



JUIN 2022
RHÉNANIE-DU-NORD-WESTPHALIE
ALLEMAGNE



Rencontrez VOS IDOLES

Que la rédaction découvre un nouveau préparateur malgré une veille active est de plus en plus rare, alors tomber dessus par le plus grand hasard est on ne peut plus improbable ! Pourtant, entre Kaege et Option, tout a commencé au coin de la rue...

Kaege Retro Turbo

Bien que produite au milieu des années 90, la 993 revue par Kaege tient plus de la 911 2.3 ST de 1970, mais sous stéroïdes !





La structure et les portières ne sont pas touchées, mais le reste des panneaux de carrosserie est en carbone, permettant de gagner 160 kg !



Kaège Retro Turbo

Flat6 3.6 biturbo essence ■ 450 ch à 5 750 tr/mn et 59,6 mkg à 4 500 tr/mn ■ 1 290 kg à vide ■ transmission intégrale et boîte méca 6 rapports ■ Michelin Pilot Sport 4 en 225/40ZR18 et 285/30ZR18 ■ jantes Kerscher FX ■ combinés KW réglables ■ 0 à 100 km/h en 4.4 s ■ vitesse maxi : 298 km/h ■ prix : 630 000 € HT

Je crois que ceux qui nous serinent de ne pas rencontrer nos idoles sont des frustrés. Si l'appréhension d'approcher l'inconnu(e) est réelle, 9 fois sur 10, il suffit de se montrer poli et courtois pour ressortir enchanté d'une brève entrevue avec la star tant convoitée. Alors que je me balade à Paris, une Porsche à l'allure rétro garée devant le Plaza Athénée attire mon attention. De loin, je lâche un « *oh cool, une Singer...* », sûr de moi. Et ma petite personne de tomber des nues en me rapprochant : Kaege, puis-je lire sur le badge ? Inconnu au bataillon ! Un rapide tour de l'auto m'évoque pourtant déjà de la sympathie et du respect pour son géniteur, lequel a produit un travail de finition remarquable tant l'auto paraît propre. Trois photos et quelques jours plus tard, voilà que je débarque à la rédaction et fonce vers Fred pour lui montrer ma trouvaille, le suppliant qu'on traverse la frontière pour étudier ça de plus près. Il se marre, ouvre un dossier sur son ordinateur et me dit : « *je te confirme, ça a l'air très sympa... Demande à l'ami Ian Kuah !* ». Sur son écran, des dizaines de photos de la fameuse Kaege Retro Turbo, dans une teinte bleue encore plus sympa que la blanche croisée tantôt. Ni une ni deux je demande des comptes à notre correspondant local, à l'affût de tout ce qui bouge outre-Rhin depuis le début de sa collaboration avec votre magazine préféré, en 1988. Un peu jaloux qu'il m'ait grillé la priorité, mais conscient que j'ai un paquet d'années de retard sur lui question expérience (j'avais 5 ans quand il a gratté son premier papier pour Option !), son récit ne fait toutefois qu'attiser ma curiosité.

TRAVAIL DE PRÉCISION

Déjà parce qu'il doit lui aussi au hasard sa rencontre avec la marque, les méandres d'internet débordant de surprises. Et surtout parce qu'à l'évocation de la qualité de réalisation qui m'avait bluffée, il n'a fait qu'abonder dans mon sens. L'habitacle ? Rien de moins qu'un défilé « haute couture » selon ses propres termes, ce qui n'est pas peu dire tant un nombre incalculable d'autos de très haut niveau sont passées entre les mains expertes du pépère (NDRC : lequel roule notamment, histoire que vous ayez la bonne perspective, en SL Brabus...). Carbone et métal se marient avec un sublime cuir cognac, et il n'y qu'à voir la minutie avec laquelle la précieuse peau est tendue sur la barre anti-rapprochement sous le capot avant (prenez un mouchoir, je vous vois baver) pour comprendre que l'affectueux surnom de « German Singer », qui



En plus de produire les Retro Classic et Retro Turbo, Kaege officie en tant que préparateur pour presque tous les modèles Porsche mais aussi pour Audi, BMW, Mercedes et Volkswagen.

colle désormais à Roger Kaege, lui va à merveille. D'ailleurs, avez-vous décelé que sous cette carrosserie -principalement en carbone- au look rétro se cache une 993 ? Mais une belle robe ne serait que tricherie si le ramage ne se rapportait pas au plumage... Des doutes bien vite balayés quand j'ai entendu la suite de l'histoire ! Il faut bien comprendre que si modifications il y a, Kaege utilise un maximum de pièces d'origine Porsche pour augmenter les performances de ses machines et ce, dans un seul but : que ses autos soient entretenues dans le réseau ! Il n'y a guère que la suspension, les jantes et l'échappement inox qui viennent contredire cette maxime. Et dans le cas de la Retro Turbo (des versions atmo de 276 et 300 ch existent aussi), c'est le 6 cylindres 3.6 de la 993 Turbo S, bon pour 450 ch, qui officie sous le capot. Pas suffisant ? Une version préparée à 510 canassons fera l'affaire. Mais nul besoin d'aller si loin pour apprécier la fougue du bloc, qui déplace avec vigueur les 1 290 kg à vide de l'auto. Parfaite pour cruiser dans un relatif confort, la Kaege sait aussi tirer le meilleur de ses pneus larges et des combinés KW pour viser les cordes et minimiser le roulis. Le grip mécanique est à des années lumières de feu la 993 et je ne suis pas surpris d'apprendre que le développement a eu lieu sur la sacro-sainte Nordschleife. À la fin de notre entretien, Ian m'avouera avoir eu un coup de coeur pour l'engin. Quant à moi, je ne peux que tenter le tout pour le tout : on peut aller en Allemagne, chef ? J'ai une nouvelle star à rencontrer ! ■

Si le diable se cache dans les détails, alors Satan roule en Kaege Retro Turbo ! Chaque pièce usinée, vissée, emboîtée ou tissée est réalisée avec la plus grande précision. On aime !



Le volant et la planche de bord paraissent presque trop récents dans cet univers, alors que ce sont pourtant les éléments d'origine de la voiture !



Même l'intercooler du moteur de la 993 Turbo S a été recréé en carbone. Quand on vous dit que rien n'a été laissé au hasard..





Un niveau d'exécution qui laisse parfois conduire fatalement un tarif à la hauteur du projet soit 630 000 € hors-tax. Le surnom de « German Singer » semble ici tout particulièrement approprié !



TEXTE : JALIL CHAOUITE