



Píše se rok 1993, automobilka Lamborghini S.p.A. slaví 30. výročí vzniku a z výrobní linky sjíždí třetím rokem jediný aktuální model Diablo - dvousedadlová berlinetta od Marcella Gandiniho. V září téhož roku fabrika v Sant'Agata představuje při dnech Lamborghini výroční limitovanou edici Diabla – model SE30. Exkluzivní produkce 150 kusů „speciale edizione“ je poté v prodeji v průběhu roku 1994 a 1995.



Oproti standardnímu modelu 2WD a následném VT bylo 30SE pojato jako „stradale“ – ryze závodní, avšak silničně homologovaná verze. 30SE tak bylo závodním, výkonnějším a lehčím (1450kg oproti 1625kg u VT) Diablem. Váha se snížila nahrazením elektricky ovládaných oken pevnými plexiskly s malým větracím okýnkem, ovládaným manuálně kotoučem (obdobně jako u Ferrari F40), kterým řidič sotva vystrčil ruku při placení mýtného, absencí radiopřehrávače, ale především odstraněním klimatizace, posilovače řízení a elektronického seřizování odpružení. Kontrola trakce měla čtyři módy, včetně absolutně deaktivčního.



Interiér byl čalouněn alcantarou kombinovanou s karbonovými panely, budíky dostaly bílý podklad a nechyběly hliníkové pedály. Strohý interiér, sedadla z kompozitu se čtyřbodovými pásy s vyšitým logem 30SE a hasicí systém (s červeným aktivačním tlačítkem umístěným právě v části, kde je u VT ovládání audia a klimatizace) byly sériovou výbavou, která řadila vůz do závodní skupiny GT.



Díky poladěnému palivovému systému, hlavě válců, vstřikování, otevřené výfukové soustavě s klapkou a hořčikovému sacímu potrubí se výkon 5,707 cm³ dvanáctiválce dostal na tehdy nevídané parametry: 386kW (525PS) při 7.000 ot./min, 590Nm při 5.500 ot./min, 333km/h, 0-100km/h 4.0 sec.

Vzhledově se model 30SE jasně lišil od standartního VT hlubším, širším a delším předním spoilerem (kvůli většímu přítlaku), který vedl z grilu vzduch přímými kanály k větším zesíleným brzdám s vrtanými kotouči. Některé panely karoserie byly vyrobeny z hliníku. Znak s býkem se tak přestěhoval ze zavazadlového víka do nárazníku na úroveň blinkrů. V bočních prazích se horizontální chladicí kanály změnili na vertikální a jejich lamely byly lakovány v barvě vozu. Motorové víko z karbonou dostalo žaluziový design lamel evokující Miuru a zadní křídlo (doposud příplatkové) - navíc s možností manuálního seřizování středové části přítlaku - bylo taktéž standardem 30SE.



Mezi B a C sloupkem byla za oknem uložena plaketa věnce s označením konkrétního kusu jako „Vettura X/150“ a tento znak byl i na zadním grilu společně s býkem, odkud se mlhová a couvací lampa stěhovala do nárazníku. Kapitoulou samu pro sebe byly ultralehká, nezvykle monobloková kola klasického designu „phone dial“ od výrobce OZ-Racing ze slitiny hořčíku s označením modelu 30SE obuté do 245/40 R17 vpředu a 335/30 R18 vzadu, na italský supersport tradičně v prvomontáži Pirelli P-Zero. Blok motoru lakovaný v horní části do zlaté barvy byl už jen třešničkou na dortu.



Základní purpurové lakování „Lila“ bylo standardem, stejně tak jako provedení interiéru v modré alcantaře. Takže purpurová metalíza, modrá alcantara a zlatý motor – kýč? Omyl, kombinace fungovala dokonale a dodávala vozu jasnou identitu a jednoznačně exkluzivní ráz. Velká část vozů 30SE v tomto provedení opustila výrobní halu, avšak vše mohlo být na přání změněno díky příplatkovému programu automobilky „Carte blanche“, kdy si zákazník mohl nadiktovat jakoukoliv možnou barvu, čalounění i provedení interiéru. Továrnu tak opouštěly černé, stříbrné, zelené, červené, žluté i bílé 30SE a především na trh USA byly exportovány kusy s koženým čalouněním místo alcantary. Díky této téměř nekonečné možnosti individuálních modifikací a častých optických úpravách standardních modelů Diabla ala 30SE není zase tak jednoduché speciální model identifikovat. Na první pohled však kombinace malých větracích okének, výročních plaket a magnéziových monobloků lehce identifikují originál. Poslední vyrobené 30SE bylo bílé a opustilo fabriku v prosinci 1995, putovalo na střední východ.



Kdo chtěl z modelu 30SE vymáčknout ještě více výkonu a exkluzivity, nechal si zpětnou úpravou ve fabrice nainstalovat závodní kit JOTA. Z celkové produkce 150 kusů 30SE tak bylo přestavěno 15 vozů na specifikaci JOTA, přesto, že těchto kitů připravila fabrika 28. Přestavbou na verzi JOTA se vůz dostal na ohromující parametry 438kW (595PS) při 7.300 ot./min, 640Nm při 4.800 ot./min, 340km/h, 0-100km/h 3.7 sec. Na první pohled lze kit JOTA poznat podle dvojice kanálů přivádějících vzduch do airboxu ze střechy, které nahrazují žaluziové víko motoru standardní 30SE. Tento prvek byl později použit i u Diabla SV. U zadní plakety se objevil malý nápis Jota. Zpětné zrcátko v interiéru bylo u Joty odmontováno, neboť zadní okno bylo díky kitu zcela zaslepeno.



Motor byl přeladěn, taktéž vstříkovaní a především otevřený výfukový systém, který vydával takové hřmění, že verze JOTA nebyla homologována pro silniční provoz, což někteří zákazníci řešili opětovnou zástavbou standardního výfukového systému z 30SE. Většina verzí JOTA byla registrována v Německu a Švýcarsku, zbytek v USA a Japonsku. Několik vozů JOTA bohužel bylo zničeno při fatálních autonehodách. Exkluzivita tohoto ikonického vozu tak postupem let strmě roste.

