

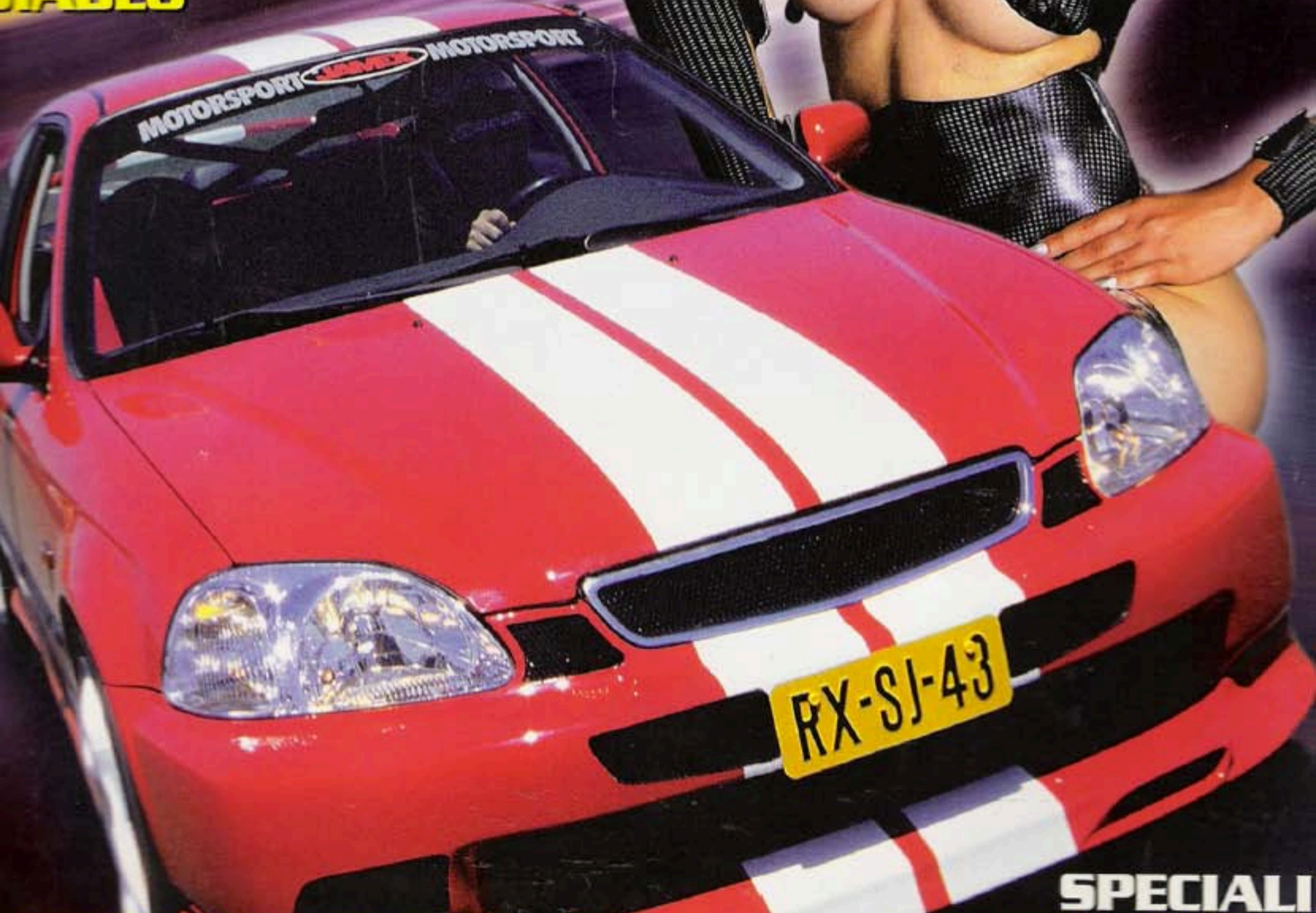
# ELABORARE

n. 25 - GENNAIO 1999 - L. 8.000



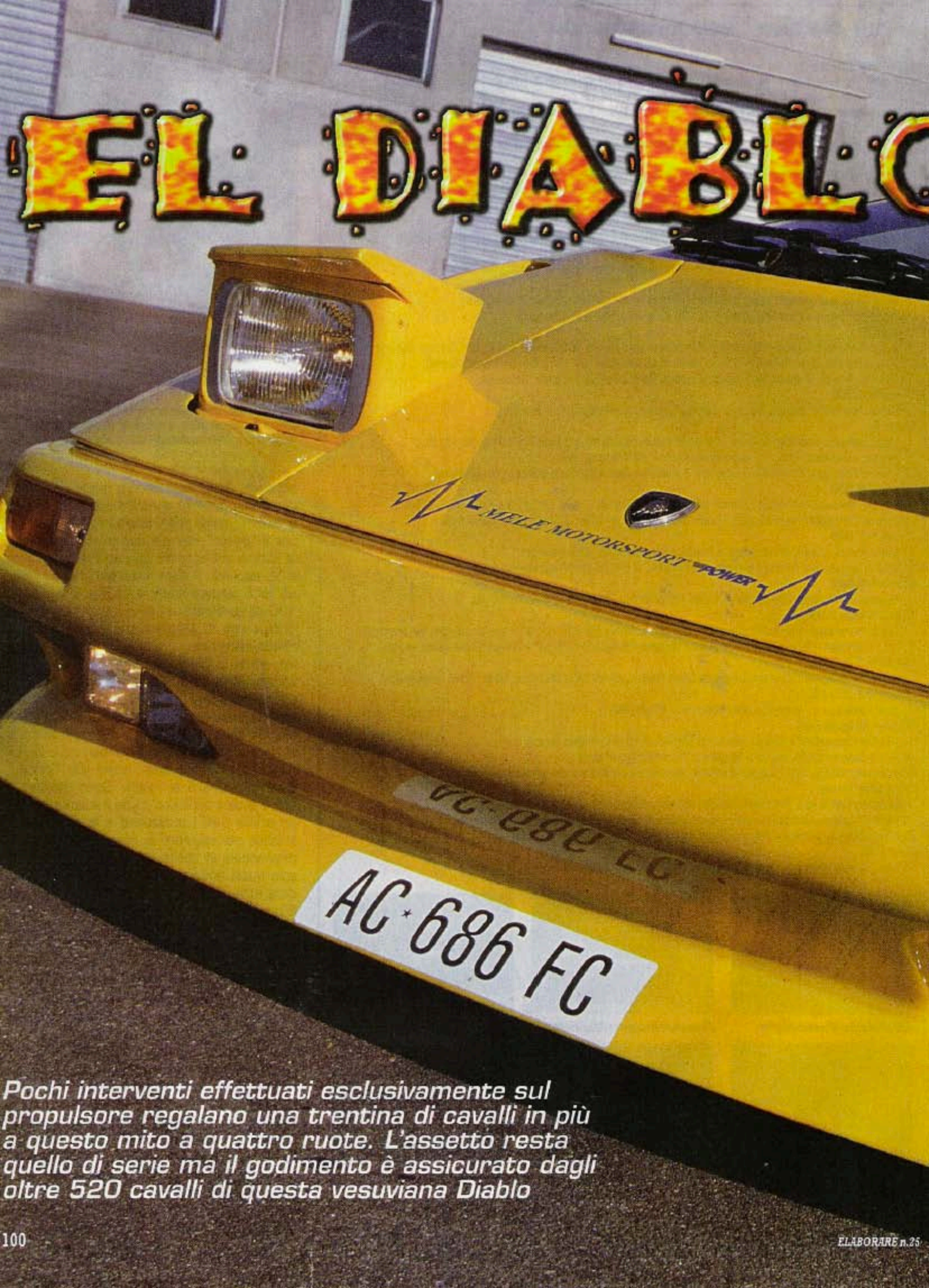
[www.elaborare.it](http://www.elaborare.it)

**LAMBORGHINI  
DIABLO**



**HONDA CIVIC** by Jamex

**SPECIALI  
MOTORSHOW  
ESSEN**



# EL DIABLO

MELE MOTORSPORT POWER

AC 686 FC

*Pochi interventi effettuati esclusivamente sul propulsore regalano una trentina di cavalli in più a questo mito a quattro ruote. L'assetto resta quello di serie ma il godimento è assicurato dagli oltre 520 cavalli di questa vesuviana Diablo*

Lamborghini Diablo by

**Mele Motorsport**





di NICOLA TESINI



*Le uniche modifiche apportate all'estetica sono i loghi del preparatore vesuviano e le cornici applicate ai gruppi ottici posteriori.*

da uno dei massimi designer italiani, Marcello Gandini. Un vestito che sconvolge e seduce per la maestosità dei tratti. Mandando in trance le signore e via di testa noi maschietti "mangiabielle". Le une a divinizzarne i tratti, gli altri a immaginarne l'effetto spinta: quello di 500 "torelli" sparati a mucchio dal "recinto" meccanico del 5700 V12 Lamborghini. Mito e leggenda assieme.

## LA SCHEDA DELL'AZIENDA

Ragione sociale:	M.E.L.E. Motorsport s.n.c.
Indirizzo:	Via D. a Santacroce, 34-36 80131 Napoli
Telefono:	081/5464583
Fax:	081/5465957
Riferimento:	Pasquale Nanni
Specializzazione:	Impianti di sovralimentazione, sistemi di scarico completi, pezzi meccanici speciali
Marche trattate:	NOS, Sparco, Bardahl, STE, Tarox, Garrett, IHI, KKK, Marelli, TDD
Superficie azienda:	1800 m <sup>2</sup>
Personale:	8
Attrezzature tecniche:	6 ponti elevatori, due analizzatori di gas di scarico, un opacimetro, consolle di programmazione TDD, sonde temperature gas di scarico, 5 tipi di saldature diverse, banchi di diagnosi elettronica per Audi, Volkswagen e Porsche, attrezzature diagnosi elettronica, banco prova motori inerziale, equilibratrice per turbine
Garanzia:	dipende dall'intervento
Pagamenti rateizzati:	no
Carta di credito:	si
Auto di cortesia:	no
Anni di attività: circa	40

**IL DIABLO** e la leggenda. Pure le donne, ad ascoltare il suo nome, accennano a un sospiro. Da non credere. Alzano le sottili sopracciglia e ansimano. Ma non erano le Ferrari il mito di tutti? Vero. Ma di quelle ogni tanto ne vedi una - evento che ti permette di immagazzinarne le forme fino all'incontro successivo - di Lambo, invece, tabù quasi totale. Questione di produzione e di danè. Pochi pezzi per pochi benestanti collezionisti. Figurarsi come viene vissuto il passaggio su una strada di un bolide di Sant'Agata Bolognese. Una visione "Lourdiana", quasi mistica. E la leggenda si alimenta. Ma la Lamborghini Diablo non è solo questo. E' la sintesi suprema del concetto di supercar: linea e prestazioni mozzafiato. Poche auto al mondo, infatti, sanno trasmettere quel complesso di emozioni che una Diablo provoca al suo apparire. Lunga quasi quattro metri e mezzo, larga poco più di due, alta un metro e quindici dal suolo, la Diablo è l'espressione della potenza e dell'eleganza, grazie alle meravigliose e ancora attuali forme regalatele

## Preparatore

### Mele Motorsport

Fondata a Napoli negli anni '60, la Mele Motorsport è, nel settore delle preparazioni di vetture stradali, una delle realtà più attive tra quelle esistenti nel comprensorio partenopeo.

La sua storia è un intreccio tra elaborazioni di motori di serie di tutte le marche e assistenza tecnica alle auto da corsa impegnate in gare rally, su pista e in salita. Tra il 1980 e il 1990 la Mele Motorsport si concentra sui campionati italiani di F.2000

(con pilota Tony Padrone) e di F.3. Lasciate le competizioni, nel 1993 la Mele Motorsport apre la nuova e attrezzata sede di via Orsolone a Santacroce, puntando sulla preparazione di vetture stradali e collaborando con l'Università di Napoli CNR-Istituto motori, per la realizzazione di componenti speciali. Infine, ultima di una serie di iniziative proposte dalla "Mele" nel campo motoristico, l'organizzazione di raduni di auto sportive in pista.



CE TEST RACE TEST RACE TE

## pregi e difetti

### PRO

- Estetica
- Guidabilità
- Elasticità motore

### CONTRA

- Prestazioni limitate da problemi di alimentazione
- Impuntamenti cambio nell'innesto della 2ª marcia
- Frenata con effetto fading sotto sforzo per scarsa qualità liquido frenante

Una bella vista dall'alto della mitica Diablo Lamborghini di 5,7 litri 12 cilindri a V di 60°.

### DESIGN

Linee fluide e sottese in un mix dai tratti morbidi e squadrati, che si esaltano nella vista posteriore della mastodontica coda. Ed è proprio dalla contrapposizione tra l'imponenza della coda e la semplicità del frontale contraddistinto dall'abitacolo avanzato, che si coglie tutta l'originalità del progetto Diablo. In mezzo, un fiume di dettagli: come le portiere che si aprono a ventaglio su una cabina sportiva nell'impostazione, elegante però nelle finiture e nei rivestimenti; le feritoie che vanno a convogliare l'aria di raffreddamento e ossigeno al 12 cilindri Lamborghini, o quelle più sottili a scaricare l'enorme massa termica accumulata nel vano motore del rabbioso "Toro". La Diablo da noi testata sull'auto-dromo di Magione, è un modello del 1992, affidato dal suo proprietario alle cure tecniche della Mele Motorsport di Napoli. Uniche varianti estetiche al modello originale, la grafica laterale col marchio del tuner e il tocco

### IL COSTO DELL'INTERVENTO

Lavorazione delle testate con raccordatura e lucidatura dei condotti di aspirazione e scarico; iniezione elettronica modificata; eliminazione dei catalizzatori; scarico doppio tubo (uno per bancata).

Costo totale intervento L. 12.000.000 + IVA 20%

### L'occhio del Designer di GIORGIO ZEINER

Tralasciando le traversie ed i vari cambi di proprietà che hanno attraversato la storia della Lamborghini dalla sua nascita (i primi anni '60) ad oggi, una cosa è rimasta inalterata nel tempo osservando la "Diablo": il concetto di GT "all'italiana" è tutt'altro che morto, anzi è più vivo che mai, per la gioia di un manipolo di facoltosi amanti delle auto estreme. A S. Agata Bolognese infatti i compromessi sembrano non essere mai esistiti se è vero che il concetto di base di questa vettura mozzafiato, è del tutto simile a quello della sua progenitrice più famosa, la "Miura". Un'auto che nei favolosi "sixties" fece come si suol dire epoca. Le due auto hanno infatti molti punti in comune, a testimonianza che l'idea di Ferruccio Lamborghini era giusta, nel far vestire una meccanica "da corsa" da uno dei "sarti" più celebri del mondo dell'automobile, ovvero Bertone. Il quale, con grande lungimiranza (e sotto la sua supervisione), affidò il progetto ad uno dei suoi allievi più promettenti, Marcello Gandini, che in seguito inventò (tra le altre) anche la "Countach" e appunto la "Diablo". Una vettura dalle doti estetiche a dir poco impressionanti, visto che la lunghezza totale del corpo vettura alto poco più di un metro è occupata per la metà posteriore dal motore 12 cilindri. Il resto, ossia la metà anteriore dell'auto, è composta da un breve cofano raccordato senza soluzione di continuità ad un enorme parabrezza che copre, insieme ad un minuscolo tettuccio, il cockpit previsto per i 2 occupanti. Le affascinanti superfici che ne conseguono sono state poi arricchite da una serie di "funzioni tecniche" quali prese d'aria, fari a scomparsa, appendici aerodinamiche e quant'altro, necessarie al corretto funzionamento di questo "mostro" stradale. Originale il taglio "a scendere" dato alle finestrature laterali, al contrario dell'interno dove ai caratteristici sedili avvolgenti con schienale fisso, fanno riscontro plancia, consolle e pannelli porte non all'altezza del resto, disegnati (si dice) soprattutto per accontentare la clientela americana.

## FOLIA TEC NEW LOOK CAR DESIGN



CARSTYLING  
**COCKPIT**  
DesignFolie

Pellicola adesiva in radica alluminio e carbon-look per interni auto



CARSTYLING  
**EXT**  
Design

ad carbon-look per esterni in

CARSTYLING  
**BRAKE**  
CaliperLaquer

Smalto per pinze freni in 6 colori



CARSTYLING  
**INTER**  
ColorS

Speciale per decorare gli interni in 17 varianti di colore

CARSTYLING  
**NEON**  
Joystick

Pomello illuminato e luce interna con tubo al neon in 5 varianti di colore



CARSTYLING  
**PERFOR**  
Covers

Set di coperture tubi flessibili acciaio inossidabile in 3 varianti di colore

**FOLIA TEC**

Distributore Esclusivo per l'Italia dei prodotti Foliatec

**TACNO**  
Sport Auto Accessories

SIMONI RACING SRL / 44043 Mirabello / Ferrara  
Corso Italia, 486 d / Tel. 0532. 849850 (Centralino)  
849828 (Ufficio Vendite/Magazzino) / Fax 0532. 849828  
Web: www.simoniracing.it / E-mail: simoni@simoniracing.it



*La Diablo by Mele Motorsport ha sfoggiato ottime doti di tenuta sull'impegnativo tracciato umbro un pò corto per lasciar correre tutti i suoi 520 cavalli... I freni hanno manifestato invece problemi di fading.*

cromatico color canna di fucile metallizzato nel tratto di coda che ingloba i gruppi ottici posteriori.

#### ABITACOLO

L'ingresso in abitacolo non è agevole, considerate l'altezza da terra della macchina e la particolare apertura delle portiere. Una volta calati al posto di comando si apprezzano la qualità dei materiali, il design lineare della plancia sormontata dal grande cruscotto portastrumenti (sui modelli a seguire più raccolto e ridotto nelle dimensioni) e la struttura dei sedili dall'efficace contenimento. La pedaliera ravvicinata è leggermente disassata verso destra, mentre la leva del cambio, alta e con griglia selettore, si trova in posizione un po' arretrata, costringendo il pilota a movimenti del braccio poco naturali. Discreta la visibilità nel suo complesso con quella frontale e posteriore limitate dal mastodontico cruscotto (che racchiude sei strumenti: tachimetro, contagiri, manometro e termometro dell'olio, indicatore del carburante e termometro dell'acqua) e dal vetro retrostante di dimensioni simili a una feritoia.

#### MECCANICA

A spingere questo giallo esemplare, nella versione standard a trazione posteriore, è il mitico 12 cilindri a V di 60 gradi da 5,7 litri. Montato in posizione centrale longitudinale, dotato di distribuzione a quattro valvole per cilindro e alimentato da un'iniezione multipoint sequenziale Lamborghini, questo propulsore sviluppa di origine ben 492 cavalli a 7000 giri e una coppia massima di 59,12 chilogrammetri a 5200 giri. Valori che permettono alla biposto di Sant'Agata Bolognese di oltrepassare il muro dei 300 chilometri all'ora (325 km/h quelli dichiarati) e di toccare i 4 secondi netti nell'accelerazione da 0 a 100 km/h. Un "missile" terra-terra che nelle mani dei tecnici napoletani è cresciuto nelle performances propulsive di circa una trentina di cavalli, attraverso una serie di interventi mirati, come la lavorazione delle testate - con incremento del rapporto di compressione passato da 10:1 a 11:1 - la modifica dell'iniezione elettronica e l'eliminazione dei catalizzatori. Fedeli all'origine le sospensioni e l'impianto frenante. Le prime a doppi quadrilateri oscillanti e ammortizzatori con molle coassiali (ce ne sono quattro dietro, due per ogni ruota), il secondo composto da dischi ventilati di generose dimensioni e pinze fisse a quattro pistoncini.

tester: NICOLA TESINI

## In pista...

Le note del V12 aprono la via alla pista. È il momento di affondare il piede sul pedale del gas. L'erogazione è fluida ed efficace sin dai bassi regimi, rabbiosa nel suono e nella spinta al passaggio dei 6000 giri, nonostante i 1600 chili di peso della Diablo. Lo sterzo è preciso, anche se impegnativo da azionare nella raccordatura delle curve, per la mancanza su questo esemplare della servoassistenza. Il cambio meccanico a cinque velocità ha rapporti lunghi, autostradali (la prima arriva a quasi 100 km/h, ma dura uno schiocco di dita...) e nella guida veloce trova qualche resistenza, specie nell'inserimento della seconda marcia. Ma è il suono trasmesso in abitacolo, o meglio, l'urlo lanciato dal V12 in prossimità del suo regime massimo, a far rabbrivire di piacere. Pelle d'oca, ragazzi! Sonorità da F.1 o giù di lì. Nell'affrontare la zona mista-veloce del tracciato di Magione abbiamo apprezzato l'ottima tenuta laterale, l'agilità e la prontezza di inserimento in curva. Solo avvicinando il limite, la Dia-

blo ha mostrato la tendenza a sottosterzare di muso. Gli effetti del sovrasterzo, invece, si avvertono scaricando tutta la potenza nell'uscita delle curve strette e percorse in prima marcia. Infine, potente l'impianto frenante, qui senza ABS. Un'auto, la Diablo, nata per toccare punte velocistiche extralegali, affrontabili su piste o tracciati permanenti dai lunghi rettili e dalle ampie curve. Solo così se ne possono apprezzare le doti. Dunque, a Monza, Hockenheim o Spa. Non certo a Magione: realtà troppo tortuosa per il feroce bolide. Al di là di questo, due sono i problemi emersi nel corso del test: uno di alimentazione al motore, che ha ridotto di parecchio l'enorme potenziale della Diablo in esame, l'altro di freni, con un effetto fading di pedale lungo, dopo cinque giri di pista compiuti con passo sostenuto. Inconvenienti che non ci hanno permesso di valutare a dovere il focoso mezzo, rimandando ad altra occasione il giudizio su questa GT: seducente e straordinaria per temperamento.

### LE CARATTERISTICHE TECNICHE

### Lamborghini Diablo

**MOTORE:** posteriore/centrale longitudinale; 12 cilindri a V 60°; alesaggio x corsa 87x 80 mm; cilindrata 5707 cm<sup>3</sup>; rapporto di compressione 10:1; potenza max 492 CV a 7000 g/m; coppia max 59,1 kgm a 5200 g/m; 4 valvole per cilindro; due assi a camme in testa per bancata; alimentazione a iniezione e controllo integrato, iniezione elettronica (multipoint) Lamborghini L.I.E.; accensione elettronica digitale; due catalizzatori a tre vie.

**TRASMISSIONE:** trazione posteriore; frizione a comando idraulico, cambio meccanico a 5 rapporti collocato davanti al motore (prima 2,31:1; seconda 1,52:1; terza 1,12:1; quarta 0,88:1; quinta 0,676:1; retromarcia 2,125:1); riduzione intermedia con rapporto finale 1,59:1; riduzione finale a coppia conica ipoidale con rapporto 2,41:1; differenziale autobloccante.

**DIMENSIONI E PESI:** lunghezza 4,46 m; larghezza 2,04 m; altezza 1,105 m; passo 2,85 m; carreggiata anteriore 1,54 m; carreggiata posteriore 1,64 m; massa in ordine di marcia 1625 kg; capacità bagagliaio 140 dm<sup>3</sup>; capacità serbatoio carburante 100 litri.

**SOSPENSIONI:** avantreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, molla elicoidale, barra stabilizzatrice; retrotreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, molla elicoidale, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici.

**STERZO:** scatola guida a cremagliera; diametro di sterzata 13,2 metri.

**FRENI:** freni a disco autoventilanti a disco su tutte le ruote; servofreno.

**RUOTE:** cerchi anteriori in lega B 1/2J x 17, pneumatici 245/40 ZR 17; cerchi posteriori in lega 13J x 17, pneumatici 385/35 ZR 17.

