

WINDKRAFT-ANLAGE

Hauptsache, Fahrspaß: Fans früherer Porsche 911 finden bei Kaege ein Auto, das alt aussieht, aber so schnell ist wie ein Neuwagen

ALS SICH JÜNGST DIE MÖGLICHKEIT BOT, einen Kaege zu fahren, war mein erster Gedanke: „Was ist an diesem Restomod anders als beim Rest?“ Na gut, der tatsächlich erste Gedanke war: „Wann?“ Natürlich haben Kaeges Retroautos mit Oldtimern, mit Originalität oder mit historischem Kulturgut nichts zu tun. Aber sie fahren sich phänomenal.

Was ist denn nun anders als bei Singer, Mletzko und Co, die alle Porsches frühe 911 der von 1963 bis 1973 gebauten F-Serie modernisieren – oder es jedenfalls so aussehen lassen, als täten sie das? Kaege nutzt nicht wie viele andere den Typ 964 (1989–1994) als Basis, sondern den moderneren 993 (1993–1998) – also die finale Ausbaustufe luftgekühlter 911 und somit die modernste verfügbare Ver-

NUR OPTISCH EIN F-MODELL

Details wie integrierte Stoßfänger, LED-Leuchten, breite Radläufe und der Frontsplitter aus Kohlefaser verraten den Umbau

sion klassischer Porsche-Technik.

Firmenchef Roger Kaege ist einer dieser Autoverrückten, die man erst einmal einordnen muss. Er vereint auf

seltene Art Pragmatismus und Perfektionsanspruch. Das ist so selten, weil sich diese beiden Prinzipien eigentlich ausschließen sollten. Nicht so in diesem Fall: Kaege



STILMIX
90er-Jahre-Lenkrad trifft Polsterstoffe im Stil der 60er und Retro-Radio. Farbschema passend zur Außenhaut - gemacht mit viel Handarbeit

TOLLER HALT
Perfekt stützende Recaro-Vollschalen mit Leder und Pepita-Muster. Aufpassen beim Einsteigen, sonst spießt die Gurtschnalle. Dahinter: Kreuzkäf়ig für die Stabilität

>> um Welten besser fährt als jener 993 Turbo, der einst als Basis diente. Das Geheimnis ist jedoch die an sich unangetastete Grundtechnik. So kommt jede Porsche-Werkstatt damit zurecht.

Gerade weil Kaeges Kunden über die ganze Welt verteilt sind, ist das ein Argument. Denn sollte mal etwas sein, muss der Retro-Elfer nicht extra von Portland zurück in die Pfalz verschifft werden, um das Problem zu beheben. Wer sich solch ein Auto gönnt, will es ja schließlich fahren.

Und genau das machen wir jetzt. Im Fond verspannt sich ein verschraubter Käfig, der nicht nur stabilisierende Wirkung hat, sondern auch verboten gut aussieht. Der 993-Innenraum ist mit Leder bezogen, die Recaro-Vollschalen dazu noch mit klassischem Pepitastoff. In weißem Klavierlack erstrahlt das horizontale Bedien-



OLD SCHOOL
Kaeges Interpretation des Sport-Chrono-Pakets: mechanische Stoppuhr auf dem Getriebetunnel. Dahinter der Tribut ans 21. Jahrhundert: USB-Buchsen

panel inklusive Klimaregelung und Porsche-Retro-Radio mit Navi aus dem Werkzubehör. Vor dem Schaltknopf sitzt Kaeges Interpretation eines Sport-Chrono-Pakets: eine mechanische Stoppuhr von Hanhart, mit der sich im Zehntelsekundenbereich die Zeit nehmen lässt.

Der Schlüssel sitzt immer noch links, das Biest im Heck erwacht zum Leben. Der 3,6-Liter-Biturbo hat jedenfalls laut Papieren die nach Leistungssteigerung ab Werk erhältlichen 450 PS, doch der Retro-Turbo fühlt sich durch das auf 1310 Kilo gesenkte Gewicht eher nach rund 500 an. Allein über 40 eigens entwickelte und gebackene Kohlefaserteile stecken in jedem Exemplar. Eine genaue Leistung kennt auch Kaega nicht, aber auf das letzte Pferdchen kommt es auch nicht an.

Eine gute Fahrbarkeit ist viel wichtiger. Hier hilft das Biturbo-Konzept der 993-Reihe, wodurch das überfallartige Einsetzen des Turbos auf ein größeres Drehzahlband verteilt wird. Dazu noch der werkseitige Allradantrieb, und heraus kommt eine Landstraßenfeile, die sich um Welten moderner und instinktiver fährt, als wir das von einem 25 Jahre alten 911 erwarten.

Die Lenkung spricht direkt an, wenn erst mal der nach wie vor merkliche Nullpunkt überwunden ist. Dann glaubt man aber, die beiden Vorderräder direkt in der Hand zu haben. Harsche Befehle werden umgehend in Richtungswechsel umgemünzt, Lastwechseln nimmt das verbindliche und mit Weitblick abgestimmte Fahrwerk seinen Schrecken. In den Radhäusern steckt ein KW-Variante-3-Fahrwerk mit angepasster Abstimmung. Es lässt den Fahrer jeden schief sitzenden Kieselstein im Beton spüren, ohne dabei hoppelig zu werden. Für ein gepflegtes Leistungsübersteuern hat der Retro Turbo natürlich genug Dampf, aber nur, wenn es der Fahrer herausfordert.

Auch die bildschöne Doppelrohranlage ist ab Kat eine Eigenentwicklung. Klingt phänomenal kehlig und dabei nicht zu aufdringlich. Die Bremsanlage ist im Serienzustand, die Felgen im Fuchs-Look stammen von Kerscher.

Wer originale Porsche liebt, sollte besser nicht mitansehen, wie Roger Kaega und sein Team die Spenderfahrzeuge zerlegen und mit den eigens aus Kohlefaser gebackenen Teilen wieder zu einem neuen >>



AUFWENDIG
Kühlereinfassung
aus Kohle-
faser, Lüfterrad
im Dunkelgrün
der Zierstreifen.
Darunter die
ab Kat eigens
konstruierte
Auspuffanlage

KAEGA RETRO TURBO

Motor B6 Biturbo, hinten längs, zwei oben liegende Nockenwellen, zwei Ventile pro Zylinder **Hubraum** 3600 cm³ **Leistung** 330 kW (450 PS) bei 5750/min **max. Drehmoment** 585 Nm bei 4500/min **Beschleunigung** 0-100 km/h < 4,0 s **Höchstgeschwindigkeit** ca. 300 km/h **Antrieb** Sechsgang manuell, Allrad **L/B/H** 4225/1785/1280 mm **Verbrauch** keine Angabe **Gewicht** 1310 kg **Preis** ab 490 000 Euro (Umbau) plus Spenderfahrzeug

FOTOS: KEVIN BRUCH (4)

AUTOS Kaege Retro Turbo



FUCHSRÖHRE Felgen im Fuchs-Look von Kerscher, eigens konstruierte Radläufe mit breiter Außenkante. Das haben echte 911 nicht



FAZIT

Alexander Bernt

Roger Kaeges Herangehensweise unterscheidet sich grundlegend von anderen 911-Retro-Mods wie Singer oder auch kompletten Eigenbauten wie jenen von Ruf – das macht die veredelten Kaege einmalig. Oldtimer sind sie nicht – handwerklich aber gibt es wenig Luft nach oben.

FOTOS: KEVIN BRYCH (3)

» Auto zusammensetzen. Vom 993 Turbo bleibt nur noch ein Gerippe übrig. Hauben, vordere Kotflügel und sogar die hinteren Seitenteile werden komplett herausgetrennt und durch eigens angefertigte Teile ersetzt. Vor allem die Radläufe mit den breiten Außenkanten lassen das Gesamtfahrzeug deutlich moderner wirken. Dazu kommen Stoßfänger, die sich in die Karosserie einfügen, gewissenhafte Spaltmaße, LED-Heckleuchten im Stil der 2000er-Jahre und der Entenbürzel auf der Motor-

haube. Der ist natürlich eine Hommage an den Carrera RS 2.7 und verbindet die Notwendigkeit, die beiden massigen Ladeluftkühler zu verstecken, mit dem Hinweis auf die 70er-Jahre-Ikone. Und als angenehmen Nebeneffekt generiert der Kaege Retro Turbo damit sogar mehr Abtrieb an der Hinterachse als ein originaler 993 Turbo mit seinem sehr klobigen Flügel.

Einen Tipp hat Roger Kaege noch für Interessenten: „Je besser das Spenderfahrzeug, desto weniger Aufwand beim Umbau.“ 🟢



FAHRDYNAMIK VOM FEINSTEN
Der Mix-Elfer geht saugut ums Eck. Kaege hat auch das Fahrwerk optimiert