



Wer sagt denn, dass der dicke Rover-V8 nicht unter eine MGB- Haube passt? PS-Magier Ken Costello zeigte, wie's geht – und *British Leyland* staunte...

>>> Vier Zylinder, 1,8 Liter Hubraum und 95 PS unter der MGB-Haube – damit sollte man doch eigentlich schon flott genug unterwegs sein. Es sei denn, man ist Tuner, Rennfahrer und Ingenieur in Personalunion. Ken Costello aus Farnborough in Kent war so einer. Einer, der es immer eilig hatte. Der nicht nur schnell Auto fahren, sondern ein Auto auch schneller machen konnte. Und weil er den MGB mochte, befand er Ende der Sechziger, dem kleinen Briten gehöre mehr Pfeffer in den Allerwertesten geblasen – der werks-

seitige Reihenvierer hatte ihm einfach zu wenig Dampf. Der MGC mit dem mürrischen Sechszylinder gefiel ihm genauso wenig wie der Zielgruppe. Deshalb verschwand der C bereits nach zwei Jahren aus der Modellpalette...

1967, als der glücklose MGC vorgestellt wurde, geschah dies zeitgleich mit dem Rover P5B, den ein flotter Aluminium-V8 in Buick-Lizenz vorantrieb. Was lag da also näher, als den deutlich leichteren und drehfreudigeren Achtzylinder des British-Leyland-Konzernbruders in den B oder C zu implantieren? „Passt nicht unter die Haube – das Ding ist viel zu groß“, winkten die Techniker ab, und damit war der Fall für die

MG-Mannen erledigt. So, und nun kommt auch schon Mister Costello ins Spiel: Als der findige Ingenieur kurz darauf in einer Werkstatt zufälligerweise einen ausgebauten V8 entdeckte, begeisterte ihn das moderne Kraftwerk spontan. Der Motor war kompakt und so leicht, dass er ihn sogar anheben konnte. Und überhaupt: Rund 27 Kilo weniger Gewicht als der MG-Grauguss-Vierzylinder, 50 Prozent mehr Leistung und das Doppelte an Drehmoment – in Ken Costellos Hirn begann eine Idee zu reifen. Mitte 1969 ging er die Herausforderung an, den verunfallten, von einem Freund geliehenen MGB mit dem Achtzylinder des Rover P6 3500



acht!



aufzupeppen. Kein einfaches Unterfangen – erst nach etlichen Modifikationen und aufwendigen Tests wollte sich der stattliche V8 in seiner neuen Heimat niederlassen. Da der Motor länger und breiter baute, mussten die Spritzwand zum Innenraum und die Rückseiten der vorderen Kotflügel neu konstruiert werden. Der massive Querträger zwischen den Vorderrädern erforderte nun eine andere Ölwanneform. Eine größere Kupplung fand Einzug, ebenso wie eine geänderte Kupplungsglocke. Und auch ein maßgeschneiderter Auspuffkrümmer musste von einem Spezialisten angefertigt werden...

Bedenken, die offene Monocoque-Konstruktion des MGB würde unter dieser Mehrleistung leiden, zerstreute Ken Costello: Er brachte kleine Querstreben im Bereich der Bodengruppe an – Sollbruchstellen, die bei stärkeren Verwindungen an ihren Schweißnähten brechen sollten – was sie jedoch nie taten. Die von Hause aus äußerst rigide Ausführung der Karosserie schluckte den deftigen Kraftzuwachs schad- und klaglos.

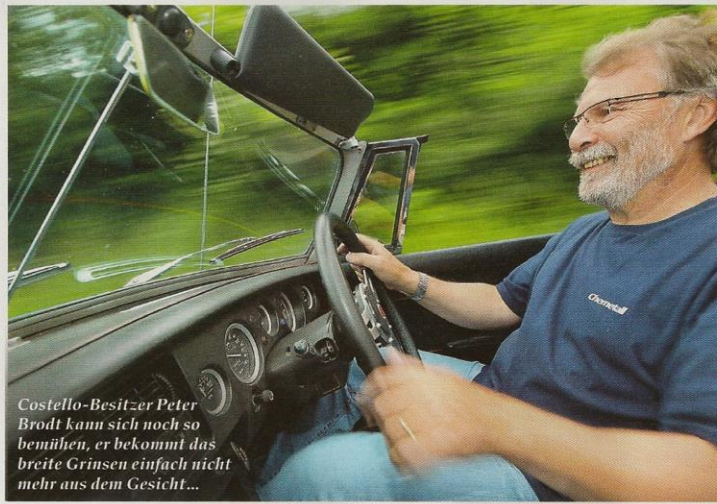
War die Ausgangssituation dieses Über-MGB noch die Frage nach der technischen Verwirklichung, so galt der nachfolgend modifizierte

MGB GT eines anderen Fahrzeugspenders als erster echter Costello-Prototyp. In ihm kamen zum Einsatz: der leistungsfähigere Kühler des MGC mit thermostatisch gesteuertem, elektrischem Lüfter, verstärktem Stabilisator vorn und Montage eines MGC-Differentials hinten, Hochleistungs-Bremsbeläge vorn, serienmäßiger Bremskraftverstärker – und nun auch ein Costello-Schriftzug auf der Heckklappe, während das MG-Emblem an der Front entfernt wurde. Noch (verun-)zierte eine etwas grob geschnittene Lufteinlasshaube die Motorhaube, die den nötigen Platz für die voluminöse Luftfilter-Einheit schuf.

| Cars – MGB Costello V8

Als alle Hindernisse überwunden waren, stand im Frühjahr 1970 der erste „Serien“-Costello MGB V8 auf seinen properen Princess-Anne-Leichtmetallfelgen (später auch Minilites). Ein Fahrzeug, das es eigentlich nicht hätte geben dürfen, denn: „Mindestens 3,5 inches müsste der Wagen [für den V8] verbreitert werden, was nicht machbar ist“, schrieb kurioserweise zur gleichen Zeit British-Leyland-Chefingenieur Charles Griffin an seinen Boss Lord Stokes, als dieser ihn um eine Bewertung der Möglichkeit bat. Er gab sich mit der Antwort seines Chefingenieurs zufrieden – allerdings nur bis zum Februar 1971. Damals stieß er beim Studieren der neuesten Ausgabe der *Motoring News* auf einen Artikel über jenen Ken Costello, der es tatsächlich geschafft hatte, den Rover-V8 in einem MGB unterzubringen – ohne ihn zu verbreitern. Vermutlich hegte Lord Stokes in diesem Moment leichte Zweifel an den Fähigkeiten seines Ingenieurstabs. Er informierte Charles Griffin, der in einer Mischung aus angekratzer Berufsehre und Neugierde im Mai ein Schreiben an Costello aufsetzte. Darin bat er ihn in dünnen Worten, ihm für ein bis zwei Tage seinen V8-Umbau auszuleihen. Costello rief ihn an und teilte ihm mit, dass er keinen Wagen zur Verfügung habe, sich aber melden würde, sobald ein Auto parat stünde. Ein paar Wochen später fuhr der hemdsärmelige MG-Tuner mit seiner jüngsten Kreation zu British Leyland (BL) nach Birmingham, wo Chefingenieur Charles Griffin den V8 über die hauseigene Teststrecke peitschte – mit Ken Costello auf dem Beifahrersitz. „Ich erlitt Todesängste“, gestand Costello danach.

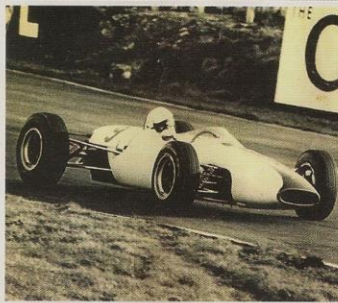
Die BL-Ingenieure waren von den Lösungsansätzen bei der Installation des Achtzylinders beeindruckt. „Erstklassige Arbeit“, bestätigte Griffin und fragte, wie man ihm helfen könne. Costello antwortete, dass er weitere Differenzial-Tellerräder des MGC mit der 3.07:1-Endübersetzung bräuchte und wie viele er haben könne, da die Produktion des MGC ja vor zwei Jahren eingestellt worden war. Charles Griffin reservierte einen Restbestand für Costello. Nur eine Woche später erhielt dieser eine weitere Einladung. Diesmal ins BL-Hauptquartier in London – von Lord Stokes persönlich. Nach einer Probefahrt wollte Stokes wissen, was mit Costellos Umbautätigkeit geschehen würde, sollte MG seine eigene V8-Version fertigen. Costello antwortete gelassen, dass er seinen V8 noch mindestens die nächsten zwei Jahre anbieten wolle – jenen Zeitraum, den BL nach Costellos Einschätzung zweifellos benötigen würde, um den MGB V8 serienreif zu bekommen. Direkt nach seinem Besuch in London erhielt Costello den offiziellen Auftrag zur Lieferung eines V8-Umbaus in Form eines nagelneuen MGB GT und eines Rover-P6-Achtzylinders, welches ihm BL beides auf den Hof stellte. Als das Auto vollendet war, fuhr ihn Costello in das Special-Tuning-Department von MG nach Abingdon. Ein schwerer Fehler, wie Ken Costello später erkennt... Dort wurde der Wagen genauestens inspiziert, um die eigene Entwicklungszeit zu verkürzen und – nach



Costello-Besitzer Peter Brodt kann sich noch so bemühen, er bekommt das breite Grinsen einfach nicht mehr aus dem Gesicht...



Die dicken Minilites lassen den MGB deutlich martialischer auftreten



In der Formel-3 (oben) war Costello mit dem Brabham-Cosworth nie so erfolgreich wie bei den Tourenwagenrennen mit seinem Mini. Unten: Ken Costello auf dem Weg zum Gewinn der britischen Tourenwagenmeisterschaft 1967



Der Altmeister auf einem Costello-Treffen anno 2009



Costello trotzte dem V8 mit 160 PS klar mehr Leistung ab als British Leyland - der MGB GT V8 lieferte „nur“ 137 PS...

5 FAKTEN, die Sie noch nicht wussten über Costello

- Mit Fertigstellung des fünfzigsten Umbaus gilt Costello als eigene Marke
- Nur zwei MGC erhielten von Costello einen V8
- Es wurden kein Exemplar in die USA geliefert
- In Kanada existiert nur ein einziger Costello
- Das MG-Emblem wurde nur auf ausdrücklichen Kundenwunsch an den Umbauten belassen

Meinung einiger Ingenieure – gewisse Unzulänglichkeiten von Costellos Konzeption, die dem schmalen Budget geschuldet waren, auszumergen. Die MG-Ingenieure waren durchaus angetan davon, was Costello da in seiner kleinen Werkstatt zustandegebracht hatte. Doch waren es im Grunde alles Einzelstücke, von denen kaum einer dem anderen gleich – der Costello-V8 war für MG daher in erster Linie ein Studienobjekt. Die Tatsache, dass ein kleiner Tuner so viele Probleme bei der Installation des V8 lösen konnte, nagte offenkundig am Ego der MG-Ingenieure. Und so ließen

sie durchblicken, dass der Umbau doch einen gewissen amateurhaften Charakter habe – was die Fachpresse im Übrigen überhaupt nicht so sah. Besonders hoch schoben sich ihre Augenbrauen bezüglich der Lenksäule mit einem zusätzlichen Kardangelen, um den Abgaskrümmer zu umschlingeln. Costello verteidigte sich damit, dass sich eher die Lenksäule verwindet, bevor das Kardangelen kollabieren würde. Jede seiner Lenksäulen durchlief ein hartes Testprogramm mit Belastungen, die im normalen Fahrbetrieb kaum auftreten können. Bis hierher lief die Geschichte noch halbwegs harmonisch: Ken Costello verkaufte seine Vision eines V8-MGB an solvente Kunden, während BL an der Serienversion des MGB GT V8 tüftelte. Ein optischer Mangel war für Costello bislang die aus GFK geformte Motorhaube mit der stattlichen Kraftbeule, die er lediglich als Übergangslösung sah. Das sollte sich

ändern, als er nach etwa 50 Umbauten eine deutlich flachere, selbst entworfene Ansaug-Variante mit zwei SU-HIF-6-Gemischauflerungen oder einem Doppelvergaser von Weber konstruiert bekam. Als MkII bezeichnet, lieferte der mit überarbeiteten Zylinderköpfen, erleichteter Schwungscheibe, feingewuchter Kurbelwelle und dem durchsatzfreudigeren Weber-Vergaser bestückte Motor rund 185 PS – fast 50 mehr als der spätere GT V8 von MG. Kurioserweise bestanden einige Kunden trotzdem auf die *Power-Bulge*-Haube, die in ihren Augen ganz bewusst einen MGB GT V8 von einem Costello-V8 unterscheiden sollte. Nicht immer muss daher ein „beuliger“ Costello ein MkI sein... Da er Anzeigen in erster Linie als Geldverschwendung ansah, wusste Costello auf andere Art die Macht der Medien zu seinem Vorteil zu nutzen: Er faszinierte einfach mit seinem Produkt, in dem er

Und damit im Blechdach-MGB wenigstens ein bisschen Cabrio-Feeling aufkommt, gibt's ein stattliches Faltschiebedach



V EIGHT COSTELLO

ausgewählten Journalisten seinen V8 für Spritztouren zur Verfügung stellte. Die ekstatischen Berichte lieferten mehr Aufmerksamkeit als jede Werbekampagne.

Im Mai 1972 schrieb das Fachblatt *The Autocar* über den Costello V8: „Er wirkt sehr viel ausgereifter, als jeder aus Abingdon stammende MG“. Lord Stokes dürfte bei dieser Lektüre das Frühstückswürstchen im Hals stecken geblieben sein – womit fast anderthalb Jahre bevor der MGB GT V8 auf den Markt kam, der Kampf David gegen Goliath seinen Anfang nahm: Lord Stokes wies alle Vertragshändler an, keine V8-Motoren zu verkaufen, es sei denn im Austausch. Damit kappte er auf einen Schlag Ken Costellos Pipeline für den Antrieb.

Vermutlich war er spätestens jetzt stinksauer und ärgerte sich, dass er damals der Einladung nach Birmingham gefolgt war. Ganz abgesehen davon, dass er BL den damals bestellten V8-Umbau nicht in Rechnung gestellt hatte, um dem Konzern als Lieferanten einen Gefallen zu tun. Zuvor hatte sich MG bereits geweigert, ihm Fertigfahrzeuge ohne Antrieb zu liefern, weshalb sich hinter Costellos Werkstatt bald ein Berg aus Vierzylindern auf türmte... Doch nun gab es plötzlich nicht einmal mehr Motoren, mit faden-scheinigem Verweis auf den eigenen Bedarf.

Als gut ein Jahr später im August 1973 der Produktionsstart des MGB GT V8 erfolgte, für den es kurioserweise genug Motoren gab, war die

Nachfrage gering – der GT V8 hatte in erster Linie den US-Markt im Visier. Doch als mit der Ölkrise 1973 das Interesse für großvolumige Triebwerke stark zurückging und der US-Importeur von BL genug Probleme hatte, Triumph Stag (mit V8) und Jaguar XJ loszuschlagen, wollte er nicht auch noch einen MG mit V8-Motor im Programm sehen. Als ob das noch nicht reichte, stand die Exporthoffnung TR7 bei British Leyland in den Startlöchern. MG baute daher nur acht GT V8 mit Linkssteuerung für die USA, danach strich die Chefetage sämtliche Pläne für den Export und fertigte auf Sparflamme für den Binnenmarkt.

Nach nur drei Jahren und lediglich 2600 Exemplaren stoppte BL 1976 die Produktion des bis dato stärksten Serien-MG. Angeblich, weil die Motoren wieder an anderer Stelle benötigt wurden, diesmal für Range Rover und Rover SD1. Fakt ist: Ohne Ken Costello hätte es den Serien-V8 von MG nie gegeben, weil er bewiesen hatte, dass der Achtzylinder sehr wohl implantierbar war. Und weil er MG in seiner an Naivität grenzenden Gutgläubigkeit einen Großteil der Entwicklungsarbeit abgenommen hatte, ohne auf entsprechende Honorierung zu bestehen. Letztlich hatte British Leyland Costello nach Strich und Faden über den Tisch gezogen.

Als ihm der Konzern die Triebwerke verweigerte, gab sich Ken Costello noch lange nicht geschlagen. In seiner pfiffigen Art fuhr er mit einem

Lkw nach Belgien, wohin verhältnismäßig viele Buick Skylark mit dem von ihm benötigten V8 exportiert wurden, und graste sämtliche Schrotthändler ab. Auf diese Weise holte er 40 Motoren nach England, von denen er nur die Blöcke verwendete und sie mit Rover-Teilen überholte, die weiterhin problemlos erhältlich waren. Mit einem positiven Nebeneffekt: Da die Buick-Blöcke in einem anderen Gussverfahren hergestellt worden waren, wogen sie weniger als jene von Rover.

Die Präsentation des MGB GT V8 änderte jedoch die Lage – von einer Konkurrenzsituation konnte dabei nicht einmal die Rede sein: Bei fast 1000 Pfund, die der MGB GT V8 weniger als der Costello V8 für 2443 Pfund kostete, schmolz die Nachfrage bei dem kleinen Ingenieur aus Farnborough dramatisch. Dieser krasse Preisunterschied, der aus den fünf Arbeitstagen pro Konversion resultierte, machte Costellos Umbaugeschäft unrentabel. Trotz der unwiderlegbaren Vorteile: Während MG nur Technik von der Stange auslieferte, offerierte Costello neben dem Austausch der Motoren auch Fahrwerk- und Bremsen-Optimierungen. Die Modellpflege war fließend und repräsentierte den zum Zeitpunkt der Produk-

TECHNISCHE DATEN

COSTELLO MGB V8 (MkI)

Bauzeit	1970 bis 1972
Motor	Achtzylinderviertakt-Reihenmotor von Rover; Leichtmetallblock und -kopf; fünffach gelagerte Kurbelwelle; zentrale kettengetriebene Nockenwelle; hängende Ventile, über Stößelstangen und Kipphebel betätigt; 2 Vergaser SU HIF6
Hubraum	3528 ccm
Bohrung x Hub	88,9 x 71,12 mm
Verdichtung	10,5:1
PS bei U/min	160 bei 5000
Drehmoment	273 Nm bei 2750 U/min
Kraftübertragung	Hinterradantrieb; hydraulische Einscheiben-Trockenkupplung; vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Overdrive opt. (wirksam nur im vierten Gang, dritter Gang gesperrt)
Vorderachse	Einzelradaufhängung vorn an Dreieckslenkern und Schraubenfedern; Hebelstoßdämpfer; Querstabilisator; Zahnstangenlenkung
Hinterachse	Starrachse; Halbelliptikfedern; Hebelstoßdämpfer
Bremsen	Hydraulisch betätigt, Scheiben vorne, Trommeln hinten
Karosserie	Zweitürige, selbsttragende Ganzstahl-Karosserie; Motorhaube aus GFK
Leergewicht	1041 kg (GT) / 891 kg (Roadster)
L x B x H	3891 x 1524 x 1255 mm
Spitze	206 km/h
Stückzahlen	Etwa 220 (MkI & MkII – 75 % GT & 25 % Roadster)

Bei Brodts GT wurden die originalen SU-HIF-6-Vergaser gegen eine Anlage von Weber/Edelbrock (500cfm) mit Edelbrock-Ansaugkrümmer ausgetauscht

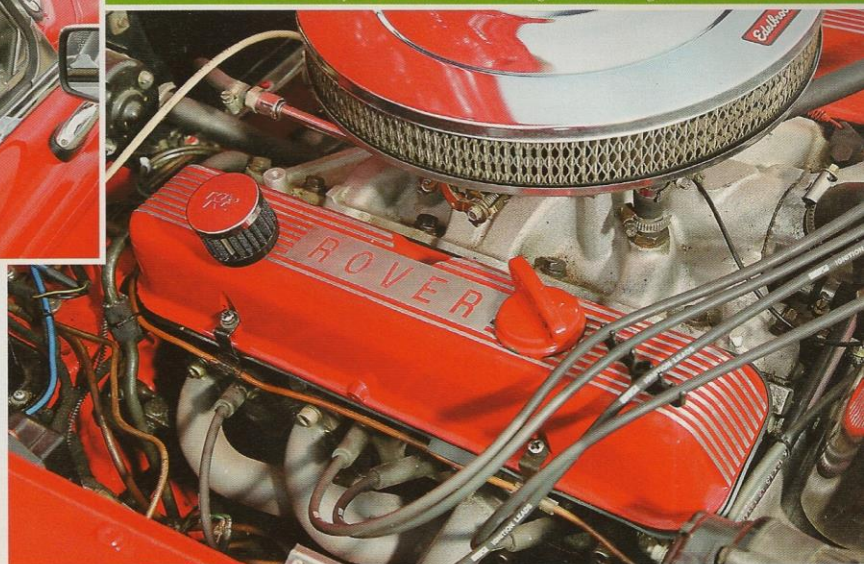


Als innovativer Cockpit-Designer hatte sich Ken Costello nie versucht - im Innenraum blieb stets alles so, wie MG es schuf

tion aktuellen Wissensstand. Dadurch unterscheidet sich jeder ausgelieferte Costello V8 in größeren oder kleineren Details. Und: Bei ihm konnten Freunde der Frischluft ihren B-Roadster mit jenem Aggregat ausrüsten lassen, den MG nur für den geschlossenen GT V8 anbot. Doch das wollten nur wenige. Im Grunde endete die Möglichkeit, einen fabrikneuen Costello bestellen zu können, mit dem Weigern British Leylands, Costello weiterhin mit dem Rover-Achtzylinder zu beliefern. Somit begrenzt sich die offizielle Bauzeit auf zwei Jahre: 1970 bis 1972 – eigentlich, denn es

waren ja Umbauten. Wer einen MGB besaß und einen Rover-V8 besorgen konnte, dem fügte Costello beides zusammen. Als 1976 der Werks-GT-V8 eingestellt wurde, schaltete Costello (ausnahmsweise) eine Anzeige: „Der MGB V8 ist nicht tot!“, um auf die weiterhin bestehende Möglichkeit eines Umbaus hinzuweisen. Ende 1972 verlor Ken Costello die Lust am Kampf um

Motoren und steckte seine Energie lieber in die finale Entwicklung seines Fünfganggetriebes für den MGB. Dieses hatte sich nämlich als schwächstes Glied in der Antriebskette erwiesen, denn es musste ein um fast 100 Prozent höheres Drehmoment verkraften – was nicht immer gelang... MG nutzte daher ein an den Achtzylinder angepasstes MGC-Getriebe – aber





Gewaltige V8-Power für Frischluftfanatiker und für Freunde wohlgeformter Coupélinien – PS-Magier Ken Costello bot, im Gegensatz zu British Leyland, beide Varianten an



Der „dezent“e Motorisierungshinweis auf dem Armaturenbrett des Roadster ist nur schwerlich zu übersehen und nicht wirklich nötig...



Die ersten beiden Hauben dangelte Costello aus Aluminium, bis die GFK-Variante kam. Eine der beiden Alu-Hauben besitzt Brodt – mit Signatur!



mit nur vier Gängen. Eine passende und robuste Fünfgangbox gab es nur von ZF, doch die war Costello zu teuer – und für den Preis nicht gut genug. Also machte er sich daran, ein eigenes Räderwerk zu entwickeln, das passgenau die Standard-Schaltbox der Vier- und Achtzylinder-MGB ersetzen konnte. Außerdem war es, ohne den Motor bewegen zu müssen, binnen einer Stunde austauschbar. Leider kam die Produktion dieser bemerkenswerten Konstruktion wegen der dünnen Kapitaldecke Costellos nie richtig in Fahrt, und nur wenige MGB wurden damit ausgestattet. Sein Versuch, Automobilhersteller für die Schaltung zu begeistern, brachte ebenfalls keinen Erfolg...

Ende der Achtziger beschäftigte sich Ken Costello mit einer Kraftstoffeinspritzung für den 3,9-Liter-V8, die er zusammen mit einer modifizierten Radaufhängung und optimierter Bremsanlage in rund zehn MGB-Konversionen (Mk III) verbaute. Von Lucas einst für den Range Rover geliefert, brachte Costello sie so platzsparend im Motorraum unter, dass die Serien-Motorhaube passte. Sogar ein ABS adaptierte er für den MGB. In den Jahren danach wurde es ruhiger um Ken Costello, weshalb wir nun einen Schritt in die Gegenwart machen, genauer gesagt in den Taunus. Wir sind verabredet mit Peter Brodt, der gleich zwei Costello-MGB sein Eigen nennt, womit er automatisch die wohl größte „Sammlung“ der Welt besitzt. Nicht allzu schwer,

bei nur noch 65 bekannten Exemplaren. Ihr Erbauer hielt im Übrigen nicht so viel von korrekter Buchführung, weshalb der gesamte Produktionsausstoß auf 220 Autos geschätzt wird. Optisch am eindrucksvollsten ist Brodts bulliger Roadster aus dem Jahr 1976 – also einst ein „Gummiboot“. Einer der zehn (!) Vorbesitzer hat ihn dann auf die klassische Erscheinung mit den Chrom-Stoßstangen umgerüstet. Der zweite hat den Wagen 1979 an Costello gegeben, um ihn von einem V8 befeuern zu lassen, womit er einer der letzten ist, an dem der große Meister Hand anlegte. Als Nummer elf kam Peter Brodt zu dem Wagen – eine schöne Ergänzung zu seinem roten Costello V8 GT. So ein Pärchen sei einfach unschlagbar, dachte sich Brodt und schritt zur Tat. Vor neun Jahren wurde der Roadster äußerlich überarbeitet und auch die 10,5:1 verdichtete High-Compression-Maschine bekam eine Kur spendiert – seitdem sind überschaubare 20.000 Meilen dazugekommen. Der rote GT war zwar Peter Brodts erster Costello, aber nicht sein erster MG. Zuvor besaß er schon einen MGC – doch so richtig happy war er nicht mit ihm. 1997 gab es dann nur noch eine Lösung: Ein V8 musste her! Brodt informierte sich über die Serien-V8 des MGB GT – und stieß dabei auf dem Namen Ken Costello. Seine Neugierde und das Begehren nach einem deutlich exklu-



Hier hinten spielt die Musik. Für den V8-Hörgenuss in höchster Klangqualität ist der Roadster bei schönem Wetter eindeutig die erste Wahl

siveren MG mit Achtzylinder war geweckt. Kurz nachdem er jenen ausschlaggebenden Artikel über Costello gelesen hatte, wurde der rote GT auf der Isle of Wight angeboten. Der Besitzer war jüngst verstorben und die Tochter wusste mit dem Fahrzeug nichts anzufangen. „Ich sah die Annonce, telefonierte mit der Dame, flog nach England, legte das Geld auf den Tisch und fuhr nach Hause“, erzählt Peter Brodt schmunzelnd, auch weil es ein echtes Schnäppchen war – und der schwarze Bruder ohne Dach nahezu das Doppelte gekostet hatte.

Doch nun zum Praxistest: Wie fahren sich die beiden fidelen Brüder? In einem Wort: mächtig! Der Achtzylinder, speziell beim Roadster, verfügt über dermaßen viel Dampf, dass fast zu jeder Drehzahl mehr als genug Drehmoment zur Verfügung steht. Damit kann sich die Schalthand entspannt in der Sonne bräunen. Einfach das Gaspedal streicheln – und er reagiert gewaltig. Zusammen mit dem von Costello optimierten

Chassis ist Fahrfreude in diesem Fall keine abgedroschene Worthülse, sondern absolut zutreffend. Akustischer Vorteil beim Roadster: Die Insassen werden mit eindrucksvollen Sprotz- und Blubber-Kompositionen aus dem Maschinenraum umweht – begleitet vom Zischen des Fahrtwindes. Da braucht es kein Radio mehr, denn dieser Frischluft-Beat ist nicht zu toppen!

Weniger massiv tritt der GT auf, was auch an seinem Mehrgewicht durch den Coupé-Aufbau liegt. Mit einer eher dezenten Geräuschkulisse im Innenraum verkörpert er viel stärker den häufig zitierten „Wolf im Schafspelz“. Sein sonores Auftreten endet allerdings spätestens beim Anfahren und Beschleunigen. Der dabei entstehende Klangteppich lässt keinen Zweifel daran, dass hier äußerst eindrucksvolle Kräfte walten. Und das bei überraschend geringem Verbrauch. „Bei entspannter Fahrweise reichen beiden Costello zwischen acht und neun Liter Sprit“, verrät

Peter Brodt. „Allerdings vom besonders hochoktanigen Stöffsche“.

Wir können gar nicht genug bekommen vom urigen V8-Orchester unter der buckligen Fronthaube und würden am liebsten nicht mehr aussteigen, doch der Tag neigt sich dem Ende zu. Als Resümee bleibt uns festzuhalten, dass *David Ken Costello* mit seinem Original das Plagiat von *Goliath British Leyland* gründlich auf die nachfolgenden Plätze verweist. Kann es ein schöneres Vermächtnis für den kleinen großen Ingenieur aus Farnborough geben, als zufriedene Costello-V8-Eigner, die sich dem Sound und der Kraft seiner exklusiven Schöpfungen genussvoll hingeben?

Text: Michael Schäfer

Fotos: Stephan Lindloff, Archiv
Lawrence Wood, Schäfer

Mit herzlichem Dank an Peter Brodt und
Lawrence Wood (www.mgcostello.com)

