LIFESTYLE – STORIES – BIKES – CARS – BOATS – AIRCRAFT

Ausgabe 02 | 2016

№ ONE MAGAZINE

Elite-Koch und Youngster der neuen GENUSSGENERATION

Dave WAELTI

__ Seite 44

Unser Mann fürs Extreme

ES KOMMT NICHT AUF DIE GRÖSSE AN

Niels-Peter Jensen __ Seite 22

PSSST!

ROLLS-ROYCE

Das leiseste Cabrio der Welt __ Seite 6

Magische MOMENTE

Vier Jägerinnen im Revier

__ Seite 34

CHF 9.50 | EURO 7.50

11

9 771664 623102

BELSTAFF
PURE MOTORCYCLE
belstaff.stylefamily.ch

COVER

TITELBILD:
Niels-Peter Jensen,
Foto von Jan Richter

IMPRESSUM

HERAUSGEBER: Emanuel Elsa

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE:
Stephan Gubler, Markus Tofalo, Emanuel Elsa, Danny Kunz, Domenica Flütsch, Rouven Bähr, Stefan Mayerhofer, Dodi Moser und Monika Pinter

KONZEPTION & GRAFIK: www.pmdm.at

ANZEIGENVERKAUF: ad@numberone-magazine.ch

ABO-SERVICE: abo@numberone-magazine.ch

VERTRIEB: Number One International AG
Schloss Reichenau
7015 Reichenau | Schweiz
Valora AG

HAFTUNGSAUSSCHLUSS:
Für Druckfehler, Irrtümer oder Unvollständigkeit in dieser Ausgabe wird keine Haftung übernommen. Das vollständige oder teilweise Reproduzieren ist nur mit schriftlicher Zustimmung erlaubt. Alle Preise gelten zum Zeitpunkt der Drucklegung und können Änderungen unterliegen. Alle Rechte vorbehalten.

www.numberone-magazine.ch

WIR ZIEHEN INS SCHLOSS

Seit etwa drei Jahren gibt es das N° ONE Magazine. Viel haben wir uns vor der Startausgabe vorgenommen. Viel haben wir erreicht. Das N° ONE Magazine geniesst hohe Beachtung, das erfüllt uns mit Stolz. Mein Dank gilt euch Leserinnen und Lesern, den Anzeigekunden und schliesslich dem Team hinter dieser Zeitschrift. Ohne euch hätten wir diesen Punkt nicht erreicht.

Doch es gibt auch Verbesserungspotenzial, darum wird sich nun einiges ändern. Wir stellen das N° ONE Magazine neu auf. Der Verlag Number One Medien GmbH wird in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Bisher habe ich das ganze Unternehmen alleine getragen. Künftig darf ich mich auf Partner stützen. Das neue Boot wird von Reto Feurer, bekannt als Verlagsleiter von Motopress Schweiz, mitgesteuert. Mit einem erweiterten Team beabsichtigen wir nun, zehn Ausgaben pro Jahr erscheinen zu lassen. Inhaltlich wird sich nichts ändern: Emotionen, Lifestyle, Hintergrundgeschichten. Die Richtung stimmt – dafür bekamen wir stets viel Lob.

Mehr Leute brauchen auch mehr Platz, darum beziehen wir ein grösseres Büro. Wir ziehen um in das ehemalige Kloster Reichenau – ein veritables Schloss. Die Lage am Zusammenfluss von Vorder- und Hinterrhein ist einmalig – einmalig wie unsere Zeitschrift. Wir freuen uns auf die glorreiche Zukunft.

Bleibt uns treu,

EMANUEL ELSA
ee@numberone-magazine.ch

Nº ONE MAGAZINE

INHALT

Im Flüsterton
Der Rolls-Royce Dawn zaubert leise ein Lächeln ins Gesicht

570 Pferdestärken im Test
Ist der Porsche Cayenne Turbo S alltagstauglich?

Kultiger BOXENSTOPP
Stimmung, Atmosphäre und fantastisches Essen für Moto-Freaks im Ace Cafe Luzern

Grenzen?
Kenn ich nicht ...
Die Abenteuer-Maschine Niels-Peter Jensen

Waidmannsheil
Vier Frauen und eine Leidenschaft

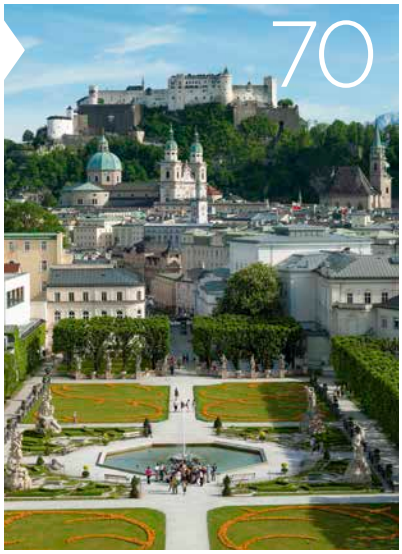
NomNomNom
Elite-Koch Dave Waelti schickt uns auf einen Kulinarik-Trip

Hurra, es schneit!
Holt die Griller aus dem Winterschlaf!

SLOW DOWN
Die Weltmeisterschaft im Langsam-Rauchen

It's a Man's World
Spielzeug für grosse Jungs

Ich bin dann mal weg!
Salzburg in 24 Stunden



Es ist Zeit, wir stechen in See!
Wenn Handwerkskunst verschmilzt

STYLE YOUR LIFE
Handverlesenes, das wir schon immer wollten

ROLLS-ROYCE DAWN

Kompromiss ist ein Wort, das es im Vokabular von Rolls-Royce nicht gibt. Tatsächlich folgt das Unternehmen bis heute dem Credo von Mitbegründer Sir Henry Royce: „Strebe bei allem, was du tust, nach Perfektion. Nimm das Beste, das es gibt, und mache es noch besser. Und wenn es nicht existiert, dann erfinde es.“

LAUTLOSER LUXUS

Ist ein Rolls-Royce ein Fahrzeug für ältere, sehr gut betuchte Herren? N° ONE MAGAZINE durfte mit dem Dawn auf eine Probefahrt am Vierwaldstättersee gehen.

ROLLS-ROYCE DAWN

Bei der Entwicklung des Dawn setzten sich die Rolls-Royce-Ingenieure das ehrgeizige Ziel, keine Kompromisse einzugehen, um das leiseste Cabriolet der Welt zu bauen.

SOUND OF SILENCE

TEXT: Stephan Gubler
FOTOS: zVg, Stephan Gubler und Emanuel Elsa

12 Zylinder, 570 PS und 780 Newtonmeter! Das tönt nach Rennmaschine, nach Adrenalin, nach qualmenden Reifen. Wie mein letzter 12er, der Lamborghini Aventador. Doch diesmal ist alles anders. Dieser Zwölfender mit 6,6 Liter Hubraum und Doppelturbo ist in ein ganz edles, elegantes weisses Kleid gehüllt. Spätestens wenn man die Gallionsfigur auf der Kühlerhaube sieht, ist alles klar. Rolls-Royce!

Richtig, ich verliere heute quasi ein zweites Mal meine Jungfräulichkeit. Einen Rolls fahren, das gehört einfach auf die „to do"-Liste eines Auto-Afficionados. Mit Ehrfurcht trete ich an die jüngste Schöpfung aus dem Haus Rolls-Royce heran. Türe öffnen – oh, das geht ja verkehrt! Na ja, ist eben very british. Die fahren schliesslich ja auch auf der falschen Seite der Strasse. Diese Suicide Doors gab's bisher aber nicht nur in Edelkarrossen. Auch der alte Fiat 600, Vorgänger der kultigen Cinquecento-Knutschkugel, hatte welche. Nur hat der Rolls ein extra Schirmfach in der Fahrertür, welches den nassen Schirm sogar mit einem extra Gebläse trocknet. Die Einweisungen meines „Fahrlehrers" respektive Auto-Bodyguards sind knapp. Motor starten und losfahren. Moment mal, ich höre nichts. Batterie tot? Nein, der Dawn läuft tatsächlich, und ich höre einfach nichts. Nicht nur das, auch Vibrationen sind keine zu spüren. Ausser vielleicht die meiner etwas schlottrigen Beine.

MAGISCH! ICH FAHRE TATSÄCHLICH DEN NEUSTEN ROLLS-ROYCE!

Ich muss das doch recht grosse Gefährt in den Feierabendverkehr einfädeln. Das Oberklasse Cabrio hat die Masse eines Mini-Trucks. Zwei Meter Breite und 5,3 Meter Länge. Die ersten Meter? Angespannt ja, aber bereits mit einem Lächeln im Gesicht.

ROLLS-ROYCE DAWN

„Spirit of Ecstasy" ist der Name der Kühlerfigur, die seit 1911 den Verschluss des Wasserkühlers eines Rolls-Royce ziert. Landläufig wird sie auch Emily genannt.

Emily stets im Auge, lenke ich den 2,5-Tönner aus Vitznau heraus. Steuern lässt sich der Luxus-Kreuzer wie ein alter Ami-Schlitten. Etwas indirekt, dafür sehr komfortabel gehen die Richtungswechsel vonstatten. Alles passt einfach zum Image.

KEIN STRESS, KEINE EILE. GENIESSEN, CRUISEN STATT HETZEN!

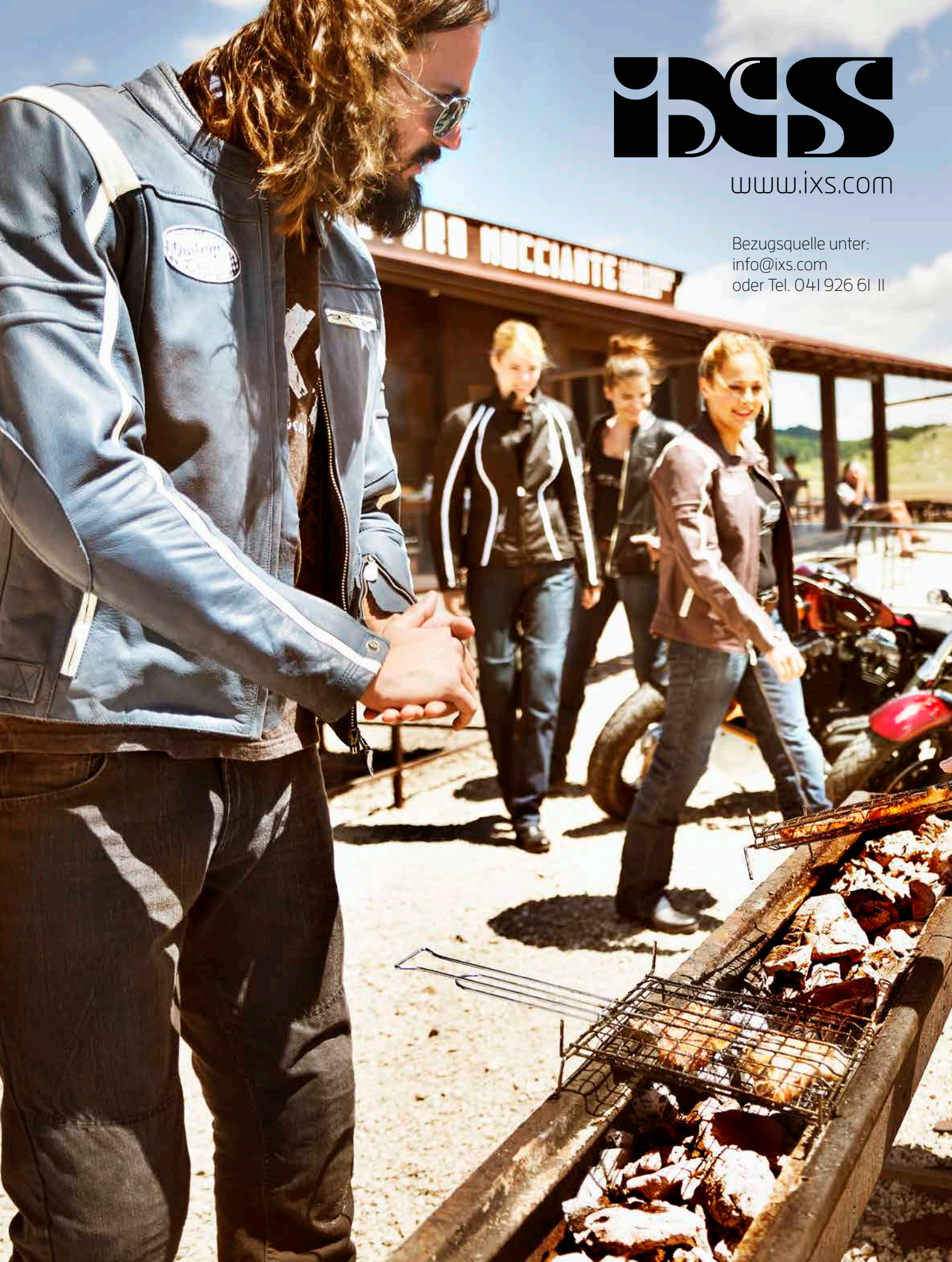
Das gilt auch für das Öffnen des Cabrio-Daches, welches gemütliche 22 Sekunden benötigt. Wir bewegen uns heute ja sprichwörtlich auf der sonnigen Seite des Lebens und darum ist nur „Oben-ohne-Fahren" angesagt. Wenn ich noch Haare hätte, würde ich jetzt mit einem echten Struwwelpeter am Ziel ankommen. Windstille scheint ein Fremdwort. Von der Zugluft auf den hinteren Sitzen wollen wir gar nicht sprechen. Aber das ist dann wirklich ein „First world problem"!

Hatte der Dawn eigentlich auch eine standesgemässe Stereoanlage? Keine Ahnung. Der Fahrtwind, die Ruhe, der Sound von nichts hat mich derart begeistert, dass dies das Allerletzte gewesen wäre, was ich an diesem Traumauto hätte entdecken wollen.

Auch wenn der Name Rolls-Royce von seiner ruhmreichen Tradition lebt, ist der jüngste Brite mit bayrischem Herzen technisch auf dem Stand der heutigen, modernen Zeiten. Adaptives-LED-Licht, Navi und sogar ein Head-up-Display wie im Kampfjet. Die riesigen 21-Zoll-Räder könnten direkt von den Tuning-Göttern der West Coast Customs stammen, sind aber eine Original-Option.

Damit wird auch klar, dass die Kundschaft längst nicht nur aus grauhaarigen Business-Männern, sondern immer mehr auch aus kahl geschorenen Rappern und Rockstars besteht. Sie alle haben recht: Das Leben mit Geld wie Heu ist zu kurz, um sich kein solches Traum-Cabrio zu leisten.

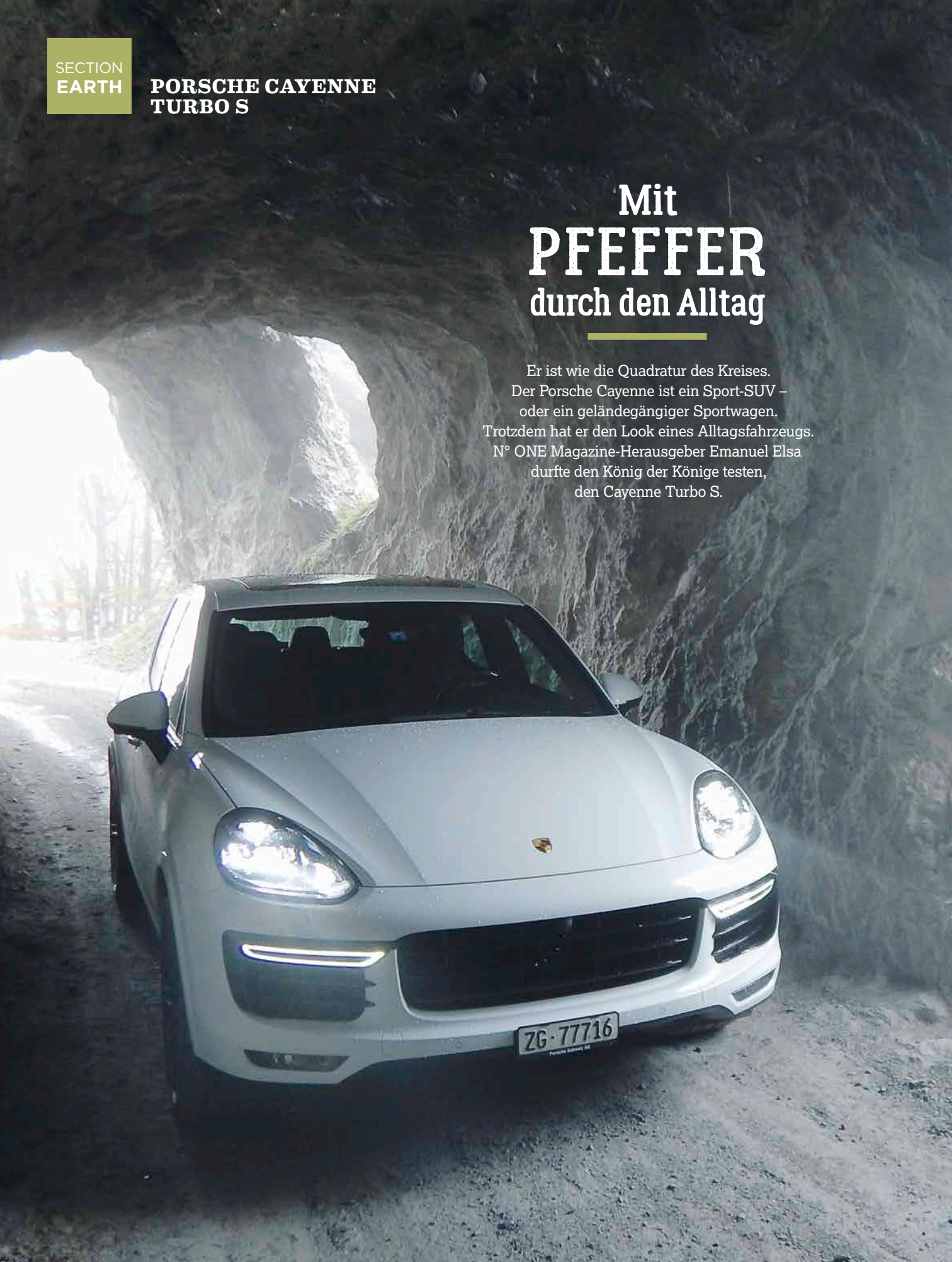
www.rolls-roycemotorcars.com


ixs
www.ixs.com
Bezugsquelle unter:
info@ixs.com
oder Tel. 041 926 61 11

PORSCHE CAYENNE
TURBO S

Mit PFEFFER durch den Alltag

Er ist wie die Quadratur des Kreises.
Der Porsche Cayenne ist ein Sport-SUV –
oder ein geländegängiger Sportwagen.
Trotzdem hat er den Look eines Alltagsfahrzeugs.
N° ONE Magazine-Herausgeber Emanuel Elsa
durfte den König der Könige testen,
den Cayenne Turbo S.



SCHARFE SACHE: EMANUEL „DIRTY“ ELSA UND DER CAYENNE MACHEN IN ALLEN KURVENLAGEN IMMER EINE GUTE FIGUR.

Geländewagen für die ASPHALTPISTE

TEXT: Emanuel Elsa
FOTOS: Stephan Gubler

Der Porsche Cayenne, benannt nach einer Pfefferart oder nach der Hauptstadt von Französisch-Guayana, ist eine Erfolgsgeschichte. Die Bedeutung dessen Lancierung kann für Porsche etwa gleichgesetzt werden wie jene des iMac für Apple.

Wie 1990 beim bunten Computer wird auch dem Cayenne die Rettung einer Kultmarke nachgesagt. So dramatisch wird es wohl nicht gewesen sein, aber Tatsache ist, der SUV liess die Zahlen der Stuttgarter Sportwagenschmiede in die Höhe schnellen. Dabei war die Realisierung der Idee, einen Sportwagen wie den Porsche geländegängig zu machen, mutig. Weit über eine halbe Million lief bis heute im extra für den Cayenne gebauten Werk in Leipzig schon vom Band.

EIN AUFGEBLASENER SPORTWAGEN

Das hätte auch schiefgehen können, denn gerade bei Porsche ist man sich der Tradition bewusst. Ein Porsche hat wie ein Porsche auszusehen. Dieser Grundsatz wurde über 50 Jahre gepflegt. Die Form ist unverkennbar, und jedes neue Modell hatte sich in der Vergangenheit dem ungeschriebenen Gesetz des Fliesshecks unterzuordnen. Böse Zungen sagen einem rückwärtsfahrenden Porsche einen besseren Luftwiderstandsbeiwert (Cw) zu, als wenn er vorwärts fährt.

ZURÜCKHALTEND IST NUR DIE ERSCHEINUNG.

Namensgeber Ferdinand Porsche hat, wie nur wenige andere, die Automobilgeschichte geprägt. Sein Fliessheckgrundsatz findet sich schon 1934 im Entwurf des ersten Volkswagens, des Käfers, lange bevor mit dem „356“ der erste serienmässige Porsche Sportwagen den Asphalt berührte. Das war 1948, also erst nach dem Krieg.

Obwohl in den Dimensionen ausgeweitet, vor allem in der Höhe, ist der Cayenne immer noch klar als Porsche erkennbar, auch wenn die Rundung hinten zugunsten von mehr Platz etwas buckliger ausgefallen ist.

MIT 570 PFERDEN DEN PASS HOCH

Im vergangenen Frühling wurde mir ein Cayenne zum Testen anvertraut. Auch eine mutige Entscheidung, weiss man doch, dass ich auch vierrädrige Fahrzeuge plagen kann. Doch hier hielt ich mich zurück, denn dieser Testwagen kostet fast eine Viertelkiste. Und eigentlich ist der Cayenne ja auch gar nicht für abseits der Strasse gedacht. Ich wähle eine Kompromissroute und fahre über den Kunkelspass von Tamins über Vättis nach Bad Ragaz – immerhin teilweise eine Naturstrasse. Dass es aufwärtsgeht, merke ich nur am etwas höheren Druck in die Lehne, die 570 Pferde ziehen mit einer Leichtigkeit, dass ich den Unterschied zur horizontalen Strasse nicht merke.

Es ist schon ein unglaubliches Leistungspaket, das sich hier entfaltet – ein Ausschöpfen ist schier unmöglich. Das Pedal kommt nie unten an. Die Kurven fahren sich rund. Ungewöhnlich ist das sportliche Fahrgefühl auf der erhöhten Sitzposition eines SUV. Dieses wird mir besonders in der Rüfi-Passage unterhalb des Garschlichopfs bewusst, wo es rechts fast senkrecht ins Tal runtergeht.

Serienmässiges Tagfahrlicht mit 4-Punkt-LEDs.

MIR GEFÄLLT DAS EXTREME FAHRWERK!

Trotz ähnlichen Konzepts wie die vergleichbaren Fahrzeuge von Jaguar oder Range Rover fährt sich der Cayenne besser, sportlicher. Auf die Carbon-Keramik-Bremsen ist voller Verlass. Für mich ist er der König dieser Klasse – eigentlich zu schade fürs Gelände. Das sehen wohl alle so – wahrscheinlich auch der Hersteller. Und um es banal auszudrücken, er ist halt schon brutal gross. Man hat Raum. Diese Grösse zusammen mit dem Gefühl, in einer Panzerung zu sitzen, verleiht einem ein solides Sicherheitsgefühl. Kein Wunder, lieben vor allem Frauen mit Kindern das Steuern solch grosser Autos. Mit einer Randbemerkung betreffend den zu kleinen Parklücken halte ich mich zurück.

FALSCHE BESCHEIDENHEIT

Das Hochgebirge liegt inzwischen hinter mir, ich geniesse nun die Fahrt auf der Autobahn. Auch hier, es geht etwas. In vier Sekunden ist man auf 100 Sachen – gewaltig. Trotz dieser immensen Leistung verbraucht der 8-Zylinder-Biturbo-Boxter durchschnittlich gerade mal 11.5 Liter gemäss Herstellerangabe. Auch wenn das in Realität etwas mehr sein werden, der Wert ist tief. Bei meiner aktuellen Fahrt wird er jedoch etwas höher liegen. Ich geniesse die Fahrt entlang des Walensees fast ausschliesslich auf der linken Spur.

Einfache Bedienung dank hochauflösendem Touchdisplay.

Das Fahrwerk ist auf Dynamik getrimmt.

PORSCHE CAYENNE TURBO S

ZYLINDERZAHL:	*8*
HUBRAUM:	*4.806 cm³*
LEISTUNG:	*419 kW (570 PS) bei 6.000 U/min*
HÖCHSTGESCHWINDIGK.:	*284 km/h*
BESCHLEUNIGUNG:	*von 0 auf 100 Km/H in 4,1 s*
VERBRAUCH KOMBINIERT:	*11,5 l/100 km*
ENERGIEEFFIZIENZ:	*Klasse G*
LÄNGE:	*4.855 mm*
BREITE:	*1.954 mm*
HÖHE:	*1.702 mm*
RADSTAND:	*2.895 mm*
LEERGEWICHT NACH DIN:	*2.235 kg*
PREIS:	*CHF 206.000,00 inkl. MwSt.*

Die Innenausstattung ist vom Feinsten. Ich spreche hier weniger die Funktionen an, die sind ohnehin standesgemäss üppig. Vielmehr beeindruckt die saubere Verarbeitung – deutsche Wertarbeit. Das Design ist nicht herausragend, es ordnet sich ins Gesamtkonzept des Autos ein, zurückhaltend, beständig, bescheiden – einfach gut und angenehm. Auch aussen, denn im Alltagsverkehr fällt ein Cayenne kaum auf. Sogar die vergrösserten Einlässe und der Dachspoiler dieses Turbo S wirken ziemlich diskret. Trotzdem ist der Preis des Cayenne in jeder Naht sichtbar. Dieses Auto muss man vermögen. Den Unterhalt gilt es schon beim Abschluss des Leasingvertrags, der mitnichten schon nach einem Jahr auslaufen sollte, einzurechnen.

DIESES AUTO
MUSS MAN VERMÖGEN.

Ungern trenne ich mich in Zürich von diesem Fahrzeug. Auf der Rückfahrt in meine Bündner Heimat sehe ich zum Zugfenster hinaus gleich drei, auf der Autobahn entgegenfahrende Cayennes. Ja, er ist alltäglich. www.porsche.com

SECTION
HELL

ACE CAFE LUZERN

Motorrad-Mekka Ace Cafe:
Markenübergreifendes Zusammensein unter Bikern.

Authentische Atmosphäre
im Inneren des Ace.

TEXT: zur Verfügung gestellt
FOTOS: Juampi Garcia, Franz J. Venzin, David Bergamin und Patrick Odermatt

MEATING POINT

Bio-Burger, Rock'n'Roll, viele zufriedene Gäste und good Vibrations unter den Motor-Enthusiasten!

Rare Klassiker wie dieser Jaguar E-Type sind oft im Ace anzutreffen.

ACE CAFE LUZERN

Im Juni letzten Jahres eröffnete das Ace Cafe Luzern mit einem fulminanten Start. Tausende Motorrad- und Autobegeisterte pilgerten nach Rothenburg, um mitzufeiern, wenn das erste und einzig echte Ace Cafe in der Schweiz eröffnet. Seither hat sich das Ace zum wichtigsten Treffpunkt für alle Motor-Enthusiasten und Petrolheads entwickelt. Die Stimmung und Atmosphäre ist immer ausgelassen, und es herrscht ein Gefühl von Freiheit jenseits von Engstirnigkeit in der Luft. Und das inmitten der Schweiz im beschaulichen Rothenburger Industriequartier.

Wie beim Original aus London, das auf eine 75-jährige Geschichte zurückblicken kann, geht es auch im Ace Cafe Luzern darum, einen Treffpunkt für Motor-Enthusiasten jeder Facette zu schaffen. Am wichtigsten ist aber, dass jeder Typus Mensch im Ace willkommen ist: egal welchen Alters, Herkunft, Status, ob mit oder ohne Fahrzeug. Die Familie mit Kleinkind sitzt neben dem MC-Mitglied, der Strassenarbeiter neben dem Banker, der Petrolhead neben dem Töfflibueb und der erfolgreiche Unternehmer oder Politiker unterhält sich mit dem Gast aus Belgien.

JEDER FÜHLT SICH HIER WOHL

Das Ace Cafe präsentiert sich im industriellen Stil. Die Wand hinter der Bar ist schwarz-weiss kariert und in der einen Ecke ist eine Bühne für Live-Rock-'n'-Roll-Konzerte fix aufgebaut

– Unter der Woche ist da eine gemütliche Lounge mit Chesterfield-Sofa mit Zugriff auf guten Lesestoff und dauernd wechselnden Motorrädern drauf. Ein 100-jähriger Buchenboden aus einem Ballsaal, alte Industrielampen aus den 50er-Jahren, massive Holztische und eine lange Bar mit dickem Eichenblatt, wo sich so manche Benzingespräche ergeben. Was jedoch nicht unbedingt sein muss. Trafen sich früher in London Rocker auf Motorrädern der Marken Triumph, Norton oder BSA, kommt das Publikum hier sehr gemischt und bunt daher. Dany Kunz, Inhaber und Betreiber des Ace Cafe Luzern, legt Wert darauf, dass sein Lokal nicht ausschliesslich für Motor-Enthusiasten geschaffen wurde. „Jeder fühlt sich bei uns im Ace wohl. Wer durch die Tür tritt, merkt sofort, dass alle Gesellschaftsschichten bei uns verkehren. Wir haben Spass bei der Arbeit und behandeln alle gleich. Wir glauben, dass das der Gast spürt, und deshalb fühlen sich alle so wohl hier. Viele sprechen davon, bei uns zuhause zu sein."

Im ersten Jahr wurden rund 120 Meetings und Events durchgeführt. Das beginnt beim British Bike-Meet, geht über das Vespa- oder Harley-Treffen, Classic oder Muscle-Car-Meet bis hin zum Traktoren- oder Lamborghini-Treffen. Sogar ein Tesla-Meet steht an. Hauptsache, es geht um Geschwindigkeit, Fahrspass und Motor-Enthusiasmus. Es ist ungewöhnlich, dass dieses ganze Spektrum an verschiedenen Vorlieben an Fahrzeugen abgedeckt wird. Und genau deshalb zieht das Ace so eine breite Bevölkerungsschicht an.

Amerikanische V8-Boliden fahren häufig im Ace vor.

Alle Gesellschaftsschichten treffen aufeinander – im Ace sind wirklich alle willkommen.

Beim Swiss Gastro Award 2017 (Kategorie Trend) holte sich das Ace den begehrten dritten Platz!

Hohe Qualität beim Essen garantiert: Bio-Fleisch und regionale Zutaten bei Burgern & Co.!

ACE CAFE LUZERN

Dany Kunz auf der Jungfernfahrt mit der von den Young Guns gabauten Dirt Track Harley.

Das 15-köpfige Team das Ace Cafes.

Wem Motoren und Fahrzeuge egal sind, der kann sich von der regionalen Küche überzeugen lassen. In der Offenküche kann man zuschauen, wie die regionalen Zutaten zu feinen Menüs zubereitet werden.

KULINARISCHER BOXENSTOPP IM KULT-CAFÉ

So sind beispielsweise die Bio-Burger schon jetzt legendär. Fish'n'Chips mit MSC-zertifiziertem Fisch aus Kanada, Caesar Salad mit Schweizer Poulet oder Spare Ribs vom monströsen Mad-Max-Smoker. Dany Kunz ist Nachhaltigkeit wichtig. So kommen regionale Produkte, artgerechte Tierhaltung und gesunde Zutaten an oberster Stelle. Die drei Köche unter der Leitung von Guido Herrmann haben schon so manchen Gaumen verzaubert.

EINE GEILE ZEIT

Ungewöhnlich ist auch das Team des Ace. Kein Charakter gleicht dem anderen. Trotzdem haben alle etwas gemeinsam: Sie sind gut gelaunt und empfangen jeden Gast mit einem Lachen. Mehrheitlich voll mit Farbe auf der Haut, stilsicher angezogen oder bärtig. Allen voran der ehemalige Bar-Chef vom Kinski in ZH: Huevo ist das Maskottchen des Hauses und bringt ein Ambiente von richtigem Rock'n'Roll in die Bude.

Dany Kunz ist stolz auf sein mittlerweile 15-köpfiges Team. Mit Vivien hat er eine Stellvertretung gefunden, die den operativen Teil des Ace abdeckt und ihm den Rücken freihält.

„All die Partnerschaften mit Motorrad- und Automarken, alle 120 Events, die Ideen und Innovationen – Da bin ich gefordert! Und am Weekend möchte ich auch Gastgeber sein und mich den Gästen widmen." Dany, der selber begeisterter Motorrad- und Autofan ist, wünscht sich vor allem eins: allen Petrolheads, allen Ace-Freunden und Gästen in den nächsten 50 Jahren weiterhin eine geile Zeit zu bescheren. www.acecafeluzern.ch

DANY KUNZ

Dany Kunz ist Inhaber und Geschäftsführer der Ace Cafe Schweiz AG. Er arbeitete vorher als Senior Brandmanager für die Marke Jägermeister. Neben dem Ace Cafe unterrichtet er an der Berufsschule Projektmanagement und Marketing. Seine freie Zeit verbringt er meist abseits vom Trubel: Mit Freunden unter sich, seinem Hund in der Natur und auf dem Motorrad. Als Petrolhead und 59er-Mitglied fährt er eine Triumph Thruxton, Dirt Track Harley, XT500 und ein BMW-Seitenwagengespann. Sein Alltagsauto ist ein Arbeitstier: Dodge Ram. Und er wünscht sich einen Panel Truck und irgendwann ein Elektro-Bike.