sulla carta di credito e sul serbatoio pieno, proseguo imboccando la mitica strada 1, la ring road, in senso orario, contrariamente a tutti che invece optano per l'altro senso. Fatti solo pochi chilometri mi trovo subito immerso in uno scenario da signore degli anelli: la strada sterrata è completamente deserta ed attraversa zone montuose e valichi panoramici, in un susseguirsi di rocce crude e piccoli specchi d'acqua intrappolata dalla lava. L'unica testimonianza vegetale è affidata ai rari muschi e licheni che ricoprono talvolta le rocce meno esposte. La strada si fa sempre più dura e accidentata, e guidare diventa impegnativo, soprattutto nei lunghi tornanti in discesa. La preoccupazione di danneggiare la moto, però, è lentamente fugata dalla bellezza dei posti, assolutamente selvaggi ed incontaminati. Dopo un battesimo di circa 100 Km di strada di montagna sterrata arrivo finalmente nella zona pianeggiante del Breiðdalur (foto in alto a destra), dove lo spirito motociclista prende il sopravvento e mi diletto in una cavalcata in piedi a casco aperto stile easy rider... alzando una bella scia di polvere a testimonianza del mio passaggio. Qualche capra che pascola a bordo strada, e che talvolta si accinge in spericolati attraversamenti, mi ricorda che non è il



caso di esagerare, per cui rilascio un po' il gas e proseguo in tutta calma, sino ad arrivare nuovamente alla costa. La strada costiera prosegue alternando zone asfaltate a zone sterrate e regala bellissimi panorami e scorci su lunghe spiagge di sabbia lavica nera (foto a sinistra). Talvolta segue il disegno tracciato del litorale all'interno di lunghe insenature circondate da monti che molto ricordano piccoli fiordi. Si attraversa quindi la zona delle grandi pianure alluvionali, formate dai sedimenti portati a valle dai fiumi glaciali, che trovano origine dallo scioglimento estivo dei ghiacciai interni. Arrivo così ad Hofn, dove ho prenotato per la notte, che raggiungo verso le tre del pomeriggio in netto anticipo sulla tabella di marcia. Dopo la visita di rito al grazioso porto (foto sotto) faccio rifornimento di corone e pranzo in un carinissimo

bistrot di legno alle porte del paese. Visto che ho ancora tempo a disposizione, che il clima è ottimo e che la stanchezza ancor non si fa viva, decido di anticipare ad oggi la visita al Jokulsarlon, la famosa laguna ghiacciata ai piedi del ghiacciaio Vatnajokull, che dista poco più di 70 Km dal paese. La strada per raggiungerla è ottima, e passa attraverso le grandi pianure di sabbia lavica del Myrar, strette dal mare a sinistra e dall'imponente sagoma del ghiacciaio Vatnajokull (circondato da monti) a destra, con le sue lingue di ghiaccio che, attraverso le valli, arrivano sino alla prossimità del mare (foto a pagina successiva). Dopo quasi un'ora di guida mi compare improvvisamente sulla destra la tanto attesa laguna... Lo spettacolo è unico ed indescrivibile: la superficie dell'acqua è coperta da un numero incredibile di iceberg di ogni forma e dimensione.





Questi sono originati da una lingua del ghiacciaio che si spinge fino a valle ed entra direttamente in contatto con le acque della laguna. Lo strettissimo canale che la separa dal mare aperto impedisce che gli iceberg si disperdano, intrappolandoli così per la gioia dei visitatori. A fare da sfondo allo spettacolo offerto dalla laguna ci sono i neri massicci del Esjufjoll e Hvannadalshnukur, circondati dai ghiacci del Vatnajokull. Qua e là si possono vedere alcune foche giocherellone fare capolino tra gli iceberg, soprattutto nella zona ovest. Mi godo la vista facendo una bella passeggiata di un'oretta lungo

la riva, aspettando così il turno per fare un giro in barca all'interno della laguna che è prenotabile direttamente in loco al centro turisti. La gita in barca dura poco meno di un'ora, ed è una esperienza che mi sento di consigliare. Verso le otto di sera, con il riflesso del sole basso in mezzo agli iceberg, decido di rientrare lungo la strada percorsa all'andata. Il cambio di luce conferisce ai paesaggi colori e fisionomia completamente diversi, tanto che la strada non sembra affatto quella percorsa poche ore prima.



3 Agosto: Hofn - Skftafell - Vik - Skogar (335 Km)

Riparto di buon mattino dopo una lauta colazione e ripercorro la strada della sera prima. Attraverso nuovamente il ponte antistante alla laguna ghiacciata che si presenta completamente diversa dalla sera prima. Un gran numero di iceberg si trovano infatti in mare aperto, trascinati fuori dal canale dalla bassa marea... Il vento comincia ad essere fortissimo, e



tenere la moto dritta è decisamente un'impresa, anche per le raffiche improvvise che rischiano di buttarla in terra. Proseguo fino ad arrivare al parco nazionale dello Skaftafell, dove parcheggio la moto e inizio la classica escursione di trekking all'interno dei sentieri del parco. La gita (5 km in tutto, per un totale di circa tre ore) mi porta a bellissimi punti panoramici sul ghiacciaio Vatnajokull e alle famosissime (non a caso) cascate di Sellfoss, circondate da immense colonne basaltiche esagonali disposte a formare un organo in pietra capovolto. Lo spettacolo vale assolutamente la via accidentata per raggiungerle. Rientro al centro turisti dove magio qualcosa al volo e mi rimetto in marcia alla volta di Vik. Nel parcheggio noto con dispiacere un gruppo di tre coppie di motociclisti italiani, tutti intenti a recuperare la transalp di uno di loro, finita nel fosso a causa di una ventata che la ha

letteralmente scaraventata in terra da ferma, nonostante fosse parcheggiata sul cavalletto laterale... Mi faccio coraggio e proseguo cercando alla meglio di non rovinare in terra per le folate, che sferzano la moto senza alcun preavviso. Attraverso così lo spettacolo dello Skeiðararsandur, conosciuto più semplicemente come il Sandur, una immensa piana desertica di sabbia lavica nera finissima, attraversata da una fitta rete di impetuosi e torbidi corsi d'acqua di origine glaciale che sfociano direttamente in mare. Il paesaggio è bellissimo e terribile al tempo stesso (foto sotto e a destra). Anche il clima sembra voler accentuare la natura del luogo, coprendo il cielo con nuvole minacciose. La strada, deserta e leggermente sopraelevata rispetto al livello del sandur, è attraversata da un continuo movimento di sabbia spazzata dal vento, pochi



dello strato di licheni è solido, composto da fragile roccia vulcanica, che scricchiola in modo singolare ad ogni passo. Arrivo così fino al paese di Vik, famoso per il clima piovoso che non smentisce, per cui continuo sino al paese di Skogar, dove alloggjo presso l'hotel Edda (una scuola invernale convertita in albergo nei periodi estivi). Qui

centimetri sopra l'asfalto, con un effetto visivo che ricorda un leggero e basso strato di nebbia nera in perenne movimento, che talvolta arriva a nascondere la segnaletica orizzontale. La strada che attraversa il sandur corre diritta per oltre 50 Km, sino ad arrivare al paese-avamposto di Kirkjubæjarklaustur (inutile provare a pronunciarlo), superato il quale ci si addentra nella zona del Eldhaun, conosciuto anche con il nome di "mare verde". Si tratta di uno sterminato campo vulcanico che si estende fino al paese di Vik, costituito da antiche colate laviche ricoperte da uno spesso e morbido strato di licheni color verde pallido. A prima vista sembra di attraversare veramente un mare agitato color verde, ma scendendo di sella ed addentrandosi nei campi a lato della strada, si capisce che il suolo al di sotto



consumo la prima vera "cena" islandese, a base di salmone affumicato e agnello arrosto accompagnato con burro locale alle erbe... Il dopo cena lo dedico ad una escursione a piedi alla imponente e fragorosa cascata di Skogafoss, situata a non più di 500 metri dall'albergo. La cascata è inserita in un armonioso contesto naturale e risulta ben visibile anche dalla ring road, se non altro per l'imponente nuvola d'acqua che solleva.

4 Agosto: Skogar - Vik - Geysir - Gullfoss - Reykjavik (355 Km)



Dopo una notte passata serena con il sottofondo della cascata in lontananza mi sveglio di buon'ora: la giornata è impegnativa, e devo anche ritornare a Vik, che ieri era sotto la pioggia, per visitare la famosa spiaggia nera di Reynisfjara. La spiaggia è raggiungibile dalla A1 con una deviazione, poco indicata, sulla 215 che si imbecca sulla destra subito prima di Vik (per chi viene da Reykjavik). Sono le otto di mattina e la spiaggia è completamente deserta. Il nero intenso della sabbia è contrastato dal bianco della spuma prodotta dall'infrangersi delle onde del mare mosso, e, sullo sfondo, dal

verde del promontorio del Dyrholaey, che forma un suggestivo arco naturale. Sull'estremità est della spiaggia, quella più vicina al parcheggio, vi sono le famose formazioni basaltiche, che prendono la forma di un gigantesco organo da chiesa con gli antistanti faraglioni di Reynisdrangur. La visita meriterebbe qualche ora, per permettere la passeggiata lungo i quasi 5 chilometri di spiaggia, ma purtroppo la giornata è lunga, per cui alle nove sono nuovamente in sella. La strada che conduce in prossimità della capitale scorre bene, e mostra segni di "civiltà" anche al di fuori dei centri abitati,



attraversando campi coltivati e fattorie che allevano cavalli, anche se (proprio per questo) non ha minimamente il fascino di quelle percorse i giorni prima. In poco meno di due ore sono già a Selfoss, dove lascio la ring road in direzione Gullfoss, lungo la 35, completamente asfaltata, che si imbecca sulla sinistra subito dopo il paese. Si vede chiaramente che la zona è turistica e, abituati ai giorni precedenti, lascia stupiti l'elevato numero di mezzi in circolazione. Una decina di chilometri dopo Selfoss si trova sulla sinistra (poco segnalato) il cratere del Kerið, un piccolo ma suggestivo cratere vulcanico di lapillo lavico rosso fuoco, perfettamente ellittico, al cui interno si trova un lago di acque





termali color verde smeraldo, dovuto alla massiccia presenza di cianobatteri (foto a pagina precedente). Proseguendo lungo la 35 si arriva ben presto al tanto rinomato Geysir di Strokkur (foto a pagina precedente), l'attrattiva più rinomata di tutta l'Islanda, preannunciata da un forte odore di zolfo e dai tipici getti di acqua bollente, ben visibili già a qualche chilometro di distanza. La zona è presidiata da un centro turisti (molto commerciale) e da numerosi autobus che riversano nel sito centinaia di visitatori ogni ora. Non mi dilungo molto ad ammirare il fenomeno, per cui dopo le foto di rito mi dirigo alle famose e spettacolari (queste sì) cascate di Gullfoss (foto a lato). Le cascate sono individuabili a distanza per la mole della nube d'acqua che alzano, e che viene trasportata dal vento per chilometri lungo il canyon di faglia che dà origine al fenomeno. Anche se il dislivello del salto non è elevatissimo (32 metri circa) la enorme portata del fiume Hvítá che si getta sulle pareti scoscese della gola garantisce comunque uno spettacolo incredibile. Il percorso per arrivare a ridosso della cascata è facilmente percorribile, a patto di essere ben coperti contro la nube di acqua che, trasportata dal vento, fa una inaspettata doccia ai visitatori. La bellezza e suggestione del posto è incrementata anche dall'accessibilità al fronte di acqua, che è raggiungibile fino

quasi a toccarlo (basta non soffrire di vertigini). La piattaforma di roccia a fianco della cascata è più riparata dagli spruzzi, ed offre una panoramica vista del canyon, incorniciato dagli scintillanti riflessi prodotti dalla luce a contatto con la nube d'acqua. Purtroppo il luogo è affollatissimo (per gli standard islandesi) per cui consiglio la visita in orari di minor affluenza (come la mattina presto o la sera tardi) per evitare la ressa dei turisti che tolgono senz'altro magia al posto. Rimessomi in sella mi dirigo alla volta di Reykjavik ma passando lungo la 365 (foto a lato), una bellissima e panoramica strada sterrata che attraversa tutto il parco del Þingvellir. Qui una sosta è d'obbligo per fare una bella passeggiata lungo l'antico canyon di lava che corre lungo la faglia (foto sotto), e dalla



cui sommità si gode un bel panorama sul lago antistante. Gli islandesi apprezzano molto il luogo soprattutto per ragioni storiche, ma gli aspetti naturalistici non sono da meno, ed è possibile ammirare una bella vegetazione sub-artica con la presenza di piccoli boschetti di conifere (i primi alberi che ho visto dallo sbarco). Al di fuori dei percorsi turistici è possibile fare belle escursioni lungo i canali secondari che si formano nelle gole circostanti, a patto di prestare la dovuta attenzione ed avere un buon paio di scarpe da trekking. Verso le cinque mi rimetto in viaggio alla volta di Reykjavik, che raggiungo in una mezz'oretta. Gli svincoli e le grandi vie d'accesso a 4 o 5 corsie mi riportano ad un clima da capitale continentale, per niente in tono con lo stile dell'isola visto fino ad ora, nonostante le dimensioni relativamente piccole della città (paragonabile ad una nostra capitale di provincia).

Raggiungo l'albergo (presso il vecchio e non più utilizzato aeroporto centrale), doccia rapida e di nuovo in sella per coprire gli ultimi 2 chilometri dal centro, dove ceno in uno dei tanti bar-bistrot alla moda nella zona orientale a ridosso del porto.

5 Agosto: Reykjavik, Penisola di Reykjanes, Laguna blu (170 Km)

Come da programma dedico la mattina alla visita della capitale islandese. Di giorno Reykjavik non offre molte attrattive ed è relativamente tranquilla (al contrario che la sera dopo mezzanotte, dove i locali sono affollatissimi). Poche ore sono sufficienti per assolvere i doveri del buon turista... Dopo un giro a piedi per le vie del centro e del porto mi reco in visita alla famosa Hallgrímskirkja, che domina la città dalla vetta della collina dello Skólavörðustígur (inutile cercare di pronunciarlo). La cattedrale (foto sotto) è un'imponente opera di architettura nordica, relativamente recente (metà '900), chiaramente ispirata alle formazioni basaltiche presenti nel territorio islandese. In particolare il campanile centrale è imponente, così come l'abside, entrambi visibili da tutta la città e da buona parte delle periferie. Attraverso un ascensore



interno si può salire sulla sommità del campanile, dal quale ammirare il panorama della città dall'alto. Continuando la passeggiata arrivo sino al centrale laghetto del Tjörn, proprio dietro al municipio, popolato da numerose famiglie di uccelli acquatici e palustri. Proprio dietro al lago è situato il Museo Nazionale, che ripercorre la storia dell'Islanda e mostra numerosi reperti e antichi manufatti islandesi, scandinavi e vichinghi. Verso l'ora di pranzo ho già visitato le principali attrattive della città per cui, dato che è una bella giornata e che il "richiamo della lava" comincia a farsi sentire, cambio programma e mi rimetto in sella, per dedicare il pomeriggio a esplorare la penisola vulcanica di Reykjanes. Questa è facilmente raggiungibile percorrendo la strada 41, a 4 corsie (l'unica di tutta l'islanda) che conduce sino all'aeroporto di Keflavik seguendo il disegno

della costa nord. Io opto invece per la strada n. 42, che passa all'interno della penisola per poi seguire la costa sud. Questa variante panoramica si imbecca lasciando la 41 subito dopo essere usciti dalla capitale, prestando molta attenzione in quanto segnalata malissimo. La strada è sterrata e passa attraverso i campi lavici di Trölladyngja per poi costeggiare il caratteristico lago di Kleifarvatn. Anche questo lago presenta un bel colore verde smeraldo, dovuto all'attività geotermica della zona ed alla relativa presenza di cianobatteri nelle acque. Di tanto in tanto si incontrano a bordo strada zone attive e solfatare dai caratteristici colori e dalle tipiche pozze di fango bollente. Purtroppo il fondo stradale è in condizioni terribili, pieno di buche e coperto da ghiaia lavica grossolana e irregolare, oltre a presentare lunghi tratti di toule ondouléé. Prendo





(foto a sinistra). Molto suggestiva è la vista che si gode dall'edificio del faro, costruito sulla sommità della collina che si erge a poche centinaia di metri nell'entroterra. La collina si presenta verdissima e rigogliosa, con un unico e inaspettato tocco di colore tra le nere distese di lava che si perdono a vista d'occhio in ogni direzione. Volendo è possibile dedicare intere giornate a percorrere i sentieri che si diramano all'interno dei campi vulcanici e lungo la costa e che sono segnalati da un depliant disponibile presso il centro turisti di Reykjavik. Per stemperare la tensione della guida mi prendo una pausa di tutto relax recandomi alla tanto



con filosofia questa inaspettata "Parigi-Dakar", anche perchè i paesaggi sono unici (esempio a pagina precedente). Dopo quasi due ore di guida rigorosamente in piedi per percorrere solo 60 Km arrivo stremato sino alla punta di Reykjanestà, dove fanno bella presenza di sè gli aguzzi faraglioni lavici abitati da nutrite colonie di sula



famosa e pubblicizzata laguna blu, uno stabilimento termale all'aperto situato al centro della penisola e facilmente raggiungibile con una deviazione dalla 41 (molto ben indicata...). Lo stabilimento è decisamente affollato e si respira un clima decisamente commerciale. Ciononostante è comunque possibile abbandonarsi completamente alle calde e lattiginose acque termali, di un bellissimo color azzurro maiolica (dovuto alla presenza di silice e cianobatteri), in vasche naturali incastonate tra i neri campi lavici della zona. Lo stabilimento è dotato, inoltre, di annesso centro commerciale e ristorante. Dopo due ore di meritato relax rientro con tutta calma verso la capitale.

6 Agosto: Reykjavik - Akureyri (415 Km)



La giornata è dedicata quasi esclusivamente allo spostamento verso la città di Akureyri, la seconda per dimensioni dell'isola. Oltre che percorrendo la ring road è possibile raggiungerla anche passando all'interno, attraverso al panoramica strada n. 35, completamente sterrata, che si imbocca in prossimità delle cascate di Gullfoss. Sono indeciso fino all'ultimo quale delle due scegliere, anche perchè sono ancora rincriccato per lo sterrato di ieri e considerati i pareri discordanti che ho sentito (qualcuno me la ha descritta come strada di montagna, qualcun altro come

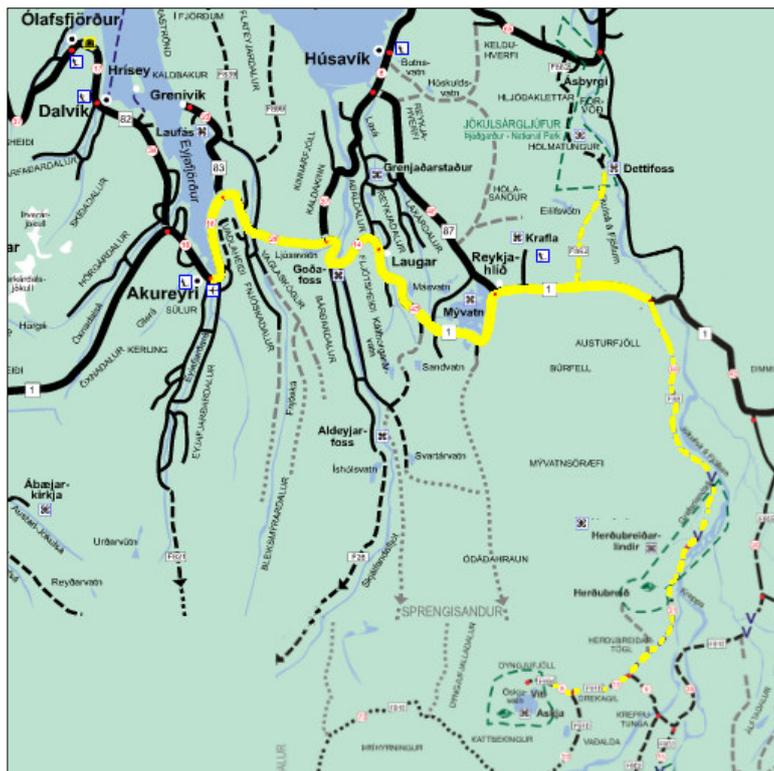
strada fattibile tranquillamente anche con mezzi stradali). Il dubbio lo risolvo come esco dall'albergo per caricare la moto: piove e le previsioni non sono confortanti, per cui abbandono l'idea di guidare sullo sterrato per oltre 250 Km sotto la pioggia... La ring road scorre bene lungo tutto il percorso, attraverso lunghe vallate e passaggi panoramici a mezza costa, tratti di misto con ampi curvoni veloci e un paio di valichi nel massiccio dello Sléttafel. Purtroppo il clima non mi consente di godere in pieno dei paesaggi. In circa quattro ore arrivo a destinazione, in prossimità della quale sono accolto da un numero impressionante di pattuglie della polizia, in continuo movimento e tutte dotate di telelaser (per cui occhio ai limiti, perchè le multe sono salatissime...). La città di Akureyri gode di un'ottima posizione in fondo al Eyjafjörður, ed ovunque si respira un clima da villeggiatura estiva (che molto mi ha ricordato la città di Tromsø in norvegia). Mi accoglie con un timido sole, per cui non disdegno di impiegare il pomeriggio a girovagare. Architettonicamente non offre molto,



ivi compresa la rinomata Cattedrale, che appare molto semplice e priva di interesse, nonostante sia stata progettata dallo stesso architetto che ha realizzato quella dei Reykjavik. E' comunque piacevole fare passeggiate all'interno della minuscola zona pedonale, lungo le banchine che costeggiano il fiordo e nel curato giardino botanico, piccola oasi lussureggiante e fiorita in una terra che, sino ad ora, ha regalato principalmente paesaggi selvaggi e desertici. Il giardino, situato dietro la cattedrale, è molto curato e mostra interessanti raccolte di flora artica e sub-artica, oltre a rigogliose composizioni floreali favorite dal microclima unico di cui gode questa cittadina.

7 Agosto: Akureyri - Myvatn - Askja - Dettifoss - Reykjahlíð (450 Km, di cui 100 in moto e 350 in auto 4x4)

La mattina riparto alla volta del lago Myvatn, che rappresenta il cuore della zona vulcanica dell'isola e che dista un centinaio di chilometri da Akureyri. A circa metà strada sin incontrano, sulla destra, le splendide Goðafoss, le rinomate cascate degli dei, facilmente accessibili direttamente dalla ring road (foto sotto). Le cascate, a forma di ferro di cavallo, non hanno la portata e l'irruenza di altre presenti in quest'isola, ma sono a ragione considerate le più belle tra tutte quelle islandesi. Il percorso per raggiungerle è di un centinaio di metri, ed è possibile accedere facilmente alle rocce ce costeggiano il salto, sino a toccarlo. Proseguo quindi fino al paese di Reykjahlíð, l'unico con capacità ricettiva nella zona del Myvatn, dove mi informo per eventuali escursioni organizzate in direzione dell'Askja, dal momento che la strada non è assolutamente praticabile con una moto stradale, anche per la presenza di guadi lungo il percorso. Scopro purtroppo che nessuno organizza più escursioni, neppure la guesthouse dove ho prenotato per la notte (Elda) che invece



era segnalata dalla guida. Per fortuna riesco a trovare un fuoristrada presso l'hotel Reynihlíð, che dispone di una piccola flotta di auto 4x4 che noleggia liberamente e senza prenotazione anche ai turisti che non dimorano nell'albergo. Questa appare sicuramente come una soluzione ottimale, a patto di essere preparati al salasso economico che vi verrà richiesto (tra nolo auto, assicurazione e carburante non bastano 300 € per un giorno...) che comunque, vi assicuro, è pienamente ripagato. La famosa via dell'Askja, detta Öskjuleið, è in realtà una pista, la F88, che si imbocca dalla ring road 40 chilometri circa a est di Reykjahlíð. Si impiegano circa due ore per percorrere gli oltre 100 Km. di pista che rappresentano senza dubbio il tratto stradale e l'escursione più suggestiva di tutto il soggiorno islandese. Si passa inizialmente attraverso le ampie distese del Grjot, un'immensa

piana desertica di tefrite grigia che si perde a vista d'occhio, in uno scenario lunare che sembra non appartenere a questa terra... Sullo sfondo svetta a distanza la solitaria sagoma dell'Herðubreið, la montagna islandese più singolare e conosciuta, che si erge in mezzo alla piana desertica con il suo profilo perfettamente simmetrico e con la caratteristica sommità coperta da nevi perenni (foto a lato). La sensazione è che sia stata modellata e messa lì da qualcuno... In prossimità dell'Herðubreið si incontra invece una piccola oasi verde attrezzata, con tanto di rifugio e campeggio, dove fa





sosta l'autobus di linea. Si attraversa quindi la zona dell'Odðahraun, la così detta "lava delle cattive azioni" una ininterrotta ed accidentata colata vulcanica. Percorrendo questa zona la pista si trasforma in un susseguirsi continuo di saliscendi e gincane tra le aguzze formazioni rocciose, che impongono una guida estremamente attenta ma decisamente divertente. Prima di arrivare all'Askja si attraversano infine le ampie distese del Vikursandur, una indescrivibile zona pianeggiante ricoperta da tefrite vulcanica dal colore e riflessi dorati (foto a sinistra). Si giunge infine a ridosso del cratere vulcanico dell'Askja, in un ambiente assolutamente selvaggio. La strada che porta al parcheggio si districa in qualche modo tra le aguzze e imponenti rocce laviche, in un susseguirsi di colori e sfumature che variano dal

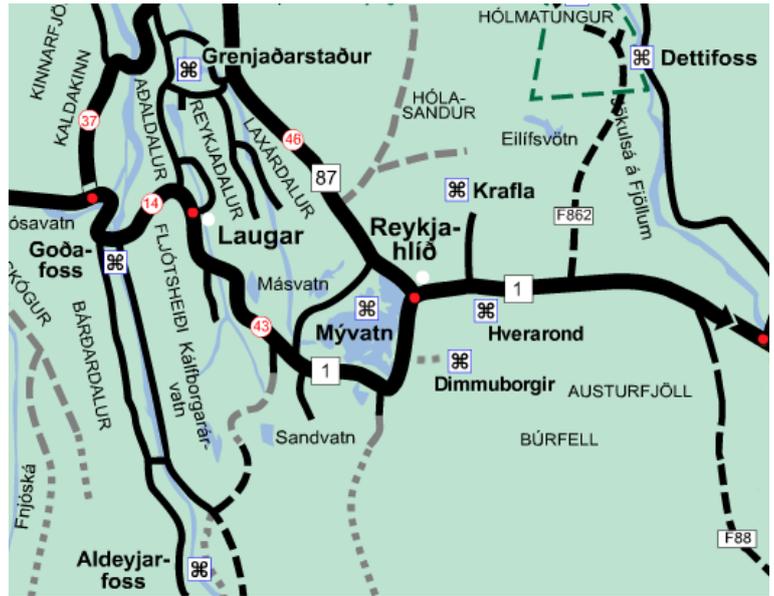
nero al rosso fuoco. Dal parcheggio si accede all'interno dell'immensa caldera, la cui zona centrale è raggiungibile percorrendo un sentiero relativamente pianeggiante lungo quasi tre chilometri, passando attraverso distese di lapillo lavico e cumuli di neve (a testimonianza della bufera che si è abbattuta sulla zona soltanto ieri). Si giunge così sino al lago centrale del Öskjuvatn, dalle limpidissime e profonde acque color blu intenso. A ridosso del lago c'è il cratere del Viti, ancora attivo, che ospita un piccolo specchio d'acqua geotermica, dal caratteristico colore azzurro e dall'aspetto lattiginoso. Qualche intrepido sfida le ripide pendici del cratere per giungere sino alla riva del lago, dove è possibile fare il bagno per la temperatura decisamente mite delle sue acque (circa 25 gradi). Lo spettacolo offerto dalle placide acque del lago, con lo sfondo in lontananza delle pareti del vulcano coperte dalla neve, invitano a rimanere, ma la strada del rientro è lunga, e giunti a metà pomeriggio arriva il momento di partire. Ripercorro così la strada fatta all'andata, che assume colori completamente diversi per il cambio della luce, quasi fosse un altro percorso. Rientrato sulla Ring Road faccio una deviazione lungo la pista F862, che in pochi chilometri di strada accidentata mi porta nel cuore del parco del Jokulsá, in prossimità delle impetuose cascate Dettifoss. Il sentiero che separa il parcheggio dalle cascate si snoda attraverso singolari formazioni basaltiche, fino ad arrivare alla sommità delle pareti scoscese dell'omonimo canyon. La vista delle cascate che si riversano all'interno della gola è spettacolare. La quantità e l'impeto dell'acqua riversata è tale da generare un fragore udibile già dal parcheggio, a varie centinaia di metri di distanza. Data l'ora relativamente tarda la zona è completamente deserta, ad



eccezione di una coppia di turisti che sono situati sull'altro lato delle cascate. Anche queste cascate, con mio piacevole stupore, sono facilmente accessibili, ed è possibile raggiungere senza problemi le rocce in prossimità del corso d'acqua e del relativo salto. Rimango un po' di tempo per ammirare lo spettacolo del sole che scompare oltre le pareti della gola e rientro all'auto, dopo una giornata lunga e piena di emozioni, che concludo con la cena presso il simpatico e frequentatissimo Gamli Baerinn, un caffè-pub in stile country che mi sento di consigliare (anche perchè in realtà è l'unico della zona).

8 Agosto: Reykjalið - Krafla - Egilsstaðir - 205 Km

La mattina è dedicata alla visita delle attrattive che la zona del Myvatn offre. Prima ed imperdibile tappa è quella al vulcano attivo del Krafla, situato una decina di chilometri nord-est da Reykjalið. La zona è caratterizzata da una serie di fessure longitudinali del terreno, circondate da recenti colate laviche. L'attività della zona è percepibile, ed ovunque sono presenti getti e dispersioni di vapore che fuoriescono dal terreno o dalle fenditure. La sensazione che si ha percorrendo i sentieri della zona è quella di trovarsi nell'anticamera dell'inferno. La zona è completamente libera e percorribile, senza alcuna preclusione, per cui bisogna prestare molta attenzione a dove si mettono i piedi, per evitare rischiose cadute lungo il sentiero o all'interno dei crepacci. Nella zona sono anche presenti numerose centrali geotermiche che riforniscono



ed interamente percorribile, con una passeggiata che impiega una mezzora scarsa (foto sotto). Ritornando verso il lago Myvatn mi soffermo a visitare le solfatare di Hverarönd, situate a lato della

di elettricità ed acqua calda l'intera zona. Accanto al Krafla sorge lo storico cratere del Viti. Storico non perchè conosciuto nell'antichità ma perchè frutto di un episodio che passerà alla storia islandese: qui, nel tentativo di scavare un'enorme pozzo di trivellazione per alimentare la vicina centrale geotermica, fu raggiunta una sacca sotterranea, provocando un'esplosione che spazzò via un'intera collina, lasciando al suo posto l'attuale cratere del diametro di oltre 300 metri. La sommità delle pendici del cratere è liberamente



A1. Si tratta di un esteso campo geotermico, molto attivo, disseminato di pozze con fango in ebollizione, sorgenti di acqua sulfurea, fumarole e chi più ne ha più ne metta. La terra è arsa, solcata da profonde fenditure, con colori che sfumano dal giallo intenso all'ocra. L'aria è pervasa da un forte e persistente odore solforico. Verso mezzogiorno rientro a Reykjalið, dove mi mangio qualcosa al caffè della sera concedendomi, di fatto, il primo pranzo islandese (anche perchè nei giorni scorsi non avevo mai trovato alcuna struttura ricettiva se non per cena). Mi dirigo quindi nella zona dei Dimmuborgir, che in lingua locale significa "oscuri presagi". Si tratta di una vasta area



caratterizzata da bizzarre e talvolta inquietanti strutture di pietra lavica (da ciò il nome), formatesi in seguito a colate di magma solidificatesi in superficie ma vuote all'interno. Talvolta tali strutture risultano parzialmente crollate sotto il loro stesso peso nel corso del tempo, non avendo alcun materiale sottostante di sostegno. Si formano così delle strutture imprevedibili, che talvolta ricordano pinnacoli od obelischi, talvolta forme di animali, altre volte archi o addirittura profonde caverne. Chi le osserva nei periodi invernali o durante la notte assicura che suscitino autentici sentimenti di timore e inquietudine, talvolta paura, e che non tutti abbiano il coraggio di addentrarvisi. I sentieri che le attraversano sono numerosi, e variano per lunghezza e difficoltà del percorso.

Quelli esterni sono i più accessibili e segnalati. Francamente ho trovato molto suggestivo quello più interno, che, essendo il più impervio, risulta anche il meno transitato. Purtroppo è scarsamente segnalato, per cui è facile perdersi lungo il percorso o nei passaggi laterali. Nella zona più centrale dei Dimmuborgir si può ammirare la Kirkjan (tradotto chiesa), una profonda e suggestiva grotta, con soffitto a volta di formazione naturale, che effettivamente ricorda una chiesa gotica. Per chi ha voglia e tempo si può passare un'intera giornata in esplorazione degli oscuri presagi, ma



purtroppo devo rimettermi in viaggio, per cui a metà pomeriggio saluto il lago e riprendo la A1 alla volta di Egilsstaðir. La strada attraversa ampie zone desertiche, sino ad arrivare in prossimità del lungo lago di Lagarfjot, dove il paesaggio torna ad essere quello costiero, con qualche fattoria sparsa lungo il percorso. In un paio di ore circa arrivo a destinazione, nonostante qualche chilometro di strada sterrata al quale anche oggi non mi sia potuto sottrarre. Trovato l'albergo (anche qui un Edda) mi sono messo a riorganizzare i bagagli nelle borse, in previsione del lungo tragitto in mare e poi in autostrada. Bisogna infatti considerare che l'accesso al ponte garage è intercluso durante tutta la navigazione, per cui una volta imbarcati bisogna già essere dotati del bagaglio e l'abbigliamento necessario sia per la traversata che per la strada successiva alla discesa dalla nave, in modo tale da perdere inutile tempo durante le concitate fasi di sbarco.

9/10 Agosto: Egilsstaðir - Seyðisfjorður -Nave (35 Km)

Alle otto di una mattina veramente triste mi alzo e lentamente comincio a caricare i bagagli sulla moto (cosa non facile per fare posto ai numerosi campioni di lava e tefrite che ho raccolto all'Askja, in barba i severissimi divieti). Alle 10 lascio Egilsstaðir per percorrere i 35 Km che mi separano dall'imbarco. La strada, così come il giorno dello sbarco, è un lungo serpentone di auto e camper, ma stavolta in senso inverso. Dopo il check-in e qualche foto al fiordo, alle 11 in punto, cominciano le operazioni di imbarco. Le moto sono le prime a salire, per cui ho tutto il tempo di sistemare per bene la moto e prepararla per la traversata e di riporre tutte le mie cose in cabina, che stavolta mi accoglierà per quasi tre giorni. Alle 13 in punto, come da programma, la nave salpa, andando ad agitare le acque del Seyðisfjorður, altrimenti calmissime. La nave lascia ben presto la



costa, e la giornata passa veloce, così come la successiva, trascorsa interamente tra un libro da leggere, un film visto sul portatile quattro chiacchiere con i tanti ragazzi conosciuti a bordo con i quali ci scambiamo entusiasti le esperienze di viaggio.

11/12 Agosto: Nave - Hanstolm - Hannover- Arezzo (2.015 Km)

Il terzo giorno in traghetto ha tutto un altro sapore: il clima sopra coperta fa percepire la vicinanza dell'europa continentale, con una temperatura decisamente più levata e la brezza che si fa sempre meno pungente. Anche la ritrovata copertura del cellulare (che si aggancia alla rete norvegese) fa capire di essere tornati vicino a casa. Alle 5 del pomeriggio la nave attracca al porto di Hanstolm, situato nell'estremità nord-ovest della Danimarca. Le operazioni di sbarco sono purtroppo lente, e metto le ruote su suolo danese solo alle 18.00. francamente non mi sento per niente stanco, il sole è ancora alto e la voglia di rivedere casa comincia a farsi sentire, per cui imbocco la strada sperando di arrivare almeno al confine della Germania prima di sera (anche perchè non ho corone e non ho voglia di mettermi a cercare un bancomat). Seguo pertanto la statale n. 11, per poi deviare sulla 29. Arrivo così ad imboccare l'autostrada E45 in prossimità della città di Hobro, facendo così 50 Km in più rispetto alla rotta indicata dal navigatore, che segnala statali fino quasi al confine, e preferendo così la più sicura autostrada. Alle 21 varco il confine, e rischio di rimanere senza benzina dal momento che la prima stazione di servizio tedesca è a diversi chilometri più a sud, in prossimità di Kiel. Dopo il rifornimento comincia la lunga corsa lungo l'autostrada tedesca, cercando di arrivare più a sud possibile. La strada è sgombra, e si procede bene, per cui mi metto a cercare un alloggio per la notte in zona Hannover, senza però trovare niente. Alle 11 e mezzo di sera, dopo la bellezza di 720 Km, mi fermo stremato e infreddolito ad una stazione di servizio vicino a Seesen, con annesso motel, il Montana, che data l'ora mi appare come l'ultima spiaggia. L'ingresso è buio e mi convinco che non riuscirò a trovare posto neanche qui. Dopo un paio di scampanellate mi apre il gestore che stava già dormendo e, nonostante non parli una parola in inglese, ed io non ne parli una in tedesco, si muove a compassione e mi dà una camera... Dopo una "cena" al Mcdonald's di fronte (non c'è niente altro di aperto) faccio il pieno per avvantaggiarmi e mi butto a letto senza neanche togliere il sotto tuta.

La mattina metto la sveglia presto, ed alle 6 sono già in piedi. Mi rivesto velocemente, bevo un caffè da 2 litri alla stazione di servizio e via in sella. L'aria è umida, ed il freddo della nebbia che avvolge le campagne penetra anche sotto la tuta. La strada continua con numerosi lavori in corso, che rallentano la marcia, facendomi maledire anche quest'anno il momento in cui ho scelto di passare per la A7, che passa per Norimberga, anzichè per la A9, che passa da Berlino e che, anche se leggermente più lunga, risulta sempre più veloce. Un errore che mi riprometto di non commettere più in futuro. Alle 11 sono comunque già a Monaco, in mezzo ad un traffico che ha dell'incredibile. La strada bavarese ed austriaca, come sempre, scorre abbastanza bene, e poco dopo l'una passo il Brennero e mi fermo nel primo auto grill per pranzare... I primi spaghetti dopo tre settimane hanno il sapore della pasta fatta in casa dalla nonna... L'ultimo tratto per arrivare a casa è a dir poco un calvario... Il caldo, al quale non sono più abituato, diventa insopportabile, la stanchezza comincia decisamente a farsi sentire e gli ingorghi in zona Firenze mi fanno maledire (non certo per la prima nè per l'ultima volta) di essere italiano... Alle 17.45 sono finalmente sotto casa, incredulo di essere riuscito a percorrere tanta strada in meno di 24 ore (il giorno prima non ci speravo), e di questo ringrazio la moto... Il pensiero che solo ieri ero in traghetto mi fa sorridere e riflettere su quanto, a conti fatti, sia piccolo il mondo. Mi soffermo un attimo davanti al portone. In testa si accavallano i tanti ricordi ed emozioni di questo viaggio, ma sono effettivamente troppo stanco per considerarli, per cui giro la chiave, entro e tiro un bel respiro... sono di nuovo a casa...

CONSIGLI PER IL MOTOTURISTA

Strade, limiti e percorrenze

Non mi dilungo a descrivere le strade dell'europa continentale, da tutti conosciute e senza problemi, trattandosi in ogni caso di autostrade, contraddistinte da limiti e pertanto percorrenze variabili.

Per quanto riguarda i tratti della Germania consiglio l'autostrada A9 che congiunge Monaco a Berlino, per poi imboccare la A24 che riporta ad Amburgo. Questa strada è più lunga della A7 (di circa 50 Km) che passa invece per Fulda ed Hannover, ma risulta molto più scorrevole. La A7 infatti, per esperienza, presenta numerosissimi lavori in corso e quindi si percorre quasi interamente con limiti compresi tra 100 e 120 Km/h 8al contrario dell'altra che di limiti ne ha veramente pochi).

Per chi ha intenzione di attraversare l'Inghilterra e ridurre i tempi di percorrenza, consiglio la M6, che viaggia nell'entroterra della costa ovest. Questa strada risulta più lunga ma decisamente più veloce della vecchia A1, che percorre invece il centro dell'Inghilterra per poi lambire la costa est sino ad Edimburgo. La A1 è paesaggisticamente più piacevole, ma va riservata a chi ha un po' più di tempo da dedicare, se non altro per i 200 Km di statale dopo Newcastle che sono un succedersi di attraversamenti urbani, limiti a 50 e 70 Km/h, nonostante sia contraddistinta come strada di grande scorrimento, e può facilmente trasformarsi in un calvario sino ad Edimburgo per chi ha fretta, in considerazione soprattutto dei numerosissimi autovelox (mai vista una concentrazione simile).

Le strade delle Shetlands risultano analoghe a quelle presenti nella zona nord della scozia: strade strette dal fondo spesso sconnesso, e molto spesso a singola carreggiata con doppio senso di marcia (con piazzole di scambio ogni 2/300 metri). Si trovano spesso pecore (a volte greggi interi) lungo la strada e dietro le curve. Qui la velocità deve essere moderata, ma tanto a chi potrebbe venire in mente di correre in mezzo a tanta natura e panorami? Meglio allora mettersi il cuore in pace ed andare liberamente a spasso...

Le strade nelle Faroer, invece, lasciano increduli per qualità del fondo e manutenzione, tenuto conto del clima e latitudine. Sono senza eccezioni ben asfaltate, larghe e a doppio senso di marcia. Le medie di percorrenza sono elevate ed è possibile attraversare l'intero arcipelago collegato (le isole centrali, per intendersi) in meno di due ore. Talvolta sono presenti tunnel sottomarini a pedaggio che collegano le principali isole tra di loro, ma le moto sono esentate da ogni pagamento. Unica eccezione alla qualità delle strade sono le vecchie gallerie presenti nelle isole più a nord, in particolare Bordoy, Kunoy e Kalsoy, che sono scavate nella roccia viva, lunghe e fredde, prive di alcuna illuminazione, singola carreggiata con doppio senso di marcia (con regolari piazzole di scambio) e fondo veramente viscido... vale comunque assolutamente la pena di attraversarle, con tutta la prudenza che la situazione richiede (e soprattutto con molta calma, in particolare quando le percorriamo nella direzione in cui dover dare la precedenza alle auto che vengono nell'altro senso).

Le strade islandesi sono molto variegate. La strada principale n. 1 (detta ring road) è costituita da una sorta di anello che per lunghi tratti corre lungo la costa, ed è quasi tutta asfaltata (tranne tratti sterrati per complessivi 150 Km circa nella zona sud est, che comunque presentato un fondo praticabile anche a moto od auto stradali) e priva di guadi. Qui la percorribilità è buona, e si possono tenere medie e percorrenze elevate (sempre con attenzione ai limiti di velocità, visto che i controlli sono numerosi e spesso anche su tratti desertici dove mai immagineremmo la presenza di pattuglie... ne so qualcosa). Occorre comunque avere sempre la massima concentrazione, sia per gli improvvisi e repentini passaggi da asfalto a sterrato (in ogni caso segnalati da appositi cartelli, i famigerati malbik endar) sia per i lavori in corso che, improvvisamente, trasformano la strada in una distesa di ghiaione lavico (dal colore identico all'asfalto e che pertanto non si distingue se non a pochi metri dall'inizio del tratto sterrato). Stesso dicasi per le strade del così detto "anello d'oro" ossia la zona ad est di Rejkjavik compresa tra Selfoss, le cascate del Gulfoss, Geyser ed il parco del Tingvellir. I limiti sono generalmente 90 Km/h su asfalto, 50 Km per i centri urbani e 80 Km/h su strada sterrata (che appare più come un limite teorico che pratico, soprattutto per le moto stradali, che difficilmente riescono a raggiungere e sostenere tali velocità per lunghi tratti).

Per coloro che sono intenzionati a visitare l'interno (che è veramente il cuore di quest'isola) devono mettere in conto, prima di partire, di dover affrontare piste sterrate molto impegnative e dal fondo in condizioni spesso disastroso, ricche di guadi a volte profondi, e condizioni climatiche imprevedibili (non sono rare le bufere di neve anche in agosto). In tali casi meglio essere leggeri e con mezzi adeguati (ho incontrato in nave ragazzi con GS e ruote tassellate che si erano trovati in grande difficoltà su alcune piste). Considerate che le strade sterrate e le piste sono coperte di polvere e lapillo lavico, estremamente abrasivo, che riduce di molto la durata delle gomme. Una cartina stradale dettagliata è indispensabile prima della partenza. Presso i distributori sono disponibili cartine dettagliate delle varie zone in scala 1:25.000 e generali in scala 1:100.000 od oltre.

Per chi ama i supporti tecnologici è inoltre disponibile su internet anche una mappa completa dell'islanda compatibile con i navigatori della Garmin (dal momento che, per quanto ne so, non dovrebbe essercene una ufficiale) che non ha le funzioni di calcolo del percorso e indicazioni vocali (ma francamente non ne ho sentito la mancanza) ma che contiene tutte le vie principali, tutti i luoghi di maggior interesse, le principali strade di Rejkjavik, le piste interne e la maggior parte dei guadi (almeno quelli principali e più impegnativi), ivi compresi i sentieri da fare a piedi nei maggiori luoghi di interesse (come sul ghiacciaio dello Skaftafel ed il lago Myvatn). La potete trovare all'indirizzo :

<http://digilander.libero.it/antoniottaddia/gps-islanda.html>

Ultimo consiglio per chi viaggia in Islanda con mezzo proprio: la bellezza delle strade va di pari passo con l'assenza di

traffico. La rete stradale intorno a Reykjavik e la zona nord sono trafficatissime (per gli standard islandesi) ma può capitare invece nelle zone a sud-est (le meno abitate) oltre che nell'interno, di non incrociare alcun mezzo per periodi anche lunghi (a volte anche un'ora o più). Se da un lato questo è incredibile e suggestivo, dall'altro va messo in conto che, in caso di problemi di vario genere, l'assistenza può non essere tempestiva e spesso occorre attendere l'auto che passa per chiedere aiuto, soprattutto nelle zone in cui non vi è copertura GSM. Tenetene conto soprattutto quando vi prende la voglia di fare deviazioni lungo stradine invitanti ma che, in alcuni casi, si perdono nel nulla...

Clima ed abbigliamento

Il clima nelle isole atlantiche è spesso imprevedibile, e risente pesantemente dei movimenti temporaleschi che attraversano l'oceano. In generale sono climi piovosi, soprattutto per le isole più piccole, con qualche eccezione per l'Islanda che presenta alcune zone contraddistinte da microclimi abbastanza costanti e prevedibili con un minimo di anticipo.

Le Shetlands hanno un clima tipico scozzese: cielo generalmente coperto, molto umido, piogge frequenti anche se di durata limitata ed intensità non esagerata.

Le Faroeer, invece, sono tendenzialmente molto più piovose, sia per il fatto che sono letteralmente in mezzo all'Atlantico, sia per le altitudini dei monti e scogliere, che fanno da muraglia alle nuvole provenienti da ovest e nord, raggiungendo altitudini che sfiorano il chilometro a pochi metri dalla costa. Le piogge sono frequenti, a volte improvvise, durature e di intensità spesso notevole. Ne sono testimoni le continue e rigogliose distese di erba e pascoli che ricoprono interamente l'arcipelago. In generale però, nonostante la pioggia, la temperatura non è molto rigorosa, assestandosi su minimi di poco inferiori ai 10 gradi.

In Islanda il tempo è, come loro stessi affermano, assolutamente imprevedibile, con qualche eccezione. Ho visto previsioni a 12 ore rimanere completamente disattese, ed anche quelle a 6 ore talvolta non ci azzeccano. In generale il clima è freddo, spesso piovoso e contraddistinto da forti raffiche di vento, soprattutto nelle zone più a sud e sud-est... in una parola inospitale. In generale le zone costiere, o meglio in prossimità del mare, lungo la ring road, sono più calde. Io ho trovato temperature abbastanza costanti, intorno a 12-15 gradi (anche se mi dicono che questa estate è stata particolarmente calda) con scarse precipitazioni. Paradossalmente la parte più temperata non è quella a sud, come si potrebbe supporre, ma quella a nord e nord-est (in particolare Akureyri e lago Myvatn) oltre a quella della zona del Tingvellir e gulfoss, abbastanza riparate ad est di Reykjavik. La zona sud è la più piovosa, ed in particolare nella zona di Vik, dove il promontorio che lo sovrasta funge da barriera per tutte le nuvole di passaggio (lo ho sempre visto piovoso anche se a 5 Km c'era il sole). L'interno è imprevedibile, e la temperatura molto legata agli eventi atmosferici. Può pertanto capitare che nello stesso luogo, magari in altitudine, un giorno vi sia una tempesta di neve ed il giorno dopo splenda il sole con punte di 15/18 gradi (come mi è successo all'Askja, dove si camminava in maglietta a maniche corte e occhiali da sole in mezzo a cumuli di neve del giorno prima).

Per quanto riguarda l'abbigliamento in ogni caso è opportuno considerare che le escursioni attraversano spesso zone vulcaniche, lungo sentieri impervi, dal fondo duro e abrasivo, per cui è imprescindibile dotarsi di un buon paio di scarpe da trekking (con suola abbastanza dura e buon grip), e pantaloni resistenti ed impermeabili. Vista l'imprevedibilità del tempo e la piovosità delle isole atlantiche, consiglio scarpe con intercapedini impermeabili (tipo gore-tex o simili), escludendo le semplici scarpette da ginnastica, sempre che non si abbia lo spazio sufficiente per portare entrambe.

Per l'abbigliamento da moto valgono le regole generali, per cui raccomando almeno due paia di guanti (da intercambiarsi), giubbotto e pantaloni in cordura e membrana impermeabile (tipo gore-tex o analoghe) e imbottitura sfoderabile (sempre che non abbiamo lo spazio per abbigliamento sia estivo che invernale). Visto il clima estremamente piovoso delle isole atlantiche potrebbe risultare comodo portare un paio di stivali di ricambio, in modo tale da lasciare riposare la pelle molto bagnata (i miei stivali, nonostante le cure, sono tornati in condizioni pessime). In ogni caso è imprescindibile portare prodotti idratanti per la pelle e fare un trattamento impermeabilizzante preventivo a guanti e stivali. Per quanto concerne il casco considerate l'opzione modulare solo se di buona qualità e se già testato in condizioni di pioggia.

Ricordate in ogni caso che, contrariamente a quanto succede in Europa continentale e Scandinavia, chi si vuole cimentare con questo viaggio non troverà alcun supporto dopo l'Ighilterra per quanto concerne attrezzatura, abbigliamento ed accessori) ad eccezione delle capitali Islandesi e Faroesi. Partite pertanto solo con capi ed oggetti testati e di cui siete sicuri, dal momento che non potrete certo andare alla ricerca di un paio di guanti, di una visiera o qualsiasi altra cosa nel bel mezzo dei deserti islandesi, od in paesini da poche centinaia di abitanti.

Link Utili

Stradario on line Islandese: <http://www4.vegagerdin.is/thjonustukort/Grunnur.html>

Sito aggiornato in tempo reale sullo stato delle strade Islandesi (apertura, percorribilità, lavori in corso etc...):

<http://www.vegagerdin.is/umferd-og-faerd/faerd-og-astand/faerd-og-vedur/>

Ente turismo Farøer: www.tourist.fo e www.visit-faroeislands.com

Per ogni informazione potete tranquillamente scrivere a: filippo.ceccherelli@tin.it