



# MAC PARA EDEN 6



Bereits im Winter 2013 hatten wir in Teneriffa Prototypen des Eden 6 erspäht. Es sollte aber noch ein gutes Jahr dauern, bis Mac Para mit ihrem neuen XC-Intermediate auf den Markt kam.

*Testpilot: Franz Altmann  
Fotos: Norbert Aprissnig*



In der High B-Klasse ein Top-Gerät anzubieten, ist für jeden Hersteller das höchste aller Ziele. Hier warten nicht nur die größte Zielgruppenbreite und damit Absatz, sondern auch Prestige: Wer es schafft, in diesem Segment zu punkten, der wird sich auch in den anderen Schirmklassen gut behaupten. Neben der Leistung als oberste Prämisse sind jedoch auch die Sicherheit bzw. der Pilotenanspruch enorm wichtig. Insofern bleibt es wieder einmal beim Hersteller, den Markt korrekt zu interpretieren und die richtige Balance zu finden.

Mac Para hat sich immer schon durch eine klare Linie ausgezeichnet, was Qualität und Sicherheit betrifft. Insofern wundert es wenig, dass auch der Kundenstamm dauerhaft zu dem tschechischen Hersteller hält. Das letzte Produkt, der Sportklassenschirm Elan, war nicht nur im deutschsprachigen Raum ein voller Erfolg. Als dann der Eden 6 endlich fertig war, waren wir daher sehr gespannt. Würde der Eden ein kleiner Bruder des Elan sein?

### Konstruktion, Materialien, Design

Als ich den Designer Peter Reček auf die Entwicklungsdauer anspreche, winkt er ab. Für den Eden 6 habe er sich so viel Zeit genommen, wie notwendig gewesen ist. Zwei Dinge seien dabei im Pflichtenheft ganz oben gestanden: Leistung, besonders im

beschleunigten Flug und gegen den Wind, sowie Stabilität. Handling verstehe sich von selbst ...

Es sei ein langer Weg gewesen, letztlich habe es neun Prototypen bis zur Serienreife gebraucht. Den erfolgreichen Elan auf den Eden herunterzukürzen, habe zwar gut funktioniert, doch sei man dabei mit der Gleitleistung im beschleunigten Flug nicht ganz zufrieden gewesen. Aus diesem Grund habe Reček auf ein anderes, schnelleres Profil wechseln müssen, das ein Überdenken des Gesamtkonzeptes zur Folge hatte. Kein Wunder, dass der Eden 6 weder mit dem Elan noch mit seinem Vorgänger viel gemein hat: relativ hohe Streckung von 5,91, 56 Zellen, dünne Leinen, dünneres Tuch (Skytex 38) und geringes Gesamtgewicht (5,2 kg in Größe 26). Darüber hinaus besitzt der Eden 6 nunmehr 3D-Shaping und neben der Shark Nose und den Miniribs auch zwei weitere augenscheinliche Auffälligkeiten: einerseits C-Wires im Achterlied, andererseits Rigidfoils – als Stäbchen zwischen den Rippen an der Eintrittskante. Der Eden besitzt bis in den Außenflügel Stäbchen auf den Rippen, so wirkt er ordentlich „verkabelt“. Auch sonst sieht man dem Konstrukt den Mac-typischen Fokus auf eine gewissenhafte Kraftverteilung und beständige Formstabilität an: Die vielen Querrippen spannen die Kappe verlässlich und verständlich ab, sie sind wie die Profilrippen mittels Crossports

gewichtsoptimiert. Die schmalen Querzugsbänder über je drei Zellen unterstützen die Homogenität der Kräfteverteilung auf jeder(!) Ebene. Wer die Loops zählt, erkennt den Grund dieser ausgeklügelten Konstruktion: Lediglich 90 Aufhängungen spannen den Eden 6 auf und ermöglichen ein spartanisch-aufgeräumtes Leinensetup. Die drei A-, vier B- und drei C-Stammleinen sind teilweise aus der neuen „Wunderleine“ – der PPSL 191 mit 1,2 mm Durchmesser gefertigt – alles ummantelte Dyneemalleinen von Liros. Generell finden sich am Eden auch kaum Mittelgalerien, die Galerien besitzen keinen Mantel und sind aus Aramid. Trotz der natürlichen Tendenz zum Verhaken beim Übergang von ummantelt zu unummantelt, zeigt der Eden 6 keinerlei Tendenz zu verhängten Leinen. Allgemein macht die Kappe einen ebenso robusten wie technologisch fortschrittlichen Eindruck, was zusammen mit dem aufgeräumten Leinensetup nicht nur große Erwartungen bezüglich der Lebensdauer und Formstabilität, sondern auch der Leistung keimen lässt ...

### Start

Ein bisschen mittenbetont darf man den Eden schon auslegen, wiewohl sich die Kappe sehr schnell selbst reguliert, sobald sie Luft fasst. Selbst „schlampig hingeworfen“ steigt der Eden 6

TECHNISCHE DATEN (Herstellerangaben)						
<b>HERSTELLER</b>	Mac Para Technology, <a href="http://www.macpara.com">www.macpara.com</a> Importeur D/A: Moselglider, <a href="mailto:info@moselglider.de">info@moselglider.de</a> , <a href="http://www.moselglider.de">www.moselglider.de</a> Importeur CH: Over Distribution, <a href="mailto:info@macpara.ch">info@macpara.ch</a> , <a href="http://www.macpara.ch">www.macpara.ch</a>					
<b>Produktion</b>	Mac Para Tschechien					
<b>Konstrukteur</b>	Peter Recek					
<b>Testpiloten</b>	Peter Recek, Christian Amon					
<b>Größen</b>	22	24	26	28	30	33
<b>Zellenanzahl</b>	56	56	56	56	56	56
<b>Startgewicht (kg)</b>	60–77	70–90	78–100	90–112	105–130	115–145
<b>Fläche ausgelegt (m<sup>2</sup>)</b>	21,54	23,79	25,63	27,81	30,08	33,04
<b>Fläche projiziert (m<sup>2</sup>)</b>	18,45	20,38	21,95	23,82	25,76	28,3
<b>Spannweite ausgelegt (m)</b>	11,28	11,86	12,31	12,82	13,33	13,97
<b>Spannweite projiziert (m)</b>	–	–	–	–	–	–
<b>Streckung ausgelegt</b>	5,91	5,91	5,91	5,91	5,91	5,91
<b>Streckung projiziert</b>	–	–	–	–	–	–
<b>Kappengewicht (kg)</b>	4,65	4,95	5,2	5,5	5,85	6,2
<b>V-minimum (km/h)</b>	23–25	23–25	23–25	23–25	23–25	23–25
<b>V-trimm (km/h)</b>	37–39	37–39	37–39	37–39	37–39	37–39
<b>V-max (km/h)</b>	50–52	50–52	50–52	50–52	50–52	50–52
<b>Preis inkl. Mwst. (€)</b>	3.200,-	3.200,-	3.200,-	3.200,-	3.200,-	3.200,-
<b>Gütesiegel LTF/EN</b>	–	B	B	B	B	–
<b>Obersegel/Untersegel</b>	Skytex 38 Classic – E25A, 38 g/m <sup>2</sup>					
<b>Galerieleinen</b>	Edelrid Aramid/Kevlar 8000U -70 kg; -90 kg; -130 kg					
<b>Stammleinen</b>	PPSL 160; 191; 200					
<b>Lieferumfang</b>	Packsack, Innensack, Kompressionsband, Beschleuniger, Reparaturset mit Werkzeugtool					







Das üppige Innenleben spricht die Sprache gewissenhafter Kraftverteilung und beständiger Formstabilität.

langsam, aber willig hoch und kann maximal die Ohren etwas drinnen behalten. Trotz der schmalen Eintrittsöffnungen füllt die Kappe auch bei Nullwind sehr rasch und bedarf auch bei Seitenwind keiner besonderen „Führungsarbeit“, da sie extrem richtungsstabil hochkommt. Die Überschießendenz ist vorhanden, wenn auch weit weg von ausgeprägt: Ein bisschen Bremse und es kann losgehen. Die Bremse ist beim Start ohnehin kein Fehler, da der flotte Schirm erst die nötige Fahrt holen muss, bis er zu tragen beginnt. Das geschieht durch Wind, per pedes oder – für die Lauffaulen – mit einem entsprechenden „Durchsacken“ nach dem Start. Bei Starkwind hebt der Flügel den Piloten nur selten aus, abermals gilt es, den Schirm ein wenig abzufangen. Insgesamt würde ich das Starverhalten vorwärts wie rückwärts als einfach bezeichnen.

## Flugverhalten

### Drehverhalten

Der Eden 6 gehört zu jenen Schirmen, die in den meisten Aspekten der Drehcharakteristik (Steuerdruck, benötigter Steuerweg, Reaktion auf Steuerimpulse, Agilität/Wendigkeit) beim Festival vom Testteam als „mittel“ eingestuft wurden. Tatsächlich darf die Begrifflichkeit „mittel“ nicht mit „mittelmäßig“ verwechselt werden. Das Optimum ist hier nämlich kein Extrem, sondern das goldene Mittelmaß, das den langen Weg und die harte Arbeit des Entwicklungsteams nur ansatzweise erahnen lässt.

Der Eden 6 ist kein agiles Drehwunder, aber auch kein „Sperrer“. Er lässt sich bei mittellangen und mittelstarken Steuerwegen relativ exakt steuern und wehrt sich nur dann gegen größere Schräglagen, wenn man ihn zwingen will. Die Reaktionen sind einen Tick verzögert, aber durch die exakte Umsetzung absolut zufriedenstellend.

Der Eden 6 besitzt jene Charakteristik, die reinen Dreileinern oft anheim ist: Er wird unwillig, wenn man versucht, ihn zur Kurve zu zwingen. Es ist schon eine äußerst interessante Ambivalenz: Der Eden 6 ist gleichzeitig sehr einfach zu fliegen und zu beherrschen, er fordert jedoch unbedingt die gebieterische Hand, die erkennt, was er will, und die ihn entsprechend führt. So kommt es, dass den einen ihr bevorzugter Kurbelstil verwehrt

wird, die anderen mit der Wellenlänge des Eden 6 wunderbar harmonieren. Persönlich bereitete mir anfangs vor allem das Nachdrücken in stärkeren Kernen Probleme. Ich bin es gewohnt, außen stets ein bisschen mitzubremsten. Wer beim Eden 6 außen nicht von der Bremse geht, braucht innen nicht nachzudrücken, denn dagegen wehrt sich der Flügel mit Vehemenz. Deutlich bessere Ergebnisse erhält der Pilot, wenn er den Flügel innen konstant auf Zug hält (nicht zu viel) und die Schräglage mit der Außenbremse variiert. Um es bildlich zu machen: Der Eden bleibt exakt und wendig, solange man ihm das glatte Segel nicht „knittrig zieht“. Die Außenbremse wird zwar in schwachen Bedingungen zum „Aufschwimmen“ bzw. „Floaten“ benötigt, aber wie auch die Innenbremse nur

Miniribs und eine saubere Hinterkante deuten auf das Leistungspotenzial des neuen Intermediates von Mac Para.





## KONSTRUKTION / MATERIALIEN

<b>Kappe</b>	Hohe Streckung (5,91), 56 Zellen, gewissenhafte Abspannung im Inneren für langjährige Formstabilität. Shark Nose, Miniribs, 3D-Cut sowie Rigi foils. Ober- und Untersegel aus Skytex 38 Classic - E25A, 38 g/m <sup>2</sup> , 40 Hard finish für die Rippen
<b>Leinen</b>	Leinenmix Aramid/Kevlar in den oberen Stockwerken, unummantelt. Für die Stammleinen kommen ummantelte PPSL Dyneemalinen zum Einsatz, darunter auch die neue PPSL 191.
<b>Tragegurt</b>	Sehr funktionell, ohne unnötigen „Klimbim“, hart und relativ dünn. Keine C-Handles.

## EIGNUNG

Schulung	Einsteiger	Genusspilot	Erfahrener Pilot	Streckenfliieger	Wettkampfpilot

## PILOTENANSPRUCH

(Anforderung an den Piloten)

E1	E2	i1	i2	S1	S2	H1	H2	CC
----	----	----	----	----	----	----	----	----

**i2:** Intermediates mit klarer Leistungsausrichtung für Piloten, die regelmäßig in der Luft sind.  
**Erforderliche Skills/Erfahrung:** In dieser Klasse ist bei Störungen aktives Eingreifen notwendig! Nick- und Rollverhalten in starken Turbulenzen und Thermiken setzen teilweise beherztes Eingreifen voraus. Erfahrung bei Extremflugmanövern und/oder Streckenfliegen empfehlenswert! Sicherheitstraining mit diesem Schirm unbedingt erforderlich.  
**Erforderliche Airtime:** Ab min. 50 Std./Jahr

## PILOTENKOMMENTAR

Der Eden 6 hat mir vom ersten Flug an gut gefallen, obwohl ich mich erst etwas auf den schönen Flügel habe einfliegen müssen. Erst als ich mit zaghafteren Bremsimpulsen und leichterer Beladung geflogen bin, sind wir zu einem Duo verschmolzen. Dann aber richtig – derart sorgenfreies Fliegen (und Beschleunigen) gibt es in der oberen B-Klasse sonst nicht.

**Was uns gefiel:** Die hohe Stabilität bzw. „Unbeirrbarkeit“ in unruhiger Luft, gepaart mit dem guten Speed.

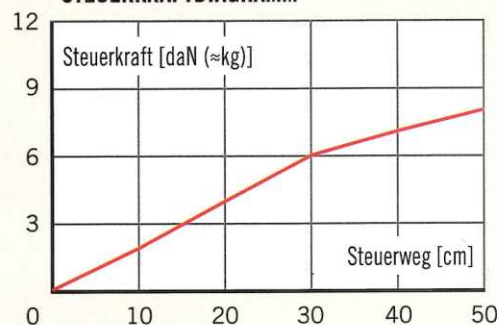
**Was anders ist:** Im Vergleich zum Vorgänger ist der Eden 6 etwas spritziger und anspruchsvoller geworden.

**Was uns fehlt:** Etwas Feedback und eine Leichtversion.

## TESTPROTOKOLL

Startgewicht Testpilot (kg)	94
Flächenbelastung (kg/m <sup>2</sup> )	3,67
Gurtzeug	Advance Lightness 2
Messinstrumente	Flymaster Live
Beschleunigungsweg (cm)	50
Gewicht Schirm (kg)	5,2
V-trimm (km/h)	38
V-max. (km/h)	53

## STEUERKRAFTDIAGRAMM



**Kommentar:** homogene Steuerkräfte, die nicht allzuviel Feedback übermitteln. Hier ist weniger wirklich mehr: Wer sie sachte einsetzt, wird bessere Ergebnisse einfliegen.

# MAC PARA EDEN 6

in Maßen! Wer sie ganz weglassen will, darf das, in Sachen Stabilität ist der Eden 6 ohnehin über alle Zweifel erhaben.

## Thermikflug

Der Eden 6 stand im THERMIK-Testteam anfangs ein bisschen unter Verdacht, nicht besonders gut zu steigen. Auch ich hatte einige Bedenken, die sich aber letztlich – wie schon beim Elan – komplett zerstreuen sollten. Es dauerte eine Weile, um herauszufinden, wie man den Eden 6 anpacken muss, auch zumal mein persönlicher Kurbelstil ein wenig anders gepolt ist.

Drei Dinge sind beim Kurbeln in schwachem Aufwind zu beachten:

- 1. Flächenbelastung:** Mit dem Leichtgurtzeug bin ich nun auf 94 kg Startgewicht, was eine Flächenbelastung von 3,67 kg/m<sup>2</sup> bedeutet. Mehr würde ich nicht empfehlen bzw. nur an wirklich guten Tagen.
- 2. Bremsweg:** Wie bereits erwähnt: innen mit Gefühl auf Zug, außen die Schräglage einstellen/teils gänzlich freigeben, um die Kurve zu verjüngen. Nur so behält der Eden seine Exaktheit und Steigeffizienz.
- 3. Nicht zwingen:** Wer brutal in die Eisen greift, wird nicht nur ermüden, sondern auch ineffizient fliegen. Wird der Flügel zu stark oder zu hektisch abgebremst, so verliert er

*spürbar an Zug und sackt durch – das kostet Leistung und Höhe.*

Wer rasch ein Gespür dafür bekommen möchte, wie der Eden 6 getaktet ist, kann die verschiedenen Drehtechniken beim Soaren ausprobieren. Der Eden 6 zeigt ganz deutlich, in welchem Bereich er effizient fliegt, steigt und dreht. Ich habe mir letztlich in der zarten Winterthermik am Bischling bewiesen, dass man mit dem Eden 6 ganz oben bei den Zweileinern mitfloaten kann, wenn man verstanden hat, wie.

In starker Thermik ist der Eden 6 ohnehin König. Man fühlt sogleich, dass man unter einem fertigen Produkt hängt. Die ebenso steife wie stabile Kappe setzt ihre PS auch in knackigen Bedingungen bedingungslos um, wiewohl sich der Pilot hier durch ein paar Kniffe abermals einen Vorteil verschaffen kann: Allem voran das schlagartige Lösen der Bremsen bei Einflug in starkes Steigen – ansonsten kippt die Kappe doch nach hinten. Wie auch in schwachem Steigen tut der Pilot zudem gut daran, noch ein bisschen Restenergie für Feinjustierungen bereitzuhalten. Abermals gilt: Wer stark an den Bremsen hängt, verliert. Vor allem Handling.

Generell ist der Eden 6 beim Kurbeln ein sehr feiner Artgenosse, der sich nach einem Tick Verzögerung gut in jede Schräglage und jeden Radius bringen lässt. Das macht es möglich, alle Arten von Aufwinden perfekt zu nutzen. Dabei sei erwähnt, dass



Hohe Spurtreue und Vollgasfestigkeit: Nicht das schlechteste Rezept auf XC-Kurs ...



er dem Piloten das Kommando überlässt. Das ist per se eher positiv, vor allem in der High B-Klasse, wo man davon ausgehen darf, dass die Piloten bereits wissen, was zu tun ist. Gleichermäßen fliegt sich der Eden 6 nicht so „selbstverständlich“ wie andere Flügel. Es ist insbesondere das Feinjustieren der Schräglage, das kontinuierlicher Kontrolle bedarf und sitzen sollte. Auch das ist ein Grund, weswegen man den Eden 6 kennenlernen muss. Wer den Dreh raus hat, fliegt in allen Bedingungen effizient. In Teneriffa war der Eden 6 damit der ideale (Be-)gleiter – beim Ausdrehen von uneinheitlicher Thermik über flachem Terrain einerseits, beim bodennahen Vollgasfliegen über thermisches Vulkangestein gegen den Wind andererseits.

### Feedback, Eigenleben

Die ebenso gespannte wie harte Kappe arbeitet so gut wie gar nicht. Ein bisschen ist es, als würde man einen Starrflügler fliegen, obgleich die Bremsen dann doch – zumindest auf den ersten Zentimetern – etwas Druck aus der Kappe nehmen. Der Eden 6 fliegt sich fast ein bisschen so, wie er aussieht: gespannt, glatt und sauber. Insofern wundert es nicht, dass kaum Feedback beim Piloten ankommt. Auch aus diesem Grund braucht es ein paar Flugstunden, um die Heber der Tragegurte und die geringfügigen Druckveränderungen der Bremsen lesen, deuten und verwerten zu können. Dann aber ist es auch in schwachen, uneinheitlichen Aufwinden tatsächlich möglich, rasch in die zarten

Kerne zu finden. Umgekehrt ist es in starker und/oder bockiger Luft sehr angenehm, sich nicht groß um den Schirm kümmern zu müssen, da dieser ohnehin bockstabil in der Luft liegt.

### Spurtreue

Eine der großen Stärken des Eden 6! Beschleunigt wie unbeschleunigt liegt der Eden 6 satt und ruhig in der Luft, zieht spurtreu auf Kurs und lässt sich auch durch Turbulenzen oder Thermiken kaum zu seitlicher Drift verleiten. Das hilft vor allem bei richtig starken Bedingungen und/oder in schwierigen Situationen, wie im Lee: Während sich andere Flügel zu allerlei „Gezicke und Geschiebe“ hinreißen lassen, „marschiert“ der Eden 6. Dabei ist es, wie schon erwähnt, unbedingt notwendig, den Flügel nicht zu sehr zu knebeln – was er ohnehin deutlich signalisiert.

### Geschwindigkeit, Beschleuniger, C-Steering

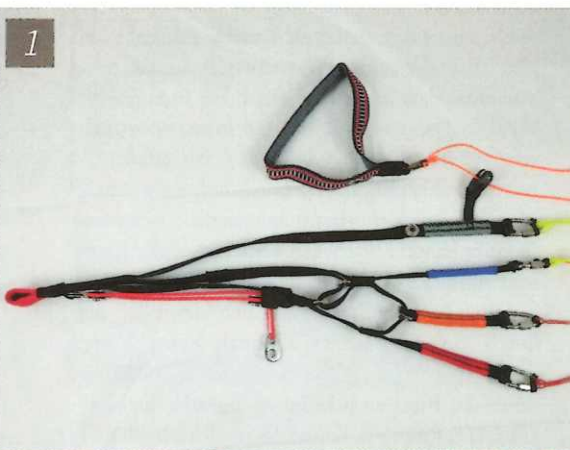
Wie erwähnt wurde der Eden 6 mit dem Hauptaugenmerk auf das beschleunigte Fliegen in „echten Bedingungen“ konstruiert. Der Schirm sollte nicht nur die Konkurrenz überflügeln, sondern auch restlos stabil bleiben. „Geschwindigkeit und Leistung sind bedeutungslose Zahlen, wenn man sie in der Praxis nicht fliegen kann“, erläutert Reček. Dabei ginge es ihm auch um die Penetration gegen den Wind bzw. das „Durchstechen von Turbulenzen“. In realen Bedingungen sei der Eden 6 in seiner Klasse der Beste.

Obwohl absolute Zahlen für Reček nur eine Nebenrolle im Gesamtsystem spielen, staunten wir bei der Messung nicht schlecht: Bereits der Trimm-speed ist mit 39 km/h außergewöhnlich hoch, der Endspeed mit 53 km/h jenseits aller Erwartungen! Es muss betont werden, dass der Eden 6 aufgrund seiner Stabilität, Laufruhe und Spurtreue tatsächlich in thermisch durchwühlter Luft gut beschleunigt geflogen werden kann, insofern ist die hohe Geschwindigkeit auch sehr zugänglich. Das ist nicht nur beim XC-Fliegen von Vorteil, auch in Fluggebieten, wo die Geschwindigkeit eine essenzielle Rolle spielt – in Starkwindgebieten oder Gebieten mit häufigen Überentwicklungen, beim Soaren oder im Flachland, wo bei viel Wind noch geflogen wird.

Obgleich der Eden 6 keine Griffe/Halterungen zum C-Steering besitzt, so kann er doch über die C-Ebene auf Kurs gehalten werden. Einzig der Druck ist ein wenig hoch und kann den Liegegurt-Piloten mitunter aus der Liegeposition hebeln, besonders wenn die C-Ebene zum Hinausbremsen von Turbulenzen verwendet wird. Zum Lenken im beschleunigten Flug ist das C-Steering in jeder Hinsicht hinlänglich funktionell und empfehlenswert.

### Flugruhe & Stabilität, Extremflugverhalten

Hier liegt das zentrale Charakteristikum des Eden 6. Obgleich er schnittig aussieht, ist der Eden 6 nicht nur bocksteif, sondern auch lamm-



1. Dünne, steife Tragegurte ohne unnötigen „Klimbim“, dafür mit langem Beschleuniger, der einen unglaublichen Endspeed von 53 km/h liefert.
2. Revival der Rigifoils: Die Stäbchen zwischen den Rippen an der Profilnase unterdrücken ungewollte Deformationen im Schnellflug.
3. Die „Work station“ im Closeup. Die Leinen sind doppelt geschlauft, um genügend Spielraum für späteres Feintuning zu gewährleisten.
4. Die Shark Nose steht angriffsbereit im Wind.
5. Mylar + geschwungenes Stäbchen = maximale Formstabilität.







Steigoptimierter Flachdreher:  
Die Bremse greift außen zuletzt.

# MAC PARA EDEN 6

## KURZBEWERTUNG

STARTEIGENSCHAFTEN	<b>Vorwärtsstart</b> ★★★★	„Mittenbetontes“ Auslegen von Vorteil, da die Ohren einen Tick schneller kommen können als die Schirmmitte. Davon abgesehen gemächlich, aber verlässlich, Abbremsen am Scheitel vorteilhaft.
	<b>Rückwärtsstart</b> ★★★★★	Hohe Spurtreue, überschaubares Schießen, allgemein geringe Anforderungen.
	<b>Starkwindhandling</b> ★★★★	Liegt sehr gut in der Hand, besonders um die Hochachse relativ langsame Kappenbewegungen, Korrigierbarkeit ok, kein Aushebeln.
FLUGVERHALTEN	<b>Agilität/Wendigkeit</b> ★★★	Saubere, effiziente Drehcharakteristik mit mittlerer Wendigkeit.
	<b>Steuerverhalten</b> ★★★★	Exakte Umsetzung bei mittellangen, mittelstarken Bremseinsätzen. Sollte nicht zu sehr am Fliegen gehindert werden.
	<b>Klappverhalten</b> ★★★★★	Äußerst überschaubare Reaktionen trotz des hohen Endspeeds.
	<b>Beschleunigter Flug</b> ★★★★★	Außergewöhnliche Stabilität und guter Durchzug im beschleunigten Flug. Leichtgängiger Beschleuniger.
	<b>Dämpfung/Stabilität</b> ★★★★★	Sehr stabile Kappe über alle Anstellwinkelbereiche.
ABSTIEGSHILFEN	<b>Ohrenanlegen</b> ★★★★★	Mittels der Anlegehilfen mittlere Einklapptiefe. Bei Nachziehen Big Ears möglich, die letztlich ein wenig flattern können.
	<b>B-Stall</b> ★★★★	Hoher Einleitewiderstand, sauberer Stall, starkes Schießen bei Lösen.
	<b>Steilspirale</b> ★★★★★	Überschaubar, gut zu dosieren, stets ein Aufrichtemoment spürbar, dennoch sanfte Ausleitung. Top!
<b>Eignung</b>	Vom ambitionierten Hausbergflieger bis zum erfahrenen Streckenflieger. Durch die robuste Bauweise und die hohe geschwindigkeit auch für Starkwindeinsätze und/oder für undankbare Startplätze allererste Wahl.	
<b>Wertung</b>	★ mangelhaft ★★ durchschnittlich ★★★ gut ★★★★ sehr gut ★★★★★ ausgezeichnet	

fromm. Bei meinen Testflügen kam ich einmal an einer Ridge in den Sinkbereich hinter dem Aufwindband und sah mich in starken Turbulenzen und ebensolchem Sinken bei 40 km/h Wind dazu gezwungen, den Beschleuniger bis zum Anschlag durchzutreten, um wieder ins Luv zu gelangen. Dabei beginnen Kräfte am Flügel zu zeren, die man nicht für möglich gehalten hätte. Das einzige Problem mit dem Eden 6 war das Aufstellen als Reaktion auf durchjagende Thermikblasen, das ich mittels C-Steering nicht vollständig auszubügeln vermochte. Probleme mit Einklappen kamen keine auf – nicht einmal Entlasten! Wie schon beim Elan offenbarte sich mir ganz eindrücklich die wahre Qualität des Eden 6 in Bedingungen, wo man eigentlich nicht mehr in der Luft sein sollte. Hut ab! Und obgleich Figuren in toter Luft nur eine Teilwahrheit sind, waren die provozierten Klapper und Stalls beschleunigt wie unbeschleunigt kein Thema und problemlos in der B-Klasse einzuordnen.

### Dynamik & Durchzug, Funfaktor

Es ist, wie es ist: Der Eden 6 ist kein Freestyler.

Das bedeutet nicht, dass man sich nicht auch mal ordentlich über die Kappe schwingen lassen könnte. Es braucht einfach ein wenig Taktgefühl und genügend Schwung. Das Profil an sich wirkt eher zahm als bissig, vor allem, da der Eden kaum pitcht.

### Abstiegshilfen

#### Ohrenanlegen

Mittels der Anlegehilfen sind die Ohren rasch drinnen und liegen ruhig an. Erst wenn der Pilot ordentlich nachzieht, geht die Effizienz von moderat zu gut über, die Außenflügel können dann auch ein wenig zu flattern beginnen. Sobald der Pilot die Leinen löst, öffnen die Ohren verzögert, aber selbstständig.

#### Steilspirale

Die Spirale ist mit dem Eden 6 ganz so, wie sie sein sollte. Der Aufbau der Dynamik und Sinkwerte ist moderat, die Ausleitung erfolgt selbstständig, dennoch baut der Flügel die Energie über ein paar Kreise ab. Die

erreichbaren Sinkwerte sind mit bis zu 20 m/s gut. Top!

#### B-Stall

Der B-Stall ist beim Eden 6 schwer zu ziehen. Wer es geschafft hat, wird mit einer sauberen Stallphase und anständigen Sinkwerten belohnt. Bei der Ausleitung schießt der Eden 6 impulsiv vor.

#### Fazit

Der Eden 6 macht der Eden-Reihe alle Ehre. Trotz der „scharfen“ Eckdaten und der sportlichen Optik ist der Eden 6 seitens des Pilotenanspruchs gemäßigt. Vor allem die ausgesprochen hohe Stabilität und Flugruhe machen den Eden 6 sehr beherrschbar, sodass der Pilot die beachtliche Leistung auch voll ausfliegen kann, die ihm der neue Intermediate bietet. Der Eden 6 ist ein äußerst ausgereiftes Produkt auf dem neuesten technischen Stand. Wer mal gegen den Wind in bockiger Luft vollbeschleunigt aus irgendeinem Tal rausgleiten muss, der weiß, wovon die Rede ist! ■