



SINTESI DELLA STORIA DELLA TARASCHI



Berardo Taraschi nasce a Teramo nel 1915. Di famiglia agiata, il giovane Berardo familiarizzò fin da adolescente con moto ed auto e sin da subito mostrò un grande interesse per la meccanica.

Dopo la scuola e gli obblighi militari aprì un'officina motociclistica ove ben presto si dedicò ad elaborazioni per le competizioni. Ben presto anche Berardo iniziò a gareggiare debuttando a 19 anni, nel 1934, su una Benelli 500. Nel 1935 ottenne la sua prima vittoria e nel 1938 iniziò a gareggiare nelle gare nazionali dove si fece apprezzare per le sue grandi doti agonistiche e per la spiccata sensibilità meccanica. Nel 1939 gareggiò con la prima moto autocostruita denominata "Moto Taraschi 500" ed inizia anche a commercializzare moto da lui progettate e prodotte.

Purtroppo la guerra costringe Berardo a sospendere la propria attività imprenditoriale ed agonistica, durante il conflitto bellico svolge il ruolo di ricognitore motociclista.

Nel 1945 riapre l'officina e riprende l'attività agonistica in moto ma concentra le proprie attenzioni sulle auto studiandone meccanica e telaistica. Nel 1946 decide di chiudere la carriera motociclistica rendendosi conto della pericolosità delle competizioni stradali su due ruote e da questo momento tutte le sue energie saranno dedicate alle auto.

Nasce così la prima vettura da competizione partendo da un telaio della Fiat 500 Topolino che Berardo modifica e rinforza, il motore è il boxer Bmw di derivazione motociclistica, opportunamente modificato da Berardo, economico e facile da reperire nel dopoguerra. L'auto è una biposto sport che viene battezzata Urania, nome ispirato ad un colle che si trova vicino a Teramo.



Moto Taraschi 500, 1939.

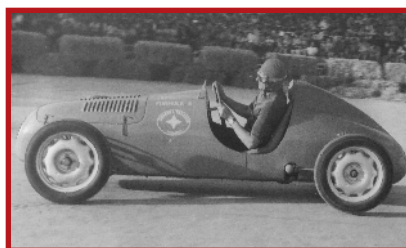


Prima Urania, 1947.

La Urania con al volante Berardo Taraschi fa il suo esordio l'11 Maggio 1947 nel Circuito Automobilistico di Piacenza dove conquista il terzo posto di classe realizzando il giro più veloce, gara passata alla storia per il debutto di un altro marchio italiano, Ferrari, che però, nell'occasione, ebbe minor fortuna non riuscendo a terminare la corsa.

I limiti della telaistica originale Topolino convinsero Taraschi a far ricorso ad uno specifico telaio tubolare che fu la base delle Urania seconda generazione. Le Urania divennero protagoniste della categoria sport fino a 750 cc con lo stesso Berardo alla guida e con i primi clienti che iniziarono a mostrare interesse per le auto prodotte a Teramo.

A partire dal 1949 iniziò la fase più prestigiosa dell'attività sportiva di Taraschi quando venne stretto l'accordo con i fratelli Giannini per la fornitura dei motori. Nacque il modello Giaur (fusione dei nomi tra Giannini e Urania) che univa le doti del telaio della casa teramana a quelle motoristiche della factory romana. La Taraschi divenne una vera e propria factory con una nuova sede vicino alla stazione ferroviaria di Teramo.



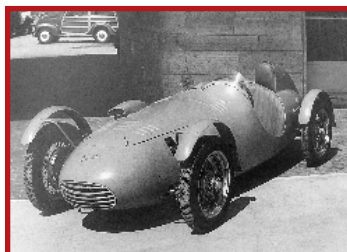
Giaur 500 in Formula 3, 1951.



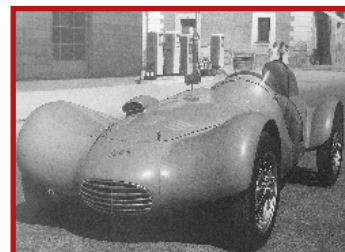
Il giovane Tazio Taraschi.



La produzione delle Giaur iniziò con il motore monoalbero G1, dal 1950 al 1953, e molteplici furono i successi nei più importanti circuiti e nelle cronoscalate. Nel 1953 arrivò il nuovo motore bialbero G2 con una produzione che arrivò a circa 50 esemplari, alcuni esportati anche negli Stati Uniti.



Giaur Champion 750 Corsa, 1953.



Giaur Champion Sport, 1953.

Tra le varianti del modello Giaur, concepiti per la categoria Sport, nel 1953 vide la luce la biposto Champion, modello innovativo per la carrozzeria particolarmente aerodinamica dal quale si ispira la moderna Berardo. Tale modello venne utilizzato per circa 5 anni con molteplici successi anche internazionali (Francia e Stati Uniti).



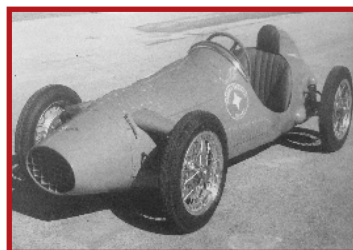
Factory Taraschi, Teramo, 1953.



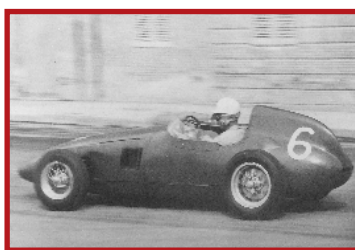
Berlinetta 750 Sanremo, 1954.

Nella sua carriera Berardo Taraschi si spinse sino alla Formula Uno, con una Ferrari 166 del 1951, alla quale apportò numerose modifiche partecipando dignitosamente a 14 GP disputati in Italia tra il 1954 e il 1957, conquistando un quinto e un sesto posto. L'accordo con Giannini si protrasse fino al 1957, anno in cui Taraschi iniziò a produrre le monoposto per la nuova categoria Formula Junior. L'anno successivo venne messa in cantiere una Junior ispirata alla base meccanica della

Fiat 1100/103, l'evoluzione di questo modello durò fino al 1961 con numerose vittorie e piazzamenti, anche negli Stati Uniti, dove vennero esportate ben 13 Taraschi Junior.



Giaur Red Blitz, 1954.



Formula Junior 750, 1959.

Nel 1961 Berardo Taraschi cessò definitivamente l'attività produttiva ed agonistica, per dedicarsi alla commercializzazione di autovetture Volkswagen, marchio del quale era concessionario già dal 1958.



Giaur Record 750, 1954.



Berardo Taraschi, 1915-1997.