



# La TAURUS mod. 25

a cura di SIMOPD ([taurus@registrostoricocicli.com](mailto:taurus@registrostoricocicli.com))

[www.registrostoricocicli.com](http://www.registrostoricocicli.com)



(fonte: CARLOA)

La Taurus 25 rappresenta la bicicletta a bacchetta con il più complesso sistema frenante interno mai costruito.

E' stata prodotta approssimativamente tra il 1933 e il 1940. Gli esemplari ad oggi noti sono molto pochi.

Nei cataloghi questo modello è definito "con freni compensati a trasmissioni e staffe rigide interne": tutti gli elementi della freneria sono celati all'interno del telaio, compresi gli archetti che in tutte le altre biciclette definite "a freni interni" sono l'unico componente in vista.

Nella Taurus 25 solo i pattini freno sono visibili e pure questi sono in parte nascosti alla vista laterale dalla forcella e dai tubi bassi del carro posteriore.



Freno anteriore

(le viti originali sono bulloni con testa esagonale a taglio)

(fonte: [BLOG](#) di Paolo Zucchini)

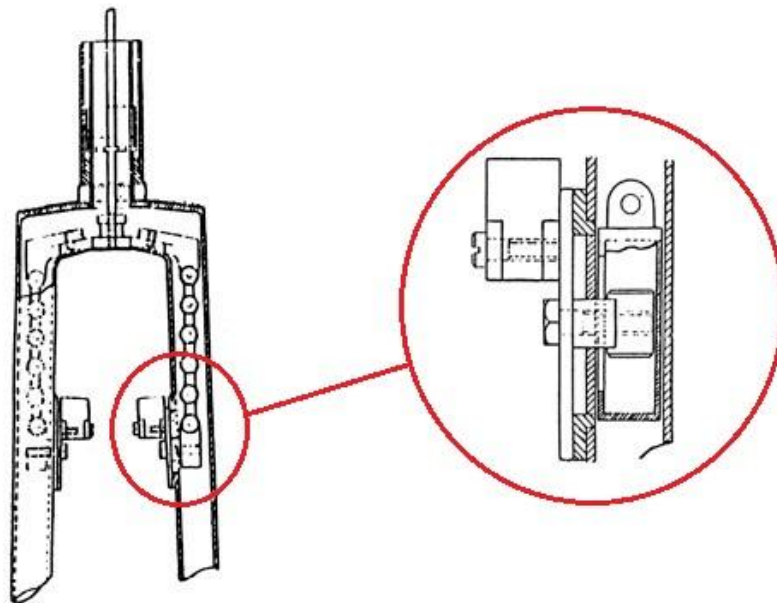


Freno posteriore

(le viti originali sono bulloni con testa esagonale a taglio)

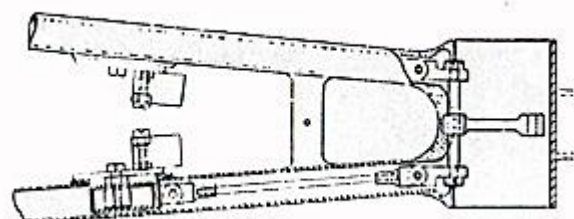
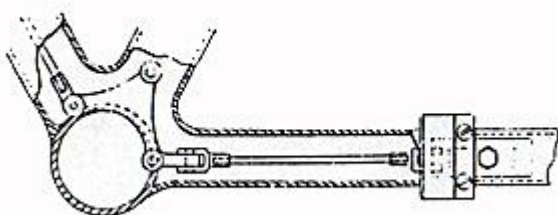
(fonte: [BLOG](#) di Paolo Zucchini)

Il sistema è definito a “freni compensati” perché i tiranti dei pattini dei freni non sono i tradizionali archetti rigidi ma un sistema composto da catenelle all’anteriore e da tiranti ad asta fissa al posteriore, che consentono ai due pattini di adattarsi alle imperfezioni del cerchio per garantire una frenata sempre bilanciata e ottimale. Con questo sistema l’altezza dei pattini può anche essere regolata separatamente in base alla loro usura.



Tiranti “a catenella” dei freni anteriori con dettaglio del portapattino

(fonte: catalogo 1937)



Tiranti “ad asta fissa” dei freni posteriori

(fonte: catalogo 1937)

Le altre caratteristiche di questo modello sono quelle classiche delle altre Taurus di fascia alta di quegli anni, ovvero il telaio a congiunzioni invisibili con i tubi posteriori “schiacciati” e forcellino tendicatena brevettato, il movimento centrale a doppia campana, il tubo reggisella con bloccaggio ad expander, i mozzi con oliatore laterale a vite, il carter di forma ellissoidale a bagno d’olio, i pedali a barra unica ricurvi con 6 blocchetti, le leve freno di forma ergonomica (detta “a libellula”) e lo stemma avvolgente sul manubrio.

Il numero di telaio è punzonato come da tradizione Taurus sul canotto di sterzo per i modelli fino al 1939 circa e sul lato destro del tubo piantone nei modelli successivi.

Inoltre nei modelli più vecchi è possibile trovare il marchio in rilievo sul tubo discendente del telaio al posto della decal.



Carter con viti di carico e scarico olio, in questa versione con codino fermato da due viti anziché incernierato  
(fonte: CARLOA)



Forcellino tendicatena zigrinato (brevetto Taurus)  
(fonte: CARLOA)



Movimento centrale a doppia campana e oliatore “a doppia vite”. Più dietro, rinvio del filo del cambio (modello da donna)  
(fonte: SIMOPD)



Tubi posteriori “schiacciati” e assenza di bulloni stringisella (parafango di epoca successiva)  
(fonte: SIMOPD)



Leve freno modello lusso "a libellula"  
(manopola e pedali non originali)  
(fonte: SIMOPD)



Pedali modello lusso ricurvi a 6 gommini e barra unica  
(fonte: TAURISTA)

Altre caratteristiche come la presenza dell'oliatore sul carter, il fregio sul manubrio o la presenza della "T" sulle leve dei freni variano in base all'anno di produzione, così come le colorazioni e le misure di pneumatici disponibili.

Nel corso degli anni questo modello è stato prodotto sia in versione da donna che da uomo, per quest'ultima con l'ulteriore opzione di gomme balloncino.

Il colore di base era il nero con doppie filettature oro e rosse, ma su richiesta era possibile averla anche verde oliva e, negli ultimi anni di produzione, bianco perla.

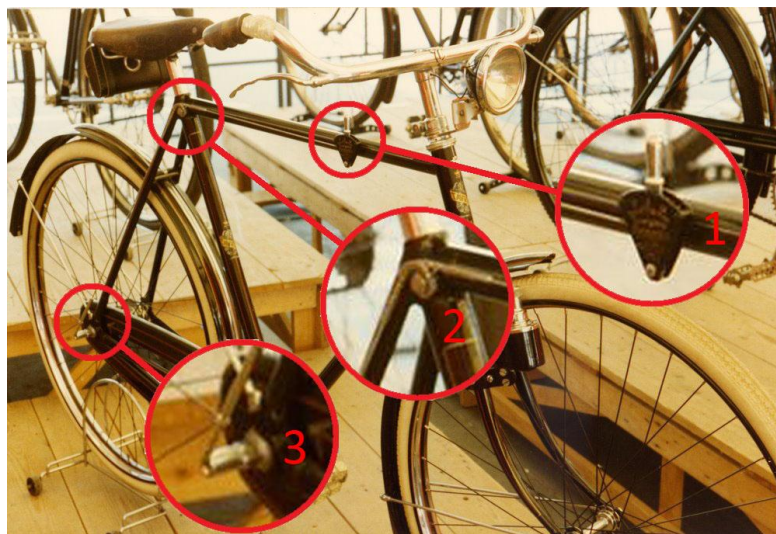
Altri accessori su richiesta potevano essere i cerchi in alluminio, la dinamo o il cambio: non è dato sapere se siano sempre stati a disposizione poiché se ne parla, nei pochi cataloghi a disposizione, solo in quello del 1940.

La dinamo proposta dalla casa era della Sturmey Archer integrata nel mozzo anteriore, avente le caratteristiche di opporre poca resistenza rispetto a una dinamo tradizionale e di essere sempre in funzione, motivo per cui era corredata di un fanale specifico dotato di interruttore.



Mozzo anteriore Sturmey Archer Dynohub con dinamo integrata  
(fonte: CARLOA)

Anche il cambio era solitamente della Sturmey Archer integrato nel mozzo posteriore, ma la bicicletta poteva uscire dalla fabbrica anche con modelli di altri marchi su richiesta del cliente. Nelle versioni da uomo, il manettino per l'azionamento è saldato direttamente sul tubo orizzontale a circa un terzo della distanza tra manubrio e sella, sotto la quale è presente un rinvio per consentire al filo di raggiungere il mozzo posteriore.



Componenti del cambio nel modello da uomo

- 1) Comando saldato sul telaio
- 2) Rinvio
- 3) Mozzo posteriore con cambio integrato

(fonte: [BLOG](#) di Paolo Zucchini)

Nelle versioni da donna invece il comando è fissato a fascetta al manubrio e per la guida del filo sono presenti un fermaguaina all'inizio del tubo basso discendente e un rinvio costituito da una rotellina all'altezza del movimento centrale.



Componenti del cambio nel modello da donna

- 1) Comando a fascetta sul manubrio (quello in foto è anni '70)
- 2) Fermaguaina
- 3) Rinvio
- 4) Mozzo posteriore con cambio integrato

(la bicicletta raffigurata presenta parti non originali: parafanghi, pedali e altro – il cambio è successivo all'epoca della bici)

(fonte: SIMOPD)

Per procedere ad un restauro corretto attualmente ci si può basare solo su altri modelli analoghi trovati in uno stato conservativo eccellente, perché i pochi cataloghi a disposizione e la diffusa mancanza di punzonature riportanti l'anno di produzione rendono difficoltosa l'identificazione delle caratteristiche proprie di ogni anno di produzione.

Ciò nonostante, come già detto, caratteristiche quali fregio del manubrio, forma dei parafanghi, tipologia degli oliatori, posizionamento del numero del telaio sono tipiche dell'anno di produzione e comuni agli altri modelli di lusso, che possono essere presi ad esempio per il restauro di biciclette trovate incomplete: in questo caso il suggerimento è di fare sempre il possibile per riportarle all'antico splendore, visto che le particolarità tecniche e la rarità di questo modello lo hanno reso un pezzo di gran pregio, molto ambito in ambito collezionistico.

Si ringraziano CARLOA, TAURISTA e il [BLOG](#) di Paolo Zucchini per il materiale fotografico gentilmente messo a disposizione.

#### **NOTA LEGALE**

*Le immagini utilizzate in questo articolo sono costituite da rielaborazioni di originali tratti da Internet, i cui diritti sono detenuti dai rispettivi proprietari, citati ove noti. La riproduzione è consentita nel rispetto dell'Articolo 70 comma 1 della legge 22 aprile 1941 n. 633 sulla Protezione del diritto d'autore e di altri diritti connessi al suo esercizio, modificata dalla legge 22 maggio 2004 n. 128, poiché la presente pubblicazione costituisce "riassunto, [...] citazione o [...] riproduzione di brani o di parti di opera [...]" utilizzati "per uso di critica o di discussione", e per mere finalità illustrative e per fini non commerciali, e non costituisce in alcun modo "concorrenza all'utilizzazione economica dell'opera stessa".*