

# 100 de excursii cu bicicleta în zona Clujului

## Hartă de cicloturism și mountain bike

### Cuvânt înainte

"100 de excursii cu bicicleta în zona Clujului" este prima hartă cicloturistică a împrejurimilor Clujului, incluzând versantul nordic și estic al masivului Gilău-Muntele Mare, și totodată prima lucrare de substanță cu acest profil din România, un cap de serie și un exemplu pentru ghiduri și hărți viitoare pentru turismul pe bicicletă. Este mai mult decât o hartă, este un adevărat ghid turistic, în format de hartă, valoarea adăugată principală fiind know-how-ul investit în alegerea traseelor propuse, completat de aportul masiv de completări și corecturi față de hărțile topografice oficiale și față de alte hărți turistice sau administrative existente. Este rezultatul unei munci de teren de peste 1000 de zile a autorului, Radu Mititean, și beneficiază și de egida și experiența Clubului de Cicloturism "Napoca" [www.ccn.ro](http://www.ccn.ro). Informațiile au fost actualizate și traseele verificate în perioada mai 2008 - mai 2010, dar situația pe teren evoluează, inclusiv din cauza unor factori precum șantierele șoselelor de centură ale Clujului, astfel că mulțumim anticipat pentru sugestii și observații și semnalarea de modificări apărute în situația din teren, pentru a le avea în vedere cu ocazia următoarei ediții.

### Utilitate și grup-țintă

Traseele propuse sunt concepute pentru bicicliștii care doresc să facă excursii pe două roți în împrejurimile Clujului, de la ture ușoare, de câteva ore, accesibile și pentru cei complet neantrenați și novice în domeniul cicloturismului, până la unele mai "dure", de o zi întreagă, ce necesită un nivel cel puțin mediu de antrenament și experiență, ce poate fi însă dobândit de aproape orice biciclist sănătos în câteva luni, dacă face frecvent ture cicloturistice graduale, nefiind nevoie să fii o persoană "tânără" sau "sportivă". Nu au fost însă vizați nici cei dornici doar de plimbări / promenade scurte, de câțiva kilometri, aproape de oraș, nici cicliștii pasionați de șosea, și nici mountainbikerii sportivi ce caută "single track"-uri, trasee "tehnice" sau "de aventură", cum sunt cei interesați de "freeride", "dirt jump" sau "downhill", și nici cei pasionați exclusiv de MTB cross-country sportiv versiunea OX, deoarece aproape toate traseele, chiar cele de rang "D" (dificile) li se vor părea acestora ușoare și unele chiar "banale" din punct de vedere tehnic. În schimb, pentru cei atrași de MTB-maratoane, multe din traseele propuse sunt ideale de antrenament. Și cele din afara zonei montane au mult farmec și vor fi o surpriză plăcută pentru mulți MTBikeri care până acum s-au axat doar pe Munții Gilăului. Nu în ultimul rând, trebuie subliniat că toate traseele "de mountain biking" sunt (cu excepția porțiunilor de șosea) ideale și ca trasee ușoare de turism pedestru și plimbări per pedes, iar iarna toate drumurile de pământ și îniebdate, precum și multe din cele auto forestiere, sunt bune de schi de tură dacă este destulă zăpadă.

### Concepție

Din miile de rute și combinații posibile, traseele propuse au fost alese astfel încât să fie cât mai clare și ușor de urmărit (și pentru cei care nu sunt familiarizați cu zona sau nu merg ghidați de GPS sau de cineva care cunoaște locurile), să asigure o acoperire cât mai uniformă a zonei vizate și să ofere o paletă largă de opțiuni din punct de vedere al diferenței de nivel, lungimii, tipului de cale de comunicație utilizată, gradului și stilului de traseu. Astfel, sunt incluse pe trasee cvasitotalitatea localităților din zonă și toate obiectivele turistice semnificative, iar toate traseele oferă peisaje variate și atractive, menținându-se însă în limitele unor parametri tehnici ce le fac accesibile, sub formă de excursii de o zi în circuit, pentru cea mai mare parte a bicicliștilor clujeni, nu doar pentru cei foarte antrenați sau experimentați. S-a încercat și asigurarea unei anumite uniformități și individualități a fiecărui traseu, unele fiind predominant de culme, altele de vale, iar altele cu traversări multiple de văi și culmi, pentru cei pasionați de up- și downhill, unele au fost duse predominant pe drumuri îniebdate, altele predominant de drumuri de pământ sau dimpotrivă numai pe asfalt sau drum pietruit, unele pe drumuri principale iar altele pe cât posibil pe drumuri cât mai puțin umblate...

### **Număr, caractere, clasificări ale traseelor**

Sunt 100 de trasee propuse, cu o lungime totală de peste 4900 km și peste 84000 metri diferență de nivel în urcuș (dar multe trasee au porțiuni comune, deci nu sunt chiar atâți kilometri distincți, dar suficient pentru a pedala zeci de weekenduri pe trasee diferite). Toate traseele propuse sunt atractive peisagistic, desigur cele cu porțiuni lungi de culme - mai ales montane - oferind priveliștile cele mai largi, dar și cele pe văi sau versanți împăduriți având farmecul lor, motiv pentru care nu am propus vreo ierarhizare în funcție de "frumusețe" sau "atractivitate peisagistică". Sunt 20 de trasee "de șosea" și 80 "de munte/MTB". Distincția între traseele "de șosea" și "de munte" este însă relativ arbitrară și diferă mult de cea clasică, pentru că, din cauza specificului rețelei de drumuri din zonă și a grupelor-țintă vizate, aproape toate cele "de MTB" au porțiuni de drum carosabil, iar în cazul celor "de șosea" doar 3 merg 100% pe drum modernizat, pe când multe nu au deloc asfalt, ci merg exclusiv pe drumuri pietruite (publice sau forestiere), care au porțiuni mai spălate cu aspect tipic de traseu de mountain bike, nu "de șosea", astfel că nu sunt diferențe atât de nete între cele două categorii. Traseele au fost clasificate pe trei grade de dificultate (16 "L"=ușoare, 55 "M"=medii și 29 "D"=dificile), dar criteriul principal a fost efortul total necesar, derivând mai ales din lungimea în kilometri și diferența de nivel, și în mai mică măsură tipul de suprafață de rulaj (înierbat, nisipos...). Două treimi dintre trasee sunt recomandate a fi parcurse numai în sensul descris, nu în ambele, pentru a evita împinsul bicicletei pe porțiuni mai abrupte sau spălate. Circa jumătate din trasee au un profil simplu, cu un singur urcuș, lung, continuu, în prima parte a turei, când cicloturiștii sunt odihniți, și o coborâre unică, lungă, continuă, în a doua jumătate a turei, un "premiu" pentru efortul depus, și una sau mai multe porțiuni relativ horizontale, de regulă prima și ultima jos, în văi, pentru "încălzire" și "descălzire", și una mediană, pe culme, după urcuș, pentru relaxare și "enjoy". Cealaltă jumătate dintre trasee au o succesiune de două sau mai multe serii de urcușuri și coborâșuri semnificative, plus porțiuni relativ horizontale, dând turei un iz mai "sportiv" fără ca diferența totală de nivel să fie în mod necesar semnificativ mai ridicată decât la prima categorie de trasee.

### **Lungime, diferență de nivel și altitudine**

Toate traseele au sub 100 km lungime și sub 1800 m urcuș total, dar peste jumătate sunt sub 50 km lungime și 2/3 sunt sub 1000 m urcuș total, pentru a fi abordabile de cât mai mulți bicicliști. Lungimea indicată pentru fiecare traseu trebuie considerată cu o aproximație de +/- 2-5% și trebuie avut în vedere că în excursii, GPS-urile vor indica ceva mai puțin decât ciclocomputerele care se bazează pe numărul de rotații ale roților bicicletei. Diferența de nivel este rotunjită la 50m, este indicată pentru urcușul total dar și coborârea totală însumează la fel de mulți metri, fiind toate trasee în circuit. În practică, altimetrele barometrice dar și cele bazate pe GPS pot arăta la finalul excursiei de regulă o diferență totală de nivel ceva mai ridicată decât cea indicată în descrierea traseului, din cauza cumulării erorilor de măsurare, mai ales când traseul are porțiuni pe văi adânci (unde semnalul pentru GPS este mai prost sau se întrerupe) sau au fost schimbări de presiune atmosferică (afectând precizia altimetrelor barometrice). Altitudinile indicate sunt o compilație multiplă între cele indicate în hărțile topografice, cele indicate în GoogleEarth și alte modele digitale ale reliefului, și cele culese pe teren cu aparatură GPS, putând exista diferențe de până la 10-15 metri, în funcție de sursa consultată. Dacă traseele descrise cu plecare din altă localitate se fac pe bicicletă cu start/final din Cluj, lungimea și urcușul total crește astfel: pentru Apahida cu 20 km și 50 m urcuș; pentru Gilău cu 23 km și 50 m urcuș; pentru Căpușu Mare cu 40 km și 150 m urcuș; pentru Măguri-Răcătău cu 67 km și 400 m urcuș; pentru Băișoara (via Luna de Sus) cu 63 km și 600 m urcuș. În plus, pentru fiecare traseu trebuie adăugată distanța și urcușul de acasă la punctele de start/final indicate pentru trasee. Pentru estimare, Clujul are circa 9 km pe direcția vest-est (Nodul N din cart. Mănăștur - pod IRA din cart.A.Vlaicu) și circa 5 km pe direcția nord-sud (din cart. Dâmbul Rotund în cart.Zorilor), iar ca diferențe de nivel, cartierele mai joase sunt pe la 320-340m, cartierele de pe dealuri urcă la peste 450m altitudine deasupra nivelului mării.

### **Tip și procent de suprafețe de rulaj ale traseelor**

Traseele propuse se desfășoară pe drumuri carosabile asfaltate sau pietruite (de regulă drumuri publice modernizate și nemodernizate și drumuri auto forestiere, în principiu accesibile și unui autovehicul "de șosea" chiar pe timp umed) și pe drumuri de pământ sau înierbate (publice vicinale sau de exploatare agricolă, forestieră sau industrială - cu aspect de drum de tractor / de care / de căruță), cu pante reduse sau medii,

evitând cele foarte abrupte (peste 10%-12% în urcuș și peste 15-20% în coborâre) sau foarte accidentate (cu crengi, frunziș, bolovani, eroziune puternică...), și de asemenea evitând potecile și drumurile devenite "înfundate" de vegetație. Procentajul de diverse tipuri de suprafață de rulaj este indicat pe patru categorii ("asfalt", "pietruit", "pământ" și "înierbat"), cu rotunjire la 5%. Clasificarea implică și un anumit grad de arbitrar, având în vedere că diferențele nu sunt nete și caracteristicile unui drum adesea inomogene în timp și spațiu, chiar de la o sută de metri la alta. Astfel, la "asfaltat" s-a inclus și asfaltul bun sau drumul de plăci de beton, dar și cel foarte degradat ("spart", foarte vălurit sau plin de gropi, sau care lipsește pe suprafețe apreciabile, fiind doar "coji" și "petece"). La "pietruit" sunt drumuri carosabile prin construcție și destinație (drumuri publice naționale, județene sau comunale nemodernizate, drumuri auto forestiere și industriale), în principiu complet echipate cu poduri și podețe și circulabile pentru autovehicule, inclusiv pentru cele "de șosea" și pe timp umed, putând eventual bălți și noroaie superficiale, dar care nu fac circulația biciclistică imposibilă sau extremă. Calitatea poate varia însă foarte mult, de la drumuri de macadam în stare excelentă, ce ar putea fi parcurse comod și cu cursiere, până la drumuri bolovănoase sau spălate, ce nu par deloc "carosabile" și sunt pentru bicicliști mai tehnice decât multe drumuri de pământ sau înierbate. Cele "de pământ" sunt neamenajate / nepietruite sistematic, dar multe sunt nisipoase sau pietroase și adesea la fel de bine sau chiar mai bine circulabile cu bicicleta ca cele "pietruite" (de aceea unele au și fost evidențiate pe hartă ca "drum carosabil de pământ", fiind însă de regulă mai înguste, adesea adâncite sau cu porțiuni de pantă mai abrupte, uneori cu treceri prin vad a unor pâraie și fără borne, glisiere, consolidări și alte lucrări de artă sau echipare tehnică. Pe unele drumuri "de pământ", pe timp umed, solul se lipește de roțile bicicletelor și înaintarea devine greoaie sau chiar imposibilă, iar după ploi mari sau după topirea zăpezilor, dacă au circulat vehicule grele, sunt făgașe și noroaie adânci ce fac înaintarea bicicletei extrem de dificilă sau aproape imposibilă, motiv pentru care trebuie evitate în asemenea condiții de posibil noroi dacă nu știm sigur că sunt de fapt predominant nisipoase sau pietroase. În fine, drumurile "înierbate" sunt drumuri de pământ puțin circulate, pe suprafața cărora a crescut iarbă, având ca avantaje faptul că se pot parcurge și pe timp umed (neformând noroi aderent de roți) și că dau o senzație de confort și celor cu biciclete fără sisteme de amortizare (nu "scutură"), dar și dezavantajul că pe loc drept sau în urcuș necesită un efort mai mare de pedalat și că, dacă sunt foarte puțin circulate, pot deveni greu vizibile în zone de pășune /pajiște/fânaț, sau pot deveni greu circulabile dacă crește iarbă înaltă, lăstăriș, buruieni sau tufăriș... Caracterul de "înierbat" este destul de efemer, putând deveni de la o săptămână la alta un drum de pământ bine conturat, dacă încep să circule multe vehicule mai grele sau o fac pe timp umed, după cum și un drum de pământ bine conturat devine înierbat în câteva luni de nefolosire pe timp de primăvară-vară...

### **Accesibilitate**

În principiu traseele nu prezintă dificultăți tehnice semnificative și nu cer decât condiție fizică (adekvată lungimii traseului și diferenței totale de nivel) și abilități elementare de mountain biking, dar pe sectoarele cu pantă mai mare se întâlnesc porțiuni de drum mai spălat, bolovănos sau afectat de eroziune, ce necesită atenție și anumită experiență, fapt valabil și pe drumuri publice clasificate (DN,DJ,DC) și drumuri auto forestiere, nu doar pe cele vicinale sau de exploatare agricolă sau forestieră. Prin urmare traseele recomandate pot fi parcurse integral pe bicicletă de către aproape orice cicloturist, dacă nu se merge cu bagaje mari și se respectă sensul propus, pe vreme bună nefiind porțiuni de împins / mers pe lângă decât în mod excepțional, pe secțiuni foarte scurte.

### **Stabilitate**

Traseele propuse nu sunt marcate pe teren. Aproape toate drumurile suferă modificări în timp, unele sunt reparate sau modernizate, altele se degradează și pot deveni, uneori de la o săptămână la alta, greu practicabile din cauza circulației unor autovehicule prea grele sau pe timp umed, altele se degradează prin eroziune de la ploi torențiale... Unele drumuri sunt neîntreținute și aproape nefolosite, motiv pentru care, de la un sezon la altul, unele porțiuni pot deveni neclare în zone neîmpădurite, iar în pădure sau zone de tufărișuri se pot bloca prin prăbușire de trunchiuri și creșterea vegetației (crengi, lăstari, arbuști, bălării) pe sau peste drum. Pe de altă parte de regulă există sau apar noi variante practicabile. De aceea nu poate fi garantat faptul că, în timp, rutele propuse rămân accesibile și optime (cum erau la data redactării hărții), ci pot necesita unele devieri față

de varianta propusă, fiind uneori necesar puțin simț și efort de orientare pe teren, folosind eventual și harta și indicațiile localnicilor.

### **Flexibilitate**

Traseele propuse au caracter de recomandare. Desigur că circuitele pot fi începute din alte puncte, că se pot combina secțiuni din trasee diferite, precum și drumuri care nu au fost propuse ca traseu, astfel că, pe baza acestei hărți, fiecare își poate crea, după dorință, și propriile planuri personalizate de ture cicloturistice în zona Clujului și masivul Gilău-Muntele Mare, inclusiv trasee mai scurte sau mai lungi decât cele propuse sau care ating alte puncte sau au alte caractere. Deși toate traseele sunt concepute pentru ture de o zi, fără bagaj mare, este posibil ca ele să fie fragmentate prin înnoptare pe parcurs, în cort sau la pensiuni, cât și să se combine tura biciclistică cu transferuri auto sau feroviare etc., de către cei care doresc sau sunt nevoiți să o facă (pentru a scurta etapele sau dacă se merge cu bagaje mari, dacă au fost incidente sau condiții neprielnice meteo / de stare a drumului etc.).

### **Durăta de parcurgere**

Toate traseele pot fi în principiu străbătute într-o zi, iar multe în doar câteva ore de către bicicliștii mai antrenați. Cele mai lungi sau cu diferențele de nivel cele mai ridicate nu ar trebui abordate de cei care sunt încă foarte la început sau total neantrenați, pentru a nu fi surprinși de seară pe traseu. Timpul necesar variază foarte mult, pentru același traseu, de la un om la altul, în funcție de condițiile meteo, de vânt, de abilitățile tehnice și mai ales de condiția fizică și stilul / gusturile celui în cauză, motiv pentru care nu am indicat o durată medie sau probabilă. Se poate propune o medie foarte orientativă, de 12-18 km/h pentru traseele lungi "de șosea" și de 8-12 km/h pentru cele lungi "de MTB", pentru durata globală, cu tot cu pauze scurte. Trebuie ținut cont că, de exemplu, pe șosea asfaltată, orizontală, fără vânt, un biciclist antrenat, pe bicicletă tip MTB sau trekking, poate avea, la pedalat fără pauze, o medie de 25 km/h rulând individual și fără să "forțeze", iar pe cursieră sau în pluton sau cu vânt de spate chiar semnificativ mai mult, în schimb la vânt puternic de față nu e ușor să menții o viteză de 15 km/h, chiar pe loc drept și pedalând energic. Pe urcuș, pe drum bun, o medie de 300-400 de metri diferență de nivel pe oră o face un biciclist obișnuit / mediu, în stil de excursie, în schimb unul bine antrenat, cu bagaj foarte mic, în stil sportiv / competițional, poate urca o diferență de nivel chiar dublă. La coborâre, pe un drum forestier cu pantă mare, mai spălat/bolovănos, un MTB-ist experimentat, echipat cu cască și cu bicicletă bună cu suspensie integrală și căruia îi plac downhill-urile în viteză, va rula cu multe zeci de km/h, pe când un biciclist începător sau având o bicicletă de calitate modestă sau încărcată cu bagaje mari va avea probabil sub 10 km/h. Pentru grupuri mai mari sau neomogene, viteza medie se reduce aproape inevitabil în mod semnificativ. Când se fac multe pauze de odihnă, ajustare, regrupare sau fotografiat / admirat peisajele, eventual și de reparații / reglaje, nu este neobișnuit ca din durata totală a excursiei, abia umătate din timp să fie de deplasare efectivă! Ca un exemplu de variație a timpului necesar, un traseu de 80 km lungime și cu 1800 m de urcuș total, desfășurat pe drumuri forestiere și de căruță, utilizat și pentru competiții de MTB-maraton, este parcurs în condiții de concurs de cei mai buni în 3-4 ore și de concurenții dinspre coada clasamentului ajung la final după 6-8 ore, iar parcurgerea traseului în stil de excursie, fără grabă și cu multe pauze, de către un grup de bicicliști cu nivel mai redus de antrenament și experiență, poate necesita o întreagă zi lungă de vară, de la răsărit la apusul soarelui, sau chiar să impună scurtarea / întreruperea turei sau finalizarea ei la lumina farurilor / frontalelor!

### **Puncte de start/final**

Pentru descrierea traseelor au fost alese pentru start/final puncte "strategice", ușor de găsit, 10 în Cluj-Napoca (la principalele ieșiri din oraș) și 5 puncte în alte localități:

Nr. crt	Denumire	Localizare (intersecția / bifurcația str/drum)	Alte repere	Altitudine
1	Cluj-N/ Nodul N	str.Bucium / Cl.Florești	pod ieșire spre Oradea	360m
2	Cluj-N/ Hoia	str.Tăietura Turcului / al.Muz.Etnografic	intrare Parc Etnografic	380m
3	Cluj-N/ Cl.Baciului	str.C.Coposu / str.T.Vladimirescu	Șc. Generală nr. 9	340m
4	Cluj-N/ Real	str.Oașului / bd.Muncii	ramificația spre Chinteni	330m
5	Cluj-N/ Pod IRA	str.A.Vlaicu / Cl.Someșeni	pod ieșire spre Someșeni	330m
6	Cluj-N/ Iulius Mall	str.Al.Vaida-Voevod / str.Unirii	capăt linii troleibuz 3,25	345m
7	Cluj-N/ Cap 32	bd.C.Brâncuși / str.Fagului	capăt linie autobuz 32	370m
8	Cluj-N/ Obs	Cl.Turzii / str.Observatorului	Sigma Center	430m
9	Cluj-N/ Zorilor	str.Observatorului / str.Gh.Dima	capăt linii autobuz 35,46	460m
10	Cluj-N/ Câmpului	str.Câmpului / str.Izlazului	început variantă Zorilor	380m
11	Apahida	DN1C (spre Dej) / DN16 (spre Reghin)		310m
12	Gilău	DN1 (spre Oradea) / DJ107P (spre S.Rece)		400m
13	Căpușu Mare	DN1 (spre Oradea) / DJ103K (spre Dângău)		455m
14	Măguri-Răcățau	ram. "Drumului Generalului" spre Mărișel		675m
15	Băișoara	DJ107M / DJ107R (spre Mt.Băișorii)		510m

La orice traseu, punctul de start coincide cu cel de final, cu excepția câtorva circuite cu baza în Cluj, care pot să se finalizeze într-un alt punct, dar tot din marginea Clujului. Cele care încep în alte localități pot fi parcurse și cu plecare și sosire din Cluj pe bicicletă, crescând însă prin aceasta lungimea totală și urcușul total.

### Sezonalitate, meteo și planificare

Traseele "de șosea" sunt în principiu accesibile tot timpul anului, inclusiv iarna (dacă drumurile în cauză nu sunt blocate sau acoperite de zăpadă sau gheață și cei interesați au echipament necesar pentru ciclism hivernal). Pentru traseele de mountain bike / offroad, sezonul favorabil variază puternic de la un an la altul, uneori luni ca februarie-martie sau noiembrie-decembrie fiind foarte uscate și bune pentru ciclism off-road, alteori noroaiile uscându-se abia prin mai și reinstalându-se durabil deja la mijlocul lunii octombrie. Se recomandă consultarea prognozelor meteo, dar trebuie ținut cont că în zona montană mai înaltă se pot ivi aproape "din senin" furtuni, precipitații masive, vânturi puternice și răcirii bruște ale vremii până spre zero grade în plină vară, chiar dacă prognozele meteo pentru Cluj-Napoca și împrejurimi anunțau cer senin și temperaturi ridicate. În schimb în iunie - august pot fi temperaturi caniculare chiar și pe culmile munților, trebuind pentru asemenea zile protecție solară și multe lichide. Dacă nici nu adie vântul, e preferabil să se opteze pentru trasee cu porțiuni lungi de pădure și să se evite urcușurile în plin soare la orele amiezii. Traseele cu procent mare de drum de pământ trebuie evitate pe timp umed sau după perioade de ploi sau topirea zăpezii, fiind risc ridicat de noroaie mari. A se ține cont că la altitudini peste 1300-1400m, mai ales în zone împădurite, zăpada persistă de regulă până în luna mai! Trebuie evitat mersul pe șosele intens circulat (ex. Tureni-Cluj, Cluj-Căpuș, Cluj-Apahida) și pe secțiuni off-road pe timp de noapte sau în condiții meteo extreme sau de către cei cu experiență biclistică foarte redusă. În programarea și derularea turei trebuie ținut cont că poate interveni oricând ceva neprevăzut (defecțiune tehnică, rătăcire, accidentare) care să determine schimbări de traseu, întâzieri mari sau chiar imposibilitate de a continua excursia, astfel că trebuie gândite de la început alternative și păstrate rezerve, în special la ture lungi și în zone mai izolate.

### Reguli

Mare parte din traseele propuse urmează, cel puțin parțial, drumuri publice, deci bicicleta trebuie echipată conform legislației rutiere (catadioptri, sonerie, surse de lumină...) și trebuie respectate regulile de circulație. De asemenea trebuie cunoscută și respectată legislația de protecție a naturii (inclusiv dispozițiile specifice privind pădurile și respectiv ariile naturale protejate, pentru că întâlnim multe pe trasee) și cea privind patrimoniul cultural istoric și arheologic (pentru că avem diverse vestigii pe parcurs, valoroase dar neprotejate),



regulile specifice muntelui (pentru traseele în zona montană) și regulile de comportament față de turiștii pedestri și alte persoane și vehicule întâlnite, cum sunt ele sintetizate în codurile etice ale MTBiking-ului (de exemplu "IMBA Rules Of The Trail").

### **Echipament necesar**

Cel tipic pentru excursii cicloturistice de o zi: Bicicletă în bună stare tehnică, tip mountain bike (cele tip "trekking" eventual la traseele "de șosea"), rucsăcel de tură (sau geantă de cadru la turele "de șosea"), apă minim 1 litru, alimente pe o zi, chilot și tricou de ciclism, șapcă, ochelari de protecție, cremă de soare, echipament pentru ploaie, vânt și vreme mai rece (ținând cont de sezon și altitudine), sursă de lumină puternică, mini-trusă medicală, trusă tehnică (camere de rezervă, petece, pompă, ulei, set de scule etc.), telefon mobil, hartă. Pentru începători, copii și pentru cei care merg în stil sportiv e recomandabilă și casca. Este utilă și o busolă și este foarte util GPS-ul, chiar dacă nu conține hartă detaliată sau waypoint-uri sau track-uri cu traseul vizat. Pentru traseele în zona montană mai înaltă, precum și cele de primăvară și toamnă târzie, trebuie să nu lipsească din echipament suprapantaloni, bluza de polar, hanoracul, căciulița, masca și mânușile groase.

### **Transport**

Pentru parcurgerea traseelor care nu pleacă din Cluj, sau pentru scurtarea unor trasee, este nevoie de transport / deplasarea ne-biciclistică din Cluj la celelalte puncte de start/final. Posibilități în acest sens sunt: Autoturism (dotat cu portbagaj pentru biciclete sau spațiu interior foarte mare), pentru toate punctele; Tren personal până la / de la Apahida, Jucu sau Bonțida (pentru traseele de la nord-est de Cluj), sau până la Nădășelu, Gârbău sau Aghireșu (pentru traseele de la vest de Cluj); uneori și autobuze care circulă pe linii regulate intrajudețene (a se verifica dacă sunt acceptate și dacă este loc fizic pentru biciclete în respectivele autobuze, și dacă acestea circulă în ziua respectivă), iar în extremis taxi ("de marfă", tip "papuc" sau furgonetă, sau clasic dar model combi sau alt tip cu spațiu mai mare, în care încape bicicleta demontată).

### **Masă**

În toate satele de pe trasee există magazine mixte și baruri/bodegi, ce permit aprovizionarea cicloturiștilor cu apă, sucuri și unele dulciuri și snack-uri, însă în foarte puține există magazine alimentare cu sortiment mai bogat de produse sau restaurante sau alte facilități de alimentație publică. De aceea este recomandat a se lua de acasă alimentele necesare pentru întreaga excursie, trebuind să se pună accent pe cele ușor digerabile și care oferă multă energie, nefiind indicat însă a te baza într-o tură lungă exclusiv pe dulciuri și trebuind evitate băuturile carbogazoase.

### **Cazare**

În principiu parcurgerea traseelor propuse nu necesită cazare. Pentru cei care totuși doresc sau au nevoie, sunt pe traseele descrise, în afara Clujului, peste 150 de pensiuni, moteluri și hoteluri, cele mai multe pe șoselele principale și în zona montană. De interes pentru utilizatorii acestei hărți sunt în special cele din Gilău, Căpuș, Mărișel, Răcățău și Stațiunea Băișoara.

### **Service**

În afara Clujului nu există în regiunea vizată service-uri pentru biciclete și nici magazine cu piese de schimb și accesorii, și nici nu există servicii de depanare / service mobil pentru bicicliști, astfel că cicloturiștii trebuie să se descurce cu resurse proprii pe parcursul turelor în zonă, astfel că e recomandat să ai la tine în orice tură cele tehnice necesare și, dacă nu te pricepi bine sau nu ai timp, să apelezi periodic la unul dintre service-urile clujene de biciclete, pentru verificări, ungeri, reglaje...

### **Prim-ajutor**

În toate satele reședință de comună există cabinete medicale iar în stațiunile Băișoara și Fântânele și în Cheile Turzii există puncte de permanență Salvamont. Pentru urgențe se poate apela 112 sau 0Salvamont (0725-826668). Semnal de telefonie mobilă GSM există aproape peste tot pe trasee, mai puțin în unele văi mai adânci, dar aproape pe orice culme. Toți cicloturiștii, și în special MTBikerii, e bine să aibă noțiuni și minime

dotări pentru acordarea la nevoie a primului-ajutor medical, și e nevoie de prudență în ture, pentru că ambulanțele clasice nu pot ajunge decât în unele puncte sau pe unele porțiuni din trasee, iar helicopterele SMURD nu pot interveni oricând sau în orice punct, iar sosirea Salvamontului poate dura uneori multe ore, astfel că evitarea accidentelor serioase de MTB este mai importantă decât în cazul altor forme de turism sau sport.

### Obiective de vizitat

Împrejurimile Clujului nu prea oferă turiștilor obiective determinate de atractivitate turistică deosebită, ci mai ales pitorescul general al locurilor. De aceea, traseele propuse nu au fost concepute specific pentru a vizita anumite obiective, dar aproape toate punctele de posibil interes natural sau cultural au fost incluse în cele 100 de trasee. Dintre aceste obiective se pot aminti:

- Parcul Natural Apuseni, rezervațiile naturale de interes național Cheile Turzii, Cheile Turenilor, Fânațele Clujului, Cheile Baciului, Făgetul Clujului, Pârâul Dumbrava, Valea Morilor, Gipsurile de la Leghia, Locul Fosilifer Coruș, Molhașurile Căpățânii, Cariera Corabia, Șesul Craiului / Scărița-Belioara, Cheile Runcului, Cheile Pociovaliștei, rezervația de orbeți de la Apahida;
- siturile "Natura 2000" cum sunt S.P.A. "Munții Apuseni-Vlădeasa" și "Trascău" și S.C.I.-urile "Apuseni", "Hoia", "Muntele Mare", "Someșul Rece", "Valea Ierii" etc.;
- zonele naturale protejate de interes județean Cheile Ocolişelului, Defileul Someșului Rece, Defileul Someșului Cald, Defileul Răcătăului, Cheile Dumitresei, zona Bondureasa, Defileul de la Surduc, Defileul Căpușului, Cheile Păniceni;
- peșterile din Cheile Turzii și Cheile Turenilor, cum sunt cele fortificate Cetățeaua Mare și C. Mică;
- cele peste 30 de biserici de lemn monument istoric (majoritatea ortodoxe, din sec.XVIII) - cum sunt cele de la Aghireșu, Aghireșu-Fabrici, Agârbiciu, Dângău Mare, Dângău Mic, Straja, Păniceni, Săliștea Nouă, Sânpaul, Șardu, Șumurducu, Dealu Negru, Pădureni, Săliște, Săliște Veche, Apahida, Tăuți, Someșu Rece, Gârbău, Finișel, Stolna, Cojocna, Runc, Ocolişel, Lunca Largă, Surduc, Măgura Ierii, Vechea, Aiton, Livada;
- cele peste două duzini de biserici de zid monument istoric (majoritatea reformate, din sec.XIV-XVI), cum sunt cele de la Aghireșu, Dorolțu, Băgara, Căpușu Mare, Dumbrava, Căpușu Mic, Mera, Suceag, Florești, Luna de Sus, Viștea, Vlaha, Râscruci, Bonțida, Ciumăfaia, Cojocna, Feleacu, Gheorghieni, Micești, Aiton, Iara, Mănăstireni, Bedeciu, Chinteni, Feiurdeni;
- câteva duzini de alte biserici vechi de multe secole, nedeclarate monument istoric, inclusiv multe de lemn, cu arhitectură frumoasă;
- ruinele cetăților Lita, Bedeciu și Fetei (Florești);
- urmele castrului roman de la Gilău, a cetății preistorice de pământ de la Someșu Rece și câteva alte cetăți de pământ cu urme vizibile, zecile de tumuli ce împânzesc dealurile golașe din împrejurimile Clujului și alte vestigii arheologice observabile de către turiști;
- castelele, palatele și conacele nobiliare din Bonțida, Râscruci, Jucu, Borșa, Livada, Turea, Gilău, Săvădisla, Popești, Gârbău, Nădășel, Iara, Măcicașu, și cel în ruină de la Aghireșu, toate fiind monument istoric, puține fiind însă vizitabile interior;
- alte clădiri cu statut de monument istoric - vechi mori, case parohiale etc.
- mănăstirile ortodoxe de la Florești/Tăuți, Băișoara, Plopi/Muntele Rece, Râșca/Dealul Negru, Feleacu și schitul Dobrin;
- crucile și busturile lui Avram Iancu de la Fântnele și din stațiunea Băișoara, respectiv Beliș și Uzină, bustul Pelaghiei Roșu de la Mărișel, monumentele de la Săvădisla, cimitirele eroilor de la Plopi și monumentele comemorative de război din majoritatea satelor;
- marile lacuri de acumulare Gilău, Someșul Cald, Tarnița și Fântânele, precum și cele mai mici, cum sunt Florești, Bondureasa, Șoimu I și II, Calu, Dumitreasa, Someșul Rece, Răcătău, acumulările piscicole de la Câmpenești/v.Feiurdeni, Filea-Șutu, Chinteni și Mărtinești-Comșești;
- Băile Cojocna, Băile Someșeni, izvoarele sărate din diverse zone;
- Muzeul Apei de la Florești, fosta centrală electrică de la Someșu Rece / Uzină, micile muzee sătești cum este cel din Mărișel sau Săvădisla;
- zecile de "nămașe" din munții Gilău-Mt.Mare - grupuri de sălașe / stâne, numite în această zonă "colibe", fiind de fapt gospodării sezoniere, majoritatea ale "străinașilor" (moșii din valea superioară a Arieșului) ce vin de



secole (dar în ultimele decenii tot mai puțini) la "vărat" la aceste sate "de vară" pe teritoriul județului Cluj, din mai în septembrie. Cele apropiate de sate sunt ale "mocanilor" cum sunt numiți tradițional localnicii din satele românești din munții Gilău-Mt.Mare și de la poalele acestora. Exemple de nămașe pe traseele descrise: Șesu Cald, Buhuia, Crinț, Găbriana, Izvoarele, Dobrin, Dumitreasa, La Popi, Negrele de Jos, Negrele de Sus, Făgetele de Jos, Făgetele de Sus, Irișoara, Hodireu, Negruța, Dobrin, La Întorsuri, Blăjoaia, Letoase, Fieșu, Bogdanu, Prislop, Bărnești, Motorăști, Smidele, Căpățâna, Picioragu, Zboru, Fundoaia, La Nedei, Munțișoru, Damiș, Tomnatec, Găureasa, Mișcota, Grosiori, Crucea, La Dorne, Voineagu, Dobruș, Cioroiul Setii, Fântânele...

**Radu Mititean**  
**mai 2010**