

## **Islanda in fuoristrada - istruzioni per l'uso**

Questo non è un diario di viaggio, ma solo appunti per chi desiderasse ripetere l'esperienza.

Eravamo stati 20 anni fa in Islanda in fuoristrada (frontera) e tenda.

Ad uno di noi era rimasto il rimpianto di non aver avuto sufficiente tempo per vedere le cose con calma.

Quindi abbiamo preso la decisione di rimanere due mesi invece di uno e di camperizzare il Defender per avere un minimo di comodità in più.

Quest'anno abbiamo realizzato il viaggio: partenza il 15 giugno da Milano e rientro a Milano il 25 agosto.

Abbiamo dormito sempre nel Defender camperizzato.

Troverete molti accenni sui costi e su quanto sia cara la vita in Islanda: ovviamente la cosa è meno influente se ci si ferma per un breve periodo.

Due mesi sono un lasso di tempo lungo e i costi di qualunque cosa vanno moltiplicati per il numero dei giorni, quindi a fronte della possibilità di vedere l'ambiente con calma e in maniera più approfondita va considerato il moltiplicarsi delle spese, che non è semplice contenere perché gli islandesi fanno di tutto, ovviamente, per evitare che si riesca nell'impresa.

### **EQUIPAGGIO**

Alberto, 67 anni, pilota in strada e fuoristrada, addetto alle carte, cuoco in seconda (lavapiatti)

Anna, 66 anni, pilota su strada, occasionalmente in fuoristrada, dirottatrice, cuoca

### **IL PERIODO**

15 giugno - 25 agosto 2017

### **IL MEZZO**

Abbiamo scelto un Land Rover Defender passo lungo sia per le qualità in fuoristrada che per la facilità di trasformazione dell'interno (Camperizzazione).

Naturalmente esistono altri validi veicoli fuoristrada.

Per un viaggio di questo tipo sono essenziali trazione integrale, marce ridotte, buona altezza da terra, capacità di carico, robustezza generale, sospensioni ad ampia escursione. Importante anche che il mezzo abbia assistenza tecnica in loco. Altrettanto importanti sono la conoscenza del mezzo e un po' di esperienza di guida in fuoristrada.

Il Defender è stato attrezzato per dormire, cucinare e mangiare all'interno. Abbiamo eliminato i sedili posteriori e costruito una piattaforma rialzata che in configurazione notte forma un letto matrimoniale lungo 2 metri. Sotto la piattaforma dei contenitori in plastica permettono lo stivaggio di abiti e viveri.



In configurazione giorno è possibile cucinare e mangiare seduti in una micro-dinette. Non comodo come in un camper ma, con vento e pioggia, una piccola oasi tiepida e asciutta.



Abbiamo costruito un “blocco cucina”, in pratica una cassa in legno contenente fornello a due fuochi, bombola gas, pentole e stoviglie, che può essere usata sia all'interno che all'esterno.



Siamo partiti con una bombola Camping Gaz da 2 kg e abbiamo acquistato una bombola locale di analoga capacità appena arrivati (distributore N1 a Egilsstadir). E' stata ricaricata una volta durante il viaggio.

Nella sosta notturna, vento permettendo, avevamo una tenda che veniva accostata e legata saldamente al defender e permetteva di cucinare e mangiare con maggior comodità. Non è stata usata molto.

Avevamo anche un porta potty in previsione di campeggi liberi.

In realtà è stato usato anche nei campeggi ufficiali, dove si è potuto scaricare senza problemi.



Sul tetto un grande portapacchi e bagagliera rigida. Si notano anche le tende oscuranti.



(F 910)

#### PREPARAZIONE FUORISTRADA

Mezzo strettamente di serie, senza modifiche alle sospensioni. Uniche aggiunte una piastra paratiranteria/paracoppa, snorkel, reti di protezione ai fari anteriori.

Prima della partenza, accurati controlli e fornitura di ricambi e consigli dal meccanico di fiducia.

Gomme: in Islanda si trova di tutto: sabbia, ghiaia, roccia, fango... e non dimentichiamo i circa 2000 km di asfalto solo per arrivare al traghetto. Quindi le gomme devono essere necessariamente un compromesso, non troppo specializzate, confortevoli, e soprattutto robuste.

Avevo pala, strop, compressore per variare la pressione delle gomme.

Dei ricambi di cui si è detto prima, ho utilizzato solo il filtro aria, cambiato dopo una tempesta di sabbia.

Ero tentato di montare il Webasto, ma alla fine ho rinunciato all'idea. Abbiamo sempre dormito bene, anche con temperature prossime allo zero, il che è capitato di frequente.

In fuoristrada è importante limitare il peso, soprattutto in alto. Tutto l'allestimento è stato dimensionato in modo da essere robusto ma leggero; abbiamo ridotto al minimo i bagagli e gli oggetti pesanti sono stati stivati in basso.

Tutta la bulloneria del portapacchi era fissata con bloccafilletti.

Il risultato è stato ottimo: non abbiamo avuto guasti al mezzo, nessun danno alle gomme, non ci siamo mai trovati in difficoltà nelle piste o nei numerosi guadi.

L'allestimento si è dimostrato adeguato, e ha resistito bene alle vibrazioni.

## DOCUMENTAZIONE

### Cartografia:

Avevamo una carta al 400000 che copre tutta l'isola, utile per la pianificazione generale e per avere un quadro di insieme, un atlante al 200000 sufficientemente dettagliato per la navigazione (riporta anche molte delle piste secondarie e le curve di livello). Poi alcune cartine più dettagliate per le zone in cui prevedevamo escursioni a piedi.

Guide: ho trovato molto utile la Iceland Road Guide (Icelandic Geodetic Survey) che descrive tutte le strade e le piste, poi avevamo un paio delle guide classiche (che per l'Islanda non sono molto utili), e un paio di guide per i percorsi a piedi. Come al solito abbiamo acquistato numerosi libri in loco.

La maggior parte delle guide si trovano solo in lingua inglese.

Abbiamo trovato utile fare un giro alla libreria di Sondrio, specializzata in viaggi. Rispetto all'acquisto online ha il vantaggio di poter valutare di persona il materiale.

Lo svantaggio è che si trovano tante pubblicazioni interessanti e... si finisce con lo spendere parecchio: la spesa totale in libri e cartine è stata vicina a quella del biglietto aereo!

Avevamo il navigatore ma, come al solito, lo abbiamo usato solo per l'attraversamento dell'Europa, per i limiti di velocità e come altimetro.

In Islanda, anche sulle piste dell'interno, le indicazioni sono ottime ed è raro avere dubbi sul percorso.

Le indicazioni stradali sono in islandese e in inglese, quasi sempre.

Località diverse hanno a volte lo stesso nome e questo può complicare la navigazione.

## INFORMAZIONI E COMUNICAZIONI

Durante il viaggio abbiamo consultato frequentemente le previsioni meteo: è come in barca, il meteo condiziona le scelte. Avendo molto tempo potevamo permetterci (entro certi limiti) di spostarci secondo le condizioni meteo.

### Siti utili

[www.road.is](http://www.road.is) informazioni aggiornate sullo stato di strade e piste.

[www.vedur.is](http://www.vedur.is) previsioni del tempo, precipitazioni, venti, valanghe, terremoti. molto ben fatto

[www.safetravel.is](http://www.safetravel.is) sito per lasciare un piano di viaggio se ci si inoltra in zone a rischio. C'è anche l'app 112 iceland, che è utile installare sullo smartphone per inviare eventuali segnalazioni di emergenza.

La copertura del cellulare è molto buona anche nell'interno anche se rimangono zone scoperte, soprattutto su alcune piste secondarie (...o terziarie). Nessun problema invece per chi si limita ai percorsi classici come Askja e Landmannalaugar.

Noi avevamo due smartphone più un telefono tradizionale ed un tablet usato soprattutto per il meteo e la posta. Come mezzi di pagamento il solito assortimento di carte di credito. I contanti servono a poco.

Era appena stata introdotta l'abolizione dei costi di Roaming in Europa e l'Islanda, anche se non fa parte della Comunità Europea, ha aderito volontariamente. Confermo che tutto funziona senza problemi con lo stesso piano tariffario vigente in Italia.

Rimangono invece fuori (e si paga il roaming) la Svizzera (che non fa parte della UE) e le isole Faer Oer che, pur appartenendo alla Danimarca, non aderiscono alla UE e, considerati i costi delle comunicazioni, sembrano essere su un pianeta extra-galattico.

## Lingua

L'Inglese è molto diffuso, per fortuna perchè l'Islandese è una lingua difficile. Pur appartenendo al ceppo delle lingue Nordiche, se ne differenzia abbastanza. Segnalo che esiste un corso gratuito di Islandese online ([www.icelandiconline.is](http://www.icelandiconline.is)) dell'università di Reykjavik. Siamo stati abbastanza temerari da iscriverci ma non siamo andati lontano, nonostante abbiamo un po di conoscenza dello svedese e del norvegese.

Senza arrivare a parlarlo fluentemente, riteniamo tuttavia utile conoscere alcuni rudimenti ed un minimo di vocabolario che permetta (oltre a fare la spesa con minori incertezze e rischi di catastrofi economiche o gastronomiche) di decifrare i toponimi, spesso costituiti da parole composte. Come in tutte le nazioni, anche solo esordire con un saluto in lingua locale aiuta a stabilire un atteggiamento positivo, e capire se si sta andando in una valle o su un ghiacciaio è altrettanto utile.

## IL CLIMA

In due mesi abbiamo vissuto tre stagioni.

In giugno le temperature erano molto basse, appena sopra lo zero, vento fino a 120 km/h e pioggia. Luglio e' stato un mese eccezionalmente secco e "caldo", pochissimi giorni di pioggia. In compenso molti giorni di vento.

Il vento in Islanda può essere veramente problematico: forte, spesso molto forte, continuo, rumoroso e polveroso e dopo tre o quattro giorni di vento e rumore senza tregua, giorno e notte, anche la persona più placida può cominciare a risentirne.

Ovviamente in questi casi non si pensa nemmeno a montare ripari esterni e anche le portiere vanno aperte con estrema attenzione. Bisogna ricordarsi di fermarsi "muso al vento" perchè altrimenti si rischia di farsi strappare di mano la portiera con danni anche sensibili.

Il sole in giugno-luglio tramonta per pochissimo tempo, quindi la luce e' pressoché continua e non c'è molta differenza tra temperature minime e massime, tra i 5 / 9 e i 18°.

Agosto si e' annunciato con clima autunnale: giornate di pioggerellina, nebbia, ore di lungo crepuscolo e, negli ultimi giorni, anche buio notturno...

Le temperature si abbassano in modo considerevole, le minime sono arrivate a 3 gradi e ha anche nevicato.

E' fondamentale essere sempre aggiornati sulle condizioni meteo, le previsioni sono accurate ed è bene seguirle.

Ricordarsi inoltre che con piogge abbondanti i guadi diventano più difficili: a Landmannalaugar molti fuoristrada sono stati recuperati dal soccorso stradale dal guado due giorni dopo la nostra escursione:

Noi ci eravamo spostati proprio in considerazione di un warning preoccupante.

## ABBIGLIAMENTO

Considerando le varie possibilità climatiche e' bene portare un po' di tutto: giacche a vento, pantaloni termici, cappello, guanti, pile, ma anche magliette e pantaloni corti.

Non dimenticare il costume da bagno perche' un bagno nelle pozze calde e' un must, state però attenti a quale pozza scegliete: le più frequentate possono essere inquinate, nessun problema in quelle più difficili da raggiungere.

In alcuni campeggi si trovano lavatrici e asciugatrici, in altri esiste la possibilità di stendere in luoghi riscaldati, altri ancora forniscono solo fili su cui stendere, altri solo l'aria aperta.

Scarpe da montagna per poter affrontare qualche percorso su lava che è tagliente.

Nei rifugi si entra senza scarpe, quindi può valere la pena di avere un paio di calze pesanti in più.

Se si pensa di usare le numerose piscine pubbliche, ricordarsi le ciabatte.

Prima di entrare in piscina, non vale per le pozze calde all'aperto, è obbligatorio farsi una doccia con sapone ,capelli compresi, e senza costume.

Per la notte avevamo optato per due piumoni, uno leggero e uno pesante.

Normalmente abbiamo usato quello pesante,in molte notti li abbiamo sovrapposti.

#### VIAGGIO DI TRASFERIMENTO

In Islanda e' possibile affittare qualunque tipo di veicolo: fuoristrada, quad, moto a tre ruote, big-foot, pick-up, minivan, camper,ecc.

Ovviamente tutto a costi islandesi, che ci hanno detto essere raddoppiati rispetto a due anni fa.

Per questo motivo, per un lungo periodo, e' conveniente portarsi il proprio mezzo.

Noi abbiamo traghettato con la Smyril line da Hirtshal prenotando a novembre, la nave e' una sola (la famosa Norroena) e fa una traversata alla settimana. Prenotando presto come abbiamo fatto noi si ha la massima disponibilità di date e sistemazione, scelta che già a febbraio si restringe molto.

I costi variano molto a seconda della lunghezza e dell'altezza del mezzo e della sistemazione scelta.

A titolo indicativo il nostro viaggio prevedeva l'andata per una sola persona con sistemazione in cabina senza finestre a 4 letti , trasporto a/r auto lunghezza fino a 5 m e altezza fino a 2,50, ritorno x 2 persone in cabina a 2 letti con finestra per una spesa complessiva di 2200 euro.

A questo si e' aggiunto il passaggio aereo della seconda persona nel viaggio di andata.

Il tratto in mare, che senza soste alle Far Oer dura tre giorni, può sottoporre a dura prova anche chi normalmente non soffre il mal di mare, meglio attrezzarsi con pastiglie o simili.

Sulla Norroena vengono serviti pranzi, cene, colazioni a prezzi intermedi tra Islanda e Far Oer, che sono leggermente più economiche.

E' normale, comunque, andare in cabina con borse termiche e viveri

#### CAMPEGGI

come tutto in Islanda, i campeggi sono molto cari, soprattutto in relazione ai servizi offerti.

Esiste però la possibilità di fare una card che prevede 28 ingressi in campeggi convenzionati, che di norma sono i più sgarruppati e sono distribuiti in maniera non uniforme sul territorio; viene consegnato anche un libretto con cartina e caratteristiche, molto precise, dei vari campeggi..

Il prezzo varia a seconda del cambio, attualmente 149 € quindi molto conveniente.

Si acquista online su [www.campingcard.is](http://www.campingcard.is) oppure anche all'ufficio turistico di Egilsstadir.

All'ingresso in campeggio viene richiesta la tassa di soggiorno, quest'anno era di 100 ISK a testa a notte.

Al di fuori di questi il costo e' mediamente tra i 15 e i 20 euro a persona, nei parchi nazionali per due persone il costo è solitamente di circa 35 euro.

Per chi è abituato ai campeggi italiani lo choc può essere notevole, in particolare nei parchi.

In genere il campeggio consiste in un prato più o meno grande molto spesso riservato alle tende.

Camper e auto spesso sono confinati in uno spazio più o meno sterrato e piu' o meno in piano. Il vento forte, spesso unito alla pioggia, completa il quadro idilliaco.





(Campeggio di Landmannalaugar)

Non esistono piazzole delimitate, quindi prima si arriva meglio si alloggia, abbiamo notato un discreto affollamento, in alcune zone, in particolare nei fine settimana.

Può capitare che durante il week end i campeggi siano anche totalmente occupati da riunioni di gruppi familiari islandesi.

Gli islandesi non hanno i cognomi, aggiungono “son” o “dottir” al nome del padre, quindi in questi momenti vagano per i campeggi cercando di ricostruire le parentele.

Anche in Islanda i vari gruppi hanno l'abitudine di mettersi in cerchio, e piazzarsi in mezzo non è una buona idea, anche se è l'unico spazio libero.

I bagni sono spesso insufficienti, 3 in rare occasioni, più frequentemente 1, indipendentemente dalla vastità del territorio.

Abbiamo trovato bagni, sempre 1, posizionati ad una discreta distanza e in comune con l'ostello, nel cui parcheggio era vietato sostare anche se ospitava una sola macchina, altri raggiungibili percorrendo un paludoso sentiero, attraversando un ruscello su un ponte formato da 4 assi, ma con una corda di sostegno, e attraversando un isolotto, altri posizionati al di là di una strada anche se non frequentatissima.

Sempre presente carta igienica e sapone.

La pulizia è inversamente proporzionale all'affollamento.

Quasi sempre assente l'acqua calda, docce solo a pagamento con cifre che variano dai 5 ai 10 euro.

I lavelli per piatti sono posizionati all'esterno, raramente con tettoie o protezioni antivento e solo con acqua fredda.

Fa eccezione Laugafell dove esiste solo acqua calda in “tutti” i servizi, WC compresi.

Alcuni sono provvisti di uno spazio-pranzo comune, in un caso una struttura in torba con pavimento in sassi e sprovvisto di luce ma non escludo fosse provvisto di roditori locali.

Insomma, vivere i campeggi islandesi è un'avventura nell'avventura.

Il campeggio libero è vietato nei parchi, spesso anche prima del confine del parco medesimo.



Un gruppo di comuni del sud quest'anno ha emesso un'ordinanza che vieta il campeggio libero nel loro territorio e spesso queste ordinanze non sono pubblicizzate, in compenso vengono fatte rispettare con metodiche prussiane, quindi verrete svegliati, indipendentemente dall'ora, e fatti sloggiare.

Nei posti in cui e' ancora consentito, vige la regola sottintesa della massima discrezione e del non arrecare alcun danno al territorio: quindi niente fuochi liberi, scarichi, rifiuti abbandonati o altro. Per quanto riguarda le bombole di gas si trovano solo le usa e getta della camping gaz, quelle da riempire sono solo quelle locali.

Contrariamente alla volta precedente non abbiamo trovato la possibilità di noleggiare la bombola ma solo la possibilità di acquistarla presso i distributori di benzina delle città maggiori, nel nostro caso Egilsstadir subito dopo lo sbarco

## VIVERI

I supermercati, spesso super e' un titolo onorifico, sono presenti solo nelle maggiori città' distanziate l'una dall'altra anche 200 km. Nei posti più piccoli qualcosa e' disponibile presso i distributori di carburante in genere a prezzi maggiori

All'interno dei supermercati i non locals sono immediatamente riconoscibili dall'aria smarrita e dallo sguardo esterrefatto: l'offerta e' limitata e i prezzi incredibili.

Tutti i supermercati sono provvisti di lettore ottico e conviene controllare i costi in quanto prodotti simili hanno prezzi anche molto diversi.

I prodotti hanno solo nomi islandesi, spesso sono fuori posto e i prezzi non sono sempre chiari.

Altra difficoltà incontrata, disponendo solo di una borsa termica, riguardava l'utilizzo di prodotti freschi o surgelati, spesso in confezioni da un chilo o giù di lì: tutto bene se siete un gruppo numeroso, altrimenti questa risorsa è preclusa.

Pesce fresco acquistato direttamente da pescatori l'abbiamo trovato solo nei fiordi a nord-ovest, in una pescheria o in frigoriferi self-service esterni alle case.



Qui di seguito una lista puramente indicativa dei prezzi riscontrati, tenete conto dell'anno di segnalazione e della tendenza al rincaro:

caffè solubile 4 euro /100 gr  
carote e piselli in scatola 2 euro  
banane 2,50 euro/kg  
spaghetti 2 euro /mezzo chilo  
pane a cassetta tra i 4 e i 6 euro / kg  
mezzo pollo allo spiedo 7,50 euro  
burro 2 euro /250 gr  
patate 4,50 euro /kg  
latte 2 euro /  
uova 3,50 euro / sei

I prodotti tipici islandesi possono essere di difficile accesso per il gusto italiano, quindi conviene, nei limiti del possibile, portarsi delle scorte.

Sono ammessi 3 kg di viveri a testa, la lunghezza del soggiorno è ininfluente, esclusi salumi, carni e verdure fresche.

Anna sconsiglia le loro verdure in scatola, col nome di Blandad Graenmeti, a patto che non vogliate provare gusti particolarmente esotici.. Alberto non le trova tanto male.

Noi avevamo portato, e mi permetto di consigliarlo vivamente, verdure essiccate con cui abbiamo preparato minestre.

La pasta si trova praticamente ovunque, anche sughi pronti, molti di marca italiana, riso, pomodori in scatola, tonno in scatola, magari non sott'olio, sempre in scatola piselli e carote, separati o insieme e asparagi, funghi, ceci, fagioli.

Non abbiamo trovato concentrato di pomodoro e carne in scatola.

Per quanto riguarda le verdure fresche, dimenticando i prezzi, si trovano quasi ovunque peperoni, cetrioli, carote, cavoli, gli unici a buon mercato, patate, anche pre-cotte.

Abbiamo trovato pomodori locali, cresciuti in serra, a circa 50 centesimi l'uno, che del pomodoro avevano solo l'aspetto.

Per la frutta vale sempre il discorso della massima attenzione.

Abbiamo trovato pesche a 3 euro/ kg accanto ad altre apparentemente uguali a 9 euro/kg, fragole di importazione che costano meno delle locali.

Improvvisamente alcuni prodotti, nel nostro caso le pesche, possono venire a mancare per un certo numero di giorni: è un'isola e i prodotti sono disponibili quando arriva la nave.

Se volete andare sul sicuro , sia come prezzo che come qualità, restano solo le banane.

Un prodotto veramente buono ed economico è lo skyr, specie di yogurt denso e non acido, ma attenti a non scambiare quello ai mirtilli con quello alla liquirizia

I formaggi in genere costano circa 8,50 euro in confezioni di mezzo chilo.

Hanno nomi diversi ma sapore piuttosto simile.

Non abbiamo mai provato ristoranti, abbiamo visto i prezzi: le soupes, a volte servite con pane e burro, variavano dai 9 ai 20 euro e oltre, le pizze di una catena italiana, partivano dai 30 euro.

I supermercati di una catena molto diffusa, quella che ha un grazioso roseo maiolino come insegna, non usano frigoriferi ma trasformano parte del supermercato stesso in frigorifero per la verdura e, più freddo, per la carne.

Può essere divertente affrontare l'esperienza ma è opportuno essere adeguatamente attrezzati.

## STRADE E PISTE

In camper si può percorrere tutta la numero uno che fa il periplo dell'isola ed è quasi tutta asfaltata. Anche molte strade del Nord, dei fiordi occidentali e della zona di Reykjavik sono asfaltate o comunque in buone condizioni e percorribili da normali auto o camper.

Permettono una buona conoscenza dell'isola, anche se restano esclusi molti dei luoghi più interessanti.

Le piste vengono indicate con la lettera F seguita da un numero e richiedono un mezzo fuoristrada.



Non sono però tutte uguali, le difficoltà variano.

La 35, che attraversa l'isola da nord a sud, era pista fino a poco tempo fa (si chiamava F35), adesso sono stati tolti i guadi più impegnativi ed è percorribile dalla maggior parte dei mezzi, anche se è un po' sconnessa.

L'unico camper incontrato su questa tratta era un furgonato.

Tutte le strade catalogate "F" sono piste più o meno impegnative, riservate ai mezzi fuoristrada.

Si devono prevedere guadi, sabbia, campi di lava, pendenze.

È bene seguire sempre gli avvertimenti che vengono dati all'inizio di ogni pista: se una pista è consigliata a mezzi provvisti di pneumatici di almeno 35", inutile tentare di percorrerla se il vostro mezzo ha ruote inferiori: se vi va bene tornerete indietro, altrimenti dovrete chiamare i soccorsi che potrebbero richiedere tempi lunghi e in ogni caso non credo siano economici.



Le strade hanno varie classificazioni:



La guida fuori strada (cioè fuori dalle piste) e' severamente vietata ed e' bene non provarci neppure in luoghi apparentemente deserti: le multe sono severe ed il costo del ripristino, a vostro carico, pure. All'inizio di ogni pista si trovano indicazioni e regole relative a quel percorso: è molto utile fermarsi, leggerle e decifrare la cartina acclusa.

Viene segnalata anche la presenza di guadi.

All'ingresso di ogni parco nazionale si viene fermati da rangers che informano innanzitutto su cosa e' proibito fare e quali norme seguire per la guida sulle piste.

Poi potete anche fare tutte le domande che riterrete opportuno, ma non è detto che avrete un'adequata risposta.

E' quindi meglio che assumiate informazioni per conto vostro e vi limitiate ad assentire.

I distributori di carburante non sono frequentissimi per cui conviene non viaggiare mai scarsi.



Inutile cercare il distributore piu' conveniente: sono tutti allineati, circa 1,55 /l il gasolio

## DIFFICOLTA'

Le piste principali, in normali condizioni meteo, non comportano particolari difficoltà di tipo fuoristradistico, mentre le cose cambiano su alcune piste secondarie.

In generale, i problemi principali sono:

### Guadi

vanno sempre affrontati con attenzione, anche quando sembrano inoffensivi. I problemi, oltre che dalla profondità dell'acqua, vengono dalla corrente e dal tipo di fondo. Importante anche la rampa di ingresso ed uscita. Importante identificare la traiettoria giusta: eventualmente attendere il passaggio di altre auto.

Spesso l'acqua è torbida e non permette di vedere il fondo, nascondendo buche e sassi.

Ricordo che il livello e la velocità dell'acqua sono maggiori verso sera e minori al mattino, per cui in caso di dubbio può convenire fermarsi a dormire e affrontare il guado al mattino presto.

Noi non abbiamo mai avuto problemi, ma abbiamo visto auto in difficoltà e, in seguito ad una pioggia, alcune auto hanno dovuto essere recuperate da un guado solitamente semplice.

Conviene fermarsi e fare una ricognizione per valutare le difficoltà



(F 210)



A volte vengono dei dubbi: dove prosegue la pista?



(F 235)

Questo fiume è largo, ma non difficile se si tiene il percorso corretto



(F208)



Questo guado è semplice, ma la cascata a valle mette un po' in apprensione...



(F208)

In questo caso la corrente è abbastanza forte e ci sono grossi sassi nel fondo, oltre a tutto non visibili per la scarsa trasparenza dell'acqua: guado impegnativo



(F752)

Anche se si percorrono solo strade normali, si deve prestare molta attenzione al passaggio tra asfalto e sterrato, passaggio che è sempre segnalato e che va affrontato con velocità diverse. Tutti gli anni si contano numerosi incidenti relativi proprio a questa situazione.

Questo cartello indica la fine dell'asfalto





## Condizioni meteo

Lo stesso ambiente può trasformarsi da luogo idilliaco a pericoloso a seconda del tempo. Noi seguivamo con attenzione le previsioni , a volte scegliendo l'itinerario in base al meteo. A titolo di esempio sulla pista F88 per Askja, che normalmente non presenta problemi a parte il primo guado, il vento ha portato sabbia e alcuni fuoristrada si sono insabbiati e hanno dovuto essere trainati.



In altra occasione nella zona Nord Est abbiamo rinunciato a percorrere un passo di montagna a causa del vento.

La maggior parte delle auto che circolano sono a noleggio e siccome i costi sono elevati per tutti, seguono la regola della massima resa nel minor tempo: quindi guida sempre ai limiti delle possibilità e spesso anche oltre.

Per cui cercate di avere voi la prudenza che a loro manca.



## PERCORSO

Obiettivo di questo viaggio era vedere quelle cose che avevamo dovuto tralasciare la volta scorsa e rivedere con calma, prendendoci tutto il tempo necessario, i luoghi che più ci erano piaciuti. Soprattutto volevamo visitare l'interno e viverlo a lungo, non limitandoci ad una veloce escursione. Volevamo avere il tempo, ed il mezzo adeguato, per percorrere anche le piste secondarie e meno frequentate.

Abbiamo tralasciato, o attraversato velocemente, la zona di Reykjavik e dintorni, sia perchè già visitata in passato, sia per il sovraffollamento.

L'Islanda, nonostante i prezzi elevati, è molto di moda e la zona raggiungibile in giornata da Reykjavik è molto frequentata. Altrove, si ritrova l'Islanda di sempre.

Difficile tracciare l'itinerario percorso, che di fatto copre la maggior parte delle strade e piste. Il tempo a disposizione ci ha permesso, in caso di maltempo, di ritornare nelle settimane successive per godere di condizioni meteo ottimali.

Diamo per scontato che i luoghi più noti siano già ben conosciuti e documentati. Segnaliamo invece altri luoghi che a noi sono piaciuti.

1. **Kerlingarfjöll:** sulla F347, che si stacca dalla 35 poco a sud del bivio per Hveravellir. E' una zona geotermica con fumarole, soffioni violenti e rocce coloratissime. Si trova a circa 1000 m di quota quindi fa freddo e ad inizio stagione abbiamo trovato neve. E' una zona molto vasta, permette numerose escursioni ed è pochissimo frequentata.











**2. Fjallaback** (traversata a Nord del Myrdalsjokull; F210 oppure F261, F232). Paesaggi molto belli, pochissima gente, ci sono alcune deviazioni secondarie interessanti.



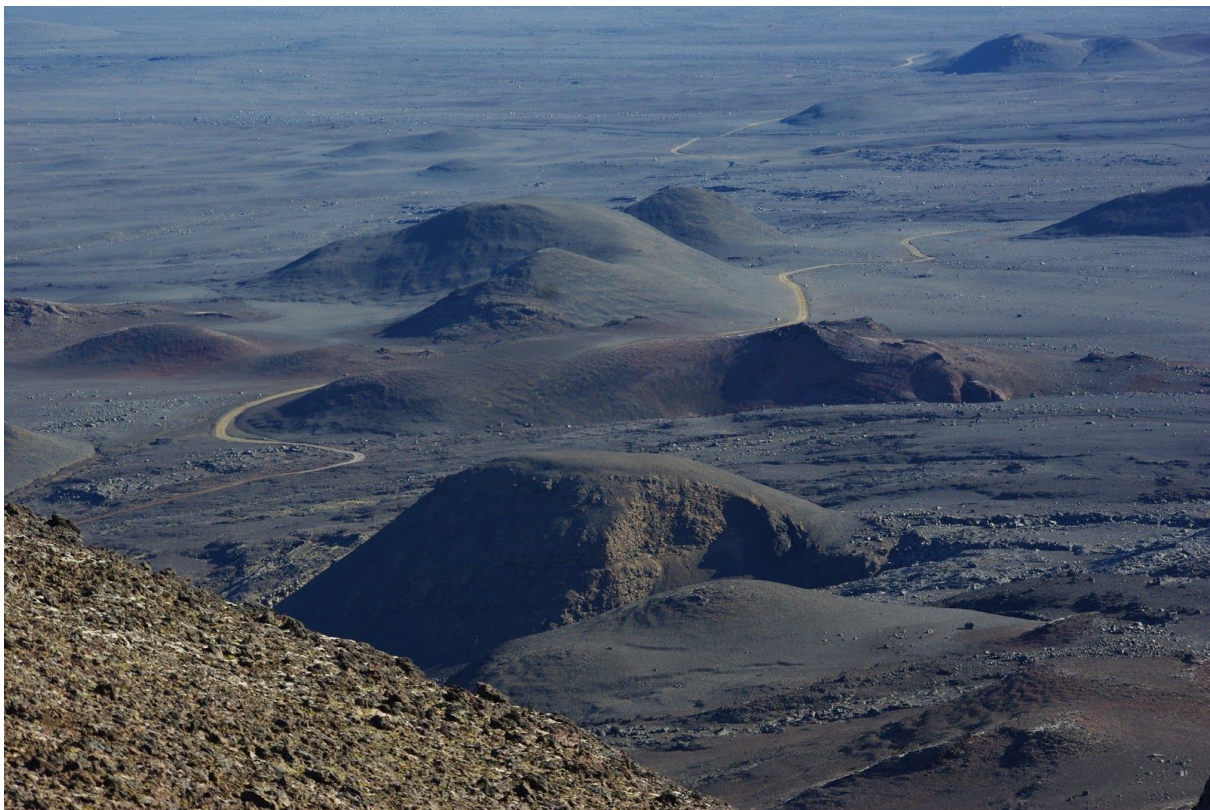


### 3. La zona di Kverkfjöll

La pista per arrivarci è molto bella, e altrettanto bello dormire lì per godersi la serata con vista sul ghiacciaio e magari fare qualche escursione al mattino presto.







#### **4. Il Nord Est.**

E' vicino a Seydisfjordur e di solito non ci si va perchè all'arrivo si scappa subito nell'interno e alla fine... si ritorna di corsa al traghetto. Se però avete tempo a Bakkagerdi c'è un ottimo posto per vedere i Puffin e la pista F946 è interessante, con alcune deviazioni secondarie non sempre segnate sulla carta, difficili ma sempre legali.





**5. La zona di Karanjukar.** Fino alla diga la strada è asfaltata, ma questa zona non è stata ancora presa d'assalto dai viaggi organizzati. Dopo la diga ci sono numerose piste, che permettono eventualmente di ricongiungersi alla pista per Kverkfjoll. In questa zona le piste spesso non sono così ben segnalate come di solito in Islanda.

**6. Landmannalaugar** è sempre bellissimo, ma preso d'assalto da auto, autobus ed escursioni organizzate. Fermandosi la sera a dormire al campeggio si può partire al mattino e godersi l'escursione classica alla Brennibrennisteinsalda... prima dell'arrivo della folla.

Se si ha più tempo a disposizione ci sono altre escursioni in zone molto belle e... completamente deserte

Come questa



Buon viaggio a tutti