

# LAMBORGHINIJEV "HUDIČ"

## PRAZNUJE 30 LET

Metod Levart, Oldtimer Duplek



Nekoč je bil običaj, da so mladeniči na stene svojih sob lepili posterje glasbenih skupin ter športnih avtomobilov. Tako kot njegovi predhodniki, je bil tudi Lamborghini Diablo stalnica takih »stenskih okraskov«. Ob njegovem vstopu v svet starodobnih vozil sem pripravil kratek prispevek o tem kulturnem italijanskem super športniku, ki je nasledil legendarnega Countacha.

308 GT4 in tako naprej. Kot mlad oblikovalec bi bil zadovoljen z desetino njegovega portfelja. Ne preseneča torej dejstvo, da sta ga leta 1985 švicarska brata Jean Claude in Patrick Mimran, ki sta tedaj financirala Lamborghini, povabila k oblikovanju novega koncepta - interno poimenovanega Project 132, ki bi nasledil model Countacha. Navodila za razvoj so bila kratka in jasna - avto mora imeti najvišjo hitrost vsaj 315 km/h (196 milj na uro).



VSEM ZNANO »ŠKARJASTO« ODPIRANJE LAMBORGHINIJEVIH VRAT NA DIABLU



PROJEKT 132 – INTERNI KONCEPT LAMBORGHINIJA, KI JE BOTOVAL RAZVOJU DIABLA (FOTO: FIA HISTORIC DATABASE)

### Razvoj avtomobila in predivji Gandinijev dizajn

Mirne volje lahko rečemo, da je Marcello Gandini nadvse več oblikovanja avtomobilov. Njegov zajetni portfelj zajema oblikovanje klasik kot so Lamborghini Miura (prvi superšportni avtomobil na svetu), Lamborghini Countach (predhodnik Diabla), Lancia Stratos in Stratos Zero, Renault 5 Turbo, Alfa Romeo Montreal, BMW serijo 5 E12 (prva serija 5), De Tomaso Pantera, Ferrari

Gandini, ki je tudi oblikoval oba predhodnika Diabla, se je lotil dela in zrisal koncept. V letu 1987 pa je podjetje prevzelo vodstvo korporacije Chrysler in financiralo finalizacijo projekta. Novemu vodstvu Gandinijev koncept ni bil po godu. Italijanski oblikovalec je bil znan po radikalnih oblikah, zato so predali njegov koncept svoji skupini v Detroitu, katero je vodil Tom Gale, v upanju, da bo omehčala divje poteze »maestra«. Nezadovoljen

Gandini je bil nad omehčano obliko tako razočaran in besen, da je nemudoma zapustil Chryslerja. Naposled je svoje usluge ponudil dokaj neznanemu proizvajalcu vozil, kjer je imel »škarje in platno« za realizacijo svojih zamislih. Rezultat tega je bilo vozilo Cizeta – Moroder V16T, katerega linije močno spominjajo na Diabla.



GANDINIJEVA CIZETA – MORODER V16V (FOTO: WEARECURATED.COM)

Razvoj Diabla naj bi tedaj stal okoli 6 milijard italijanskih lir oz. približno današnjih 3.1 milijona evrov. Za razliko od njegovega predhodnika Countacha, ki je dobil ime po piemontski kletvici enega izmed Bertonijevih oblikovalcev, ko je prvič videl vozilo, je tedaj nova stvaritev tovarne iz Sant'Agata Bolognese dobila ime po borbenem biku iz 19. stoletja, vzrejenem s strani vojvode iz Verague, znanem po dvoboju z matadorjem El Chicorrom (Jose Lara Jimenez »Chicorro«) leta 1869 v Madridu. Pri tem velja omeniti, da ime »Diablo« v španščini pomeni hudič in impresivno hudičeve številke zmogljivosti je imel tudi Lamborginijev Diablo.

### Predstavitev avtomobila

Super športni Diablo, ki je bil proizveden med leti 1990 in 2001 v 2884 primerkih, je bil tudi prvi Lamborghini, ki je presegal hitrost 200 milj na uro ali 320 kilometrov na uro. Osnovni model, ki je prišel na tržišče 21. januarja 1990, je poganjal 5.7 litrski motor z 12 valji v »V« konfiguraciji ter s po 4 ventili na cilinder. Elektronski multi-točkovni vbrizg je poskrbel za dovod goriva te 12 valjne »zveri«, ki je iz sebe iztisnila 492 konjskih moči (362kW) pri 7000

obratih na minuto ter 580 Nm navora pri 5200 obratih motorne gredi. Glede vključevanja v promet na pospeševalnem pasu si pri Diablu ni bilo potrebno beliti galve, saj je bil pospešek avtomobila od 0 do 100 km/h v 4.5 sekunde, končno hitrost pa je dosegel pri 325 km/h. Seveda so se pred 30 leti predvsem spraševali, kako vso to moč spraviti na podlago. Za to so tedaj poskrbeli s tedaj izjemno zajetnimi prednjimi pnevmatikami dimenzij 245/40 ZR 17, zadaj pa so bile nameščene pnevmatike dimenzij 335/35 ZR 17. Za primerjavo, VW Golf tretje generacije je leta 1991 imel velikost pnevmatik 175/70 R13.



ZADNI PROFIL DIABLA SUPER VELOCE Z ZAJETNIMI PNEVMATIKAMI (FOTO: COLLECTINGCARS.NET)

Za prenose sta skrbela 5 stopenjski ročni menjalnik in zadnji diferencial s 45% zaporo, motor je nameščen sredinsko ter obrnjen vzdolžno. Šasija je bila sestavljena iz skeleta jeklenih cevi in ojačana s ploščami ogljikovih vlaken, karoserija pa narejena iz lahke kovine in ogljikovih vlaken, tako, da je bila masa vozila 1585 kg. 4460 mm dolg in 2040 mm širok avtomobil je na najvišji točki meril zgolj 110 cm. Posoda za gorivo je imela kapaciteto za 100 litrov goriva, ki pa so ob pritisku stopalke za plin hitro pošli, saj je že po urbanem okolju Diablo »pil« okoli 20 litrov na 100 km, če pa niste varčevali z gasom, pa kak liter ali deset več. Za zaključek vseh teh števil naj dodam še to, da je bil to avto brez ABS zaviranja, servo volana in po poročanjih tedanjih testnih voznikov je bil tudi servo ojačevalnik zavor nekoliko »bolj za okras«. Torej je šlo za avtomobil stare šole, za analogno ali ročno upravljanje s skoraj pol tisočaka konjskih moči brez varnostnih pomagal ali elektronskih varuš.



STRANSKI POGLED NA DIABLA SV (FOTO: COLLECTINGCARS.NET)

### Športne različice

Diablo je izšel tudi v nekaj nekoliko bolj športnih različicah. Prva nestandardna različica je bila imenovana Diablo VT. Kljub večjemu številu sprememb je najbolj izrazita vpeljava štirikolesnega pogona z visokim diferencialom v sredini vozila, ki so si ga sposodili iz terenskega vozila Lamborghini LM002 (Lamborghini je že pred LM002 modelom delal na dveh terencih, tudi za vojsko). Tako je VT (viscous traction oz. visoko trenje) poskrbelo za 25% prenos navora na sprednja kolesa. Druge spremembe so bile vpeljava štirih batnih zavor, večje odprtine na bokih, odprtine spredaj za hlajenje prednjih zavor, elektronsko krmiljeno trdoto blažilcev in servo-volan, da niste dobili »kile« pri bočnem parkiranju.

Druga izpeljanka je bila Diablo SE30, ki je prišla na tržišče leta 1993 v znamenju 30 letnice obstoja podjetja. Ta verzija je obsegala vsega skupaj 150 primerkov (od tega osem z volanom na desni) z izboljšanim agregatom s spremenjenim vbrizgalnim sistemom, bolj pretočnim izpuhom in magnezijevim sesalnim kolektorjem, ki je razvil 530 konjskih moči (390kW). Kljub temu pa so vso to zabavo prenašali za zadnjo os, vendar obdržali nastavljive blažilce iz verzije VT. Masa vozila je bila zmanjšana z vpeljavo »pleksi« stekel ter odstranitvijo nepotrebnih komoditet kot so klima, radio in servo-volan ter namestili sedeže iz ogljikovih vlaken in štiri točkovnim pasom.

Leta 1995 so pri Lamborghiniju ponudili verzijo SE30 Jota – dodatno predelano verzijo obstoječega SE30, vendar ponudi tudi opcijo predelave navadne SE30 na Jota verzijo, komur SE30 ni bil več po godu. Izvedli so vsega skupaj 28 primerkov takih predelav. Prava taka »dodelava« pa naj bi

ostala nedokončana, v kolikor je to res, lahko predvidevamo, da bi se danes dobro prodala. Ta verzija je bila brez radia, klime, zvočne izolacije in ostalih luksuznih pripomočkov, v zameno pa je ponudila 603 konjskih moči (444kW) in 639 Nm navora. Ker je bila ta verzija namenjena predvsem dirkanju, je bila tudi brez vzratnega ogledala v kabini – voznika namreč ni zanimalo, kaj se dogaja za njim, saj te najverjetneje ne bo nič dohitelo, poleg tega pa tudi zadnja šipa ni bila višek preglednosti.



SPREDNJI DEL DIABLA SV Z ODPIRAJOČIMI LUČMI PRED PRENOVO (FOTO: COLLECTINGCARS.NET)

Leta 1995 dopolni serijo še Diablo SV, ki obuja znamenito ime Super Veloce, nekoč že uporabljeno pri legendarni Miuri. Konjenica se je povečala na 517 konjskih moči (380kW). Kljub višji moči je bil ta model smatran kot vstopni model pod standardnim Diablom. V znani računalniški igri Need for Speed 3: Hot Pursuit je Diablo SV veljal kot vodilni model. Istega leta je ironično prav v decembru prišel na voljo tudi VT Roadster – kabriolet verzija z nekaj spremembami in končno hitrostjo 335 km/h. Vse do sedaj našete verzije niso ponujale ABS modula zavornega sistema.

### Prenova in osvežitev

Kot je stalna praksa v avtomobilskem svetu, je tudi takrat skozi obdobje proizvodnje model doživel tako imenovani »facelift« oz. prenovo. Prenova v letu 1998 in 1999 je zajemala valovito obliko armaturne plošče ter ostale stilske preнове, zunanost je izgubila odpirajoče se žaromete, ki so postali fiksni in so bili sposojeni od Nissan 300ZX-a. Največja sprememba pa je bila na področju zaviranja – avto je namreč dobil ABS sistem.



PRENOVLJEN IZGLED S FIKSNIMI NISSAN 300ZX LUČMI  
(FOTO: ROSARIO LIBERTI ZA PETROLICIUS.COM)

Sledila je vpeljava verzije VT in Roadster, ki sta bazirali na prejšnji verziji z nekaj manjšimi popravki. Američani so dobili nekaj omejenih serij kot so Alpine edition in Momo edition. Evropejci pa v letu 1998 tudi Diablo GT model, ki je imel nameščene aerodinamične dodatke ter poširitve zračnikov, kar je dodatno poudarilo njegov dirkaški pedigree. Poleg zmanjšanja teže z veliko ogljikovih vlaken so inženirji tudi povečali volumen motorja iz 5.7 litra na 6.0 litra, kar je zadostovalo za 583 konjskih moči (429kW) in 630Nm navora. Znebili so se štirikolesnega pogona in notranjost avtomobila naredili dirkaško ter ponudili 5 stopenjski ročni menjalnik, kjer si je kupec lahko izbiral razmerja prestav.



POKROV MOTORJA Z OZNAČENIM VRSTNIM  
REDOM VŽIGA NA 6 LITRSKEM MOTORJU  
(FOTO: ROSARIO LIBERTI ZA PETROLICIUS.COM)

Podjetje Lamborghini je od Chryslerja prevzel leta 1998 koncern Audi AG. Preden so Diabla odmaknili iz prodaje, so oblikovalcu Luc Donckerwolke dodelili nalogo, da izdela bolj prefinjen in predvsem bolj moderen Diablo. Tako je nastala verzija – VT 6.0 in prinesla dodatne stilske spremembe ter obdržala šest litrski motor, ki je pred tem krasil verzijo GT. Zaradi vzporednega razvoja Murcielaga je Diablo VT 6.0 bil na voljo le v coupe verziji brez kabrioleta, kupci pa so lahko izbirali med dvokolesnim in štirikolesnim pogonom. Poleg Jota verzije so tekom proizvodnje pripravili tudi nekaj povsem dirkaških različic za dirke, kot so: GT1 Stadale, SV-R, GT2 in GTR. Slednja je v letih 2003 in 2004 v Avstraliji zmagala v avstralskem narodnem prvenstvu in se dokazala s spodobnim osmim mestom na vzdržljivostni preizkušnji 24 ur Bathursta leta 2003.

### Sklepne misli

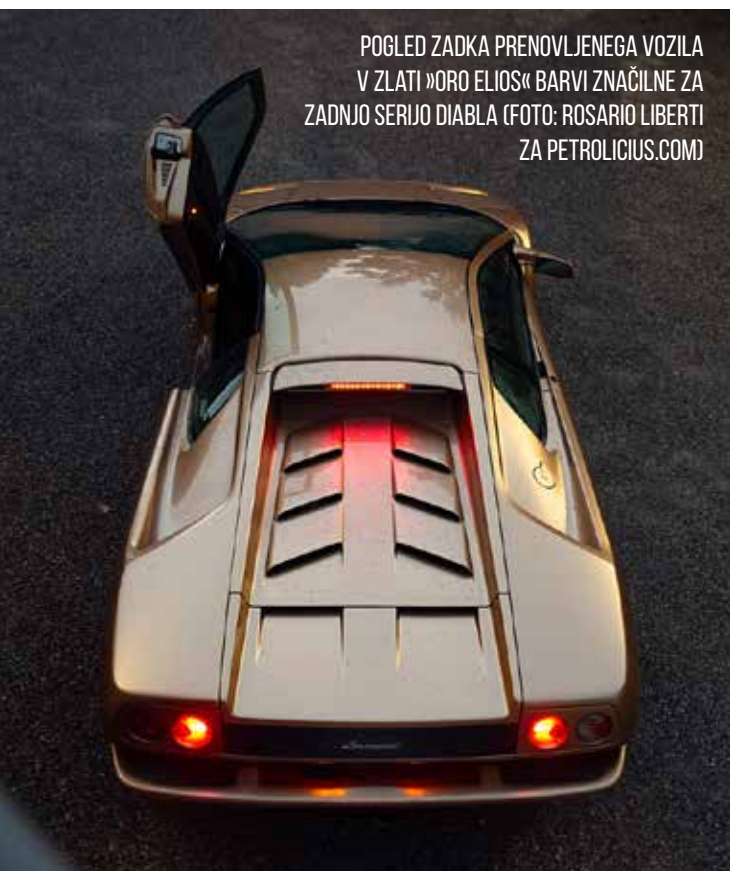
Konec proizvodnje je sklenila serija Special edition, ki je bila na voljo v »oro elios« oz. zlato metalni barvi, kar naj bi predstavljalo sončni zahod. Kot zanimivost lahko omenimo tudi, da si je Diabla modre barve nekoč lastil tudi ameriški predsednik v odhodu Donald Trump in ga leta 2015 prodal na dražbi za 299 tisoč dolarjev. Vsekakor ostaja avtomobil Diablo izjemen in neponovljiv, kajti danes bomo težko našli moderen avtomobil, ki bi s tako impresivnimi zmogljivostmi ostal brez ABS sistema in servo volana. Močno se je zapisal v zgodovino avtomobilizma in splošnega spomina navdušencev, po koncu proizvodnje pa ostal najbolje prodajan Lamborghini. Diablo je nekako zadel grobost in predrznost Gandinijevega dizajnerskega jezika ter sofisticirane in gladke linije modernega časa, kombinacija, ki je hkrati vzbujala trenja in hrepenenja pri ljubiteljih. Danes velja za klasiko, ki dosega tudi cene med 150 evrskimi tisočaki pa vse do milijončka za posebne izvedenke. A vendar, mora biti človek ljubitelj dotičnega modela, da usmeri svoj kapital v to, saj se pri tem izoblikujeta zgolj dve možnosti – ali bo Diablo kraljeval v garaži in krasil zbirko ali pa si omislimo inštruktorja joge, da se lahko zložimo v ergonomsko omejen

prostor za volanom in pri tem poslušamo rjovenje dvanajstih cilindrov za hrbtom ne da bi popolnoma oglušeli.

Če potegnemo črto, je bil Lamborghinijev Diablo nevaren, neudoben, glasen in predvsem naporen za vožnjo, a hkrati lep, hiter, ali sem že napisal hiter? Predvsem pa kulten, skratka – hudičev. Diablo je spomin na čas, ko so razvoj superšportnikov diktirale čudne inženirske želje in ne majhna poraba, varnost, nenaporna vožnja in varnostna pomagala. Avto za 320 km/h je moral izgledati »odpičeno« in strah vzbujajoče, kakor podivjani bik pred matadorjem. Lambo – kapo dol!



POGLED NA ZADEK IN NA REŽE NA POKROVU MOTORJA ZA HLAJENJE (FOTO: ROSARIO LIBERTI ZA PETROLICIUS.COM)



POGLED ZADKA PRENOVLJENEGA VOZILA V ZLATI »ORO ELIOS« BARVI ZNAČILNE ZA ZADNJO SERIJO DIABLA (FOTO: ROSARIO LIBERTI ZA PETROLICIUS.COM)



POGLED Z BALKONA NA ZLATEGA DIABLA V SONČNEM ZAHODU (FOTO: ROSARIO LIBERTI ZA PETROLICIUS.COM)

Viri:

<https://www.lamborghini.com/en-en/brand/masterpieces/diablo>

<https://www.topgear.com/car-news/retro/10-things-you-might-not-know-about-lamborghini-diablo#10>

[https://en.wikipedia.org/wiki/Lamborghini\\_Diablo#Factory\\_racing\\_specials](https://en.wikipedia.org/wiki/Lamborghini_Diablo#Factory_racing_specials)

<https://avto-magazin.metropolitan.si/media/upload/Test/lamborghini/diablo.pdf>

<https://www.dnevnik.si/1042909441>

[https://automobile.fandom.com/wiki/Lamborghini\\_Diablo](https://automobile.fandom.com/wiki/Lamborghini_Diablo)

<https://petrolicious.com/articles/thirty-something-special-lamborghinis-diablo-did-the-near-impossible-forge-its-own-identity-in-the-wake-of-a-pair-of-greats>

<https://www.secret-classics.com/en/30-years-of-lamborghini-diablo/>

<https://uk.motor1.com/news/458633/lamborghini-diablo-30-years-anniversary/>

<https://historicdb.fia.com/car/lamborghini-132-gt1>

<https://collectingcars.com/for-sale/1997-lamborghini-diablo-sv>