



Lamborghini Diablo Coupé, Bj. 1991. V12. 5703 cm³. 492 PS. 326 km/h. 4,7 s 0 - 100 km/h. Leihgeber: Hans Eck



Lamborghini Diablo Roadster, Bj. 2000. V12. 5703 cm³. 530 PS. 335 km/h. 3,95 s 0 - 100 km/h. Leihgeber: Adolf Schöllner

Mit der Namengebung des Diablo, am 20. Januar 1990 in Monaco in die Arena entlassen, holte Lamborghini einen weiteren Kampfstier von strotzenden andalusischen Weiden. Stets präsent war indessen die internationale Erstbedeutung der Begriffs, nämlich Teufel.

Spötter behaupteten, der Diablo sei nur sein Vorwand, unter dem sich sein sieben Zentner schweres Modelltriebwerk zu einem gelegentlichen Ausritt verhefe. Da war was Wahres dran. Dieses Triebwerk: ein Leichtmetall-V12 von 5703 cm³ und 492 PS, mit einem Gabelwinkel von 60°, siebenfach gelagerter Kurbelwelle, 48 Ventilen und vier obenliegenden Nockenwellen, längs und mittig eingebaut. Unter der achtfach schindelartig aufgebrochenen hinteren Haube rekelte er sich nackt, matt glänzend und auch sonst kulinarisch köstlich aufbereitet und lauerte auf Aktion, für die er sich mit wüster und expressiver Musikalität bedankte. Eine Drehung am kleinen Zündschlüssel, ein kurzes Schnurren, in dem sich keine einzelnen Takte unterscheiden ließen, und schon erhob sich sein mächtiger Bariton, begnadet mit der ganzen Bandbreite eines Dietrich Fischer-Dieskau, wenn auch der Kommunikation der

Passagiere keineswegs zuträglich.

Natürlich hatte er bei der Gestaltung des Diablo durch den inzwischen freischaffenden Formkünstler Marcello Gandini majestätisch nach Mitbestimmung verlangt. Herausgekommen war dabei eine Skulptur von brutaler Ästhetik, obzwar viel glatter und verbindlicher als der bizarr zerklüftete Vorgänger Countach. Den Wünschen des Diablo an den Wind hatte er gleichwohl Rechnung getragen, den trivialen Bedürfnissen seiner Insassen nach Praktikabilität jedoch lediglich gleichgültig die kalte Schulter gezeigt.

Das begann damit, daß ihnen das 1105 mm hohe Coupé bereits beim Aufsitzen eine Choreographie der Geschwindigkeit aufzwang, welche so einigen bereits schwerfiel, die sich den Lamborghini überhaupt leisten konnten. Da er sich nach oben stark verjüngte, mußte der Pilot den Kopf schon im Stand leicht nach rechts neigen wie Michael Schu-

macher ausgangs der Parabolica. Bis sich die Geläufigkeit einer gewissen Routine einstellte, wußte man nicht so recht, wo der Diablo vorn aufhörte (überraschend bald) und wo hinten (noch lange nicht). Wie man ihn richtig einparkte, dabei eine Skulptur von brutaler Ästhetik, obzwar viel glatter und verbindlicher als der bizarr zerklüftete Vorgänger Countach. Den Wünschen des Diablo an den Wind hatte er gleichwohl Rechnung getragen, den trivialen Bedürfnissen seiner Insassen nach Praktikabilität jedoch lediglich gleichgültig die kalte Schulter gezeigt.



beherrschte im Grunde genommen lediglich Lambo-Testfahrer Valentino Balboni, ein freundlicher, unauffälliger und bescheidener Mann, der sich mit seiner Anatomie auskannte wie mit dem üppigen Leib einer Geliebten: Er verließ ihn dazu fast völlig wieder und zelebrierte, rittlings im Damensitz auf der Schwelle und unbehindert durch die steil erigerte vorn angeschlagene Flügeltür, das Rückwärtsfahren wie eine kultische

kleine Handlung und dennoch, als sei das alles nichts. Mit seiner barocken Breite von 2040 mm geriet das schöne Monster dabei in so mancher Garage in arge Bedrängnis.

Überdies konnte man sich jeglichen Gedanken an einer irgendwie getartete Zweisamkeit getrost aus dem Kopf schlagen: Der Diablo verlangte selbst nach voller Zuwendung und stellte die erforderliche zwiefache Einsamkeit gewissermaßen selber her. So wölbte sich zwischen Fahrer und Beifahrerin gewaltig die Behausung für das Getriebe, gekrönt von einem massiven Schaltknopf in der Form eines Kobrakopfes. Er mußte nach Art der Väter durch eine kreisrunde Kulisse geführt werden, ein Ritual, das mit Andacht, Würde und Präzision vorgenommen werden wollte.

Indes: Viel an all dem war schiere Gewöhnung. Am 30. Juni 1995 brach der Bologneser Journalist Leopoldo Canetoli mit einem Diablo zu einer sieben-tägigen Reise Richtung Nordpol und zurück auf und bescheinigte dem Kandidaten nach 8533 Kilometern eine bemerkenswerte Alltagsgänglichkeit.

Natürlich sorgte auch bei dieser Extrem-Exkursion ein Fahrwerk vom

Feinsten für die nötige Haftung und mehr, obere und untere Querlenker, mit einer zusätzlichen Strebe und doppelten Einheiten von Schraubenfedern und Dämpfern hinten. Neben der gebotenen Straffheit wartete es gleichwohl mit allerlei



Liebenswürdigkeiten auf. Canetoli fuhr die Variante VT (für Viscous Traction), 1991 vorgestellt, seit 1993 in der Produktion. Mit den nötigen Zutaten von Steyr-Daimler-Puch ausgestattet war dies ein Vierradler, allerdings nicht immer: Erst wenn die Hinterräder durchzudrehen drohten, wurden die überschüssigen unter seinen Pferdestärken nach vorn weitergereicht.

Der Diablo suchte sich überdies mit elektronischem Beistand in einer gegebenen Fahrsituation einen von drei

Härtegraden selber aus. Auf den möglichen manuellen Eingriff reagierte er eher ungehalten und machte aus einem Kiesel einen Keulenschlag. Und durch einen Wippschalter animiert, stemmte er sich bis zu 40 mm empor, auf daß ihn kein schlafender Polizist in den Bauch trete, eine Dienstleistung, welche bei Tempo 35 automatisch wieder zurückgenommen wurde.

Bis es 2001 selbst das Zeitliche segnete, ließ man dem Modell eine Pflege und Zuwendung angedeihen wie sonst eigentlich nur seinen stierischen Namensvettern vor ihrem jähen Ableben bei der Corrida. Im September 1993 präsentierte man in Sant'Agata beim Lamborghini Day zum 30. Geburtstag des krisengebeutelten Unternehmens den Diablo SE (für Special Edition, geplant waren 150 Exemplare) mit 520 und dem sogenannten Performance-Paket Jota mit 580 PS.

In der Tradition der hinterachsgetriebenen Diablo und als Souvenir an den Miura gleichen Namens erschien 1996 der SV (für Sport Veloce), gipfelnd in der Ausbaustufe SVR für den gentleman racer, mit 540 PS, einer Marscherleichterung von rund zwei Zentnern sowie

einem riesigen schwarzen Heckflügel. Im März 1998 folgte auf der Motor Show Bologna der GT2, für Rennzwecke vorbereitet mit bereits 5992 cm³ Volumen, ein Rohdiamant, der in einer 1999 bei der IAA Fankfurt gezeigten Straßenversion von 575 PS zum schnellsten Diablo bisher feingeschliffen worden war. In 80 Einheiten aufgelegt, wog dieser nur 1490 kg, 80 kg weniger als der SV, nicht zuletzt weil seine Außenhaut bis auf die Aluminiumtüren und das Stahldach aus Kohlefaser bestand.

Abgesehen von voluminösen Lufteinlässen in der Fronthaube und dem vorderen Stoßfänger, durch den der Ölkühler sein Lebenselixir bezog, trug er als Indiz für die beginnende Ägide unter den neuen Mutter Audi, mit der in Sant'Agata Ruhe und Zuversicht eingekehrt waren, bereits das neue Diablo-Gesicht: vor allem fest in die abfallende Front integrierte Scheinwerfer sowie ein frisch renoviertes Cockpit. Eingeführt wurde es, zusammen mit ABS, 18-Zoll-Rädern sowie einem neuen Motormanagement und einer Aufrüstung auf 530 PS, beim Mondial de l'Automobile zum Paris im Oktober 1999. Diese Retuschen vollzog auch der spektakuläre Diablo-Roadster mit, als

Prototyp in der Farbe Metallic Acid Yellow 1992 in Genf zum Anbeißen befunden und 1995 zur Serienreife sublimer. Gewissermaßen auf das Prinzip dahinter hatte man die Karosserie des Diablo 6.0 Jahrgang 2000 entrümpelt. Sein Sechsliter leistete 550 PS, seine Vorderpartie nahm bereits die des Thronfolgers Murciélago vorweg, Leder, Karbon und Aluminium prägten sein Interieur. Die Ära Diablo krönte in Genf 2001 der 6.0 SE, 575 PS stark, 330 km/h schnell und in 45



Exemplaren ausschließlich in den Farben Marrone Eklipsis und Oro Elios geliefert. Dann war der Diablo tot - der letzte parkt dauerhaft und in aller Stille im Lamborghini-Museum.

Lang lebe der Murciélago - und hoch!