

Es sind die Details, die dem geübten Auge sofort sagen: Das ist kein normales F-Modell



# AUS ALT MACH NEU

Alte Elfer, ausgerüstet mit moderner Technik, gibt es mittlerweile so einige. Doch die Firma **Kaegel** aus dem Pfälzer Örtchen Stetten nutzt als Basis die Baureihe 993 – also die modernste Ausprägung des luftgekühlten 911



**Nichts bleibt, wie es war**  
Kotflügel, Hauben und selbst die hinteren Seitenteile werden aus leichter Kohlefaser gefertigt

Um die Ladeluftkühler des 993 Turbo unterzubringen, designte Kaege einen Entenbürzel

**A**LS SICH UNS DIE MÖGLICHKEIT BOT, einen Kaege zu fahren, war der erste Gedanke: „Was ist an diesem Restomod anders als beim Rest?“ Na gut: Der tatsächlich erste Gedanke war: „Wann?“ Aber was ist nun anders? Bei Kaege nutzt man nicht wie viele andere den Typ 964 als Basis, sondern den moderneren 993 – also die finale Ausbaustufe luftgekühlter 911.

Firmenchef Roger Kaege ist einer dieser Autoverrückten, die man erst einmal einordnen muss. Er vereint auf eine höchst seltene Art Pragmatismus und Perfektion. Das ist höchst selten, weil

sich diese beiden Prinzipien eigentlich ausschließen sollten. Nicht so in diesem Fall: Kaege will seine Kreationen für den Kunden so simpel wie möglich halten und dabei mit einmaligen Detaillösungen glänzen. Zwar werden sämtliche seiner „Retro“ genannten Schätze komplett zerlegt, das Fahrwerk optimiert, der Antriebsstrang aufwendig revidiert und das Chassis versteift – wer ab 490 000 Euro für einen Umbau >>





## Liebster Terrain

Auf gewundener Landstraße fühlt er sich wohl. Der Bürzel liefert mehr Abtrieb als der originale Turbofögel



**Moderne Leuchten mit eigener Lichtgrafik, darunter die Kaegeschürze. Clean und mit perfekten Spaltmaßen**



**Kühlereinfassung aus Kohlefaser, Lüfterrad im Dunkelgrün der Zierstreifen. Detailliebe bis in den kleinsten Winkel**

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

>> zahlt, der will, dass sich die Hütte 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 echtes Argument. Denn sollte wirklich 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: Der Innenraum des Retro Turbo steht dem detailverliebten Äußerer in nichts nach. Im Fond verspannt sich ein verschraubter Käfig, der nicht nur stabilisierende Wirkung hat, sondern auch noch verboten gut aussieht. Der 993-Innenraum ist mit edelstem Leder bezogen, die Recaro-Vollschalen dazu noch mit klassischem >>

