



Der tschechische Hersteller Mac Para macht momentan alles richtig: Die Palette von Progress 3 bis Magus XC2 erfreut sich starker Nachfrage. Der Eden 5 soll nun die Schaumkrone der neuen Erfolgswelle bilden ...

Testpilot: Franz Altmann, Fotos: Norbert Aprissnig

# Mac Para Eden 5

**E**in wenig gedulden mussten sich jene, die den Gerüchten um einen neuen High-Level B Schirm bereits während der Saison 2012 ein Ohr geschenkt hatten. Peter Recek, der charismatische Konstrukteur und Chef von Mac Para, war zwar bereits voll in der Eden 5-Entwicklung beschäftigt, ließ aber 2012 noch nicht viel nach außen dringen. Laut Peter ist aber bei der Eden 5-Entwicklung von Anfang an alles in die richtige Richtung gelaufen. Dabei waren die Anforderungen alles andere als leicht gewesen: Dreileinen-Setup, erhöhte Streckung, Optimierung der Aufhängepunkte, ein Maximum an Leistung und das bei Beibehaltung der Zielgruppe. Peter gehörte schon immer zu den Designern, die Fliegbarkeit vor die restlose Ausreizung der Profile stellten. Der Markt verlangte in den letzten Jahren jedoch vor allem eines: Leistung! Dass er auch anders kann, bewies Peter mit dem Magus XC2 und vor allem mit dem Marvel, der in der Tat als High-End-Lösung die obere Grenze seiner Klasse markiert. Es war anzunehmen, dass auch der Eden 5 ein in seiner Klasse anspruchsvolles Gerät hätte werden können. Tatsächlich gab es bereits einen Prototypen eines ausgereizten B-Schirmes, wie uns Peter erzählte. Doch riss der Designer das Ruder herum, da auch die zahmeren Protos sehr vielversprechend aussahen. Gleich vorweg: Der Eden 5 ist in der Tat ein wirklich angenehmer, ehrlicher Zeitgenosse ohne Dornen geworden.

## Konstruktion, Verarbeitung

Der Konstruktion sieht man deutlich ihren Leistungsanspruch an. Streckung 5,6, C-Rods, Mini Ribs, unummantelte Galerien, schmale Tragegurte, Hybrid-Dreileiner-System. Keine Frage, der Eden 5-Pilot soll für den Streckenflug vollends gewappnet sein. Klar ersichtlich ist das auch an der Eignung, wie sie der Hersteller auf seiner Website präsentiert: Der Eden 5 unterscheidet sich am oberen Ende der Grafik kein bisschen vom Sportklassler Envy 2, nach unten hingegen lässt der Intermediate weit mehr Spielraum. Logisch – die neuen Intermediates gehen mittlerweile einfach so gut wie ältere C-Klasse-Schirme.

Ganz essenziell für seine Leistung soll das extrem glatte Flügelprofil sein, das einerseits durch die neue Leinengeometrie, andererseits durch Verstärkungen der Rippen auf der C-Ebene ermöglicht worden sei. Nylonstäbchen sorgen in diesem Bereich auch in turbulenter Luft für eine hohe Spannung und ein Minimum an Verformung. In der Eintrittskante sind sie ebenfalls zu finden, hier allerdings nur in geringem Ausmaß von maximal 53 cm. Augenscheinlich werden zwei verschiedenen starke Stäbchen verbaut, die sich in rot und gelb gut auseinanderhalten lassen. Die roten, dickeren Stäbchen sind auf den aufgehängten Rippen zu finden, wo sich im Übrigen auch noch klassisches Mylar findet – genau wie bei den Loops. Auf das moderne 3D-shaping verzichtete Peter bewusst. Seine Begründung: „Siehst du irgendwelche Falten?!“ Tatsächlich wirkt die Eintrittskante des Eden 5 äußerst sauber und glatt.

Das Interieur ist mit vielen V-Rippen und auffallend dünnen Querzugsbändern versehen, die laut Hersteller vor allem im Extremflug vonnöten sind. Sie machen den Eden 5 aber vor allem eines: steif!

Das Leinensystem wurde komplett gewechselt. Dreieinhalb Leinenebenen benötigt der Eden 5, die (3 A-, 4 B- (inkl. Stabilo), 3 C-) Stammleinen gabeln sich außerdem erst auffällig weit oben. Unummantelt sind die Galerien und Mittelgalerien der Bremse, die Gallerieleinen der C/D-Ebene sowie die Galerien der je inneren Stammleinen aller Ebenen. Im Stabilo besitzt der Eden 5 vergleichsweise viele Anlenkungspunkte. Insgesamt wirkt das Leinensystem zwar nicht spartanisch, aber gut durchdacht und solide.

Gut gefällt auch die Verarbeitung des Intermediates, wiewohl die Loops nur etwa einen Zentimeter im Schirm vernäht werden. Makellos fallen die Verspleißungen und Vernähungen der Leinenenden aus.

## Startverhalten

Bei Aufziehen fühlt sich der Flügel extrem schnell kompakt an. Korrekturen nimmt er dabei anfangs nicht ganz unmittelbar an, das wechselt jedoch sehr schnell in total angenehmes Bodenhandling, sobald der Pilot den Dreh raus hat. Diese leichte Verzögerung und große Kompaktheit haben mitunter zur Folge, dass sich der Flügel auch noch aus spannenden Schräglagen sehr gut wieder



Harmonisch und faltenfrei pflügt der Eden 5 durch die Luft ...

## TECHNISCHE DATEN (Herstellerangaben)

<b>HERSTELLER</b>	MAC PARA TECHNOLOGY s.r.o., Televizní 2615, Tesla area, 756 61 Roznov pod Radhostem Czech Republic, EUROPE www.macpara.com Tel.: +420 571 11 55 66 D: Moselgliders, www.moselgliders.de, +49 - (0) 179 / 7 84 28 71 A: Andi Schreiechner, +43 69919027349					
<b>Produktion</b>	Mac Para Tschechien, Gin Gliders					
<b>Konstrukteur</b>	Peter Recek					
<b>Testpiloten</b>	Juraj Kleja und Peter Recek					
<b>Größen</b>	22	24	26	28	30	33
<b>Zellenanzahl</b>	52	52	52	52	52	52
<b>Startgewicht (kg)</b>	58-75	67-85	75-95	85-110	105-130	115-145
<b>Fläche ausgelegt (m²)</b>	21,78	23,8	25,75	28,12	30,41	33,41
<b>Fläche projiziert (m²)</b>	19,45	21,25	23	25,11	27,16	29,83
<b>Spannweite ausgelegt (m)</b>	11,04	11,55	12,01	12,55	13,05	13,68
<b>Spannweite projiziert (m)</b>	–	–	–	–	–	–
<b>Streckung ausgelegt</b>	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6
<b>Streckung projiziert</b>	–	–	–	–	–	–
<b>Kappengewicht (kg)</b>	4,7	4,95	5,2	5,6	6	6,4
<b>Gesamtleinlänge (m)</b>	–	–	–	–	–	–
<b>V-minimum (km/h)</b>	23-25	23-25	23-25	23-25	23-25	23-25
<b>V-trimm (km/h)</b>	36-38	36-38	36-38	36-38	36-38	36-38
<b>V-max (km/h)</b>	48-50	48-50	48-50	48-50	48-50	48-50
<b>Preis inkl. Mwst. (€)</b>	3.011–	3.011–	3.011–	3.011–	3.011–	3.011–
<b>Gütesiegel LTF/EN</b>	i.B.	B	B	B	B	i.B
<b>Obersegel/Untersegel</b>	Skytex 40 Evolution und Classic, 40 g/m²; Skytex 40 Classic, 40 g/m²					
<b>Gallerieleinen</b>	Edelrid 6843/60/80 kg; Edelrid 7343/140 kg; Cousin Trestec - Vectran/115 kg; Liros-DC 100					
<b>Stammleinen</b>	Edelrid Aramid/Kevlar/7343/190/230/280 kg					
<b>Lieferumfang</b>	Rucksack, Shirt, Rep-Set, Leatherman, Innensack, Packband					

hochführen lässt, der Eden 5 verlangt aber doch bis kurz vor dem Zenit einen deutlichen Zug auf den A-Leinen. Eine Tendenz hängen zu bleiben oder zu schießen ist nicht vorhanden. Ohne Input bleibt der Eden 5 bei halbwegs laminaren Bedingungen minutenlang über dem Piloten stehen und scheint abzuwarten. Insgesamt ist der Eden 5 ein toller Groundhandler und Starter.

**Flugverhalten**

Der erste Flug mit dem Eden 5 ist mir noch gut in Erinnerung: Nach einem voreiligen Start am spanischen Jabalcón kämpfte ich in einer ekelhaften Inversionssuppe in den ersten, ruppigen Thermikblasen um den Anschluss. Dabei fällt sogleich die ausgesprochene Laufruhe des Eden 5 auf, die mir sehr gelegen kommt, da es die kurzen, starken Kerne der Blasen nun zu erwischen gilt. Ebenfalls sehr gelegen kommt die Drehcharakteristik des Eden 5: Hat der Pilot einmal einen Kreis eingeleitet, so bleibt der Flügel auch bevorzugt in dieser Schräglage und lässt sich angenehm leichtgängig über kleine Steuerwege feinjustieren. So traue ich mich beinahe auf Tuchfühlung zu den Felsen hin, wo ich nach einem etwa zehnminütigen „Gerangel“ endlich 100 Meter aufdrehen kann. Heureka!

Dieser Erstflug sollte sich in der Tat als sehr bezeichnend für den Charakter des neuen Intermediates herausstellen: Der Eden 5 ist äußerst stabil und laufruhig, eine sehr angenehme Eigenschaft, die Sicherheit und Vertrauen schenkt. Klar, Haken schlägt der Intermediate keine, für schnelle Richtungskorrekturen bedarf es gehöriger Inputs. Genau hier liegt aber auch das wunderbare Geheimnis des Eden 5 versteckt: Wer mit wenig Erfahrung und grobmotorischen Steueraussschlägen durch die Luft ackert, wird nicht bestraft. Der Eden 5 schluckt stoisch Turbulenzen und leistet einzig durch die stark anschwellenden Bremsdrücke Widerstand. Wer den Intermediate kennenlernt, wird bald bemerken, dass er sich durchaus auch mit minimalistischen Inputs wunderbar willig drehen lässt und dabei sehr exakt ist! Wer den Takt fühlt, erfreut sich auch durchaus passabler Dynamik, die man dem Flügel nicht zugetraut hätte! So ist der Eden 5 verzeihend bis wunderbar exakt – ein Spagat, den nur eine Handvoll Modelle auf dem Markt schaffen! Diese Eigenschaft macht ihn tatsächlich für eine äußerst breite Zielgruppe zugänglich: Vom talentierten Einsteiger bis zum ambitionierten XC-Piloten. Dass selbst Acropiloten auf ihre Kosten kommen, ist das i-Tüpfelchen: Fullstall, Sackflug, Backfly, SAT und Helicopter, alles wunderbar einfach und problemlos.

Der Eden 5 wird, wie viele neue Modelle, mit relativ lang eingestellten Bremsen ausgeliefert. Je nach Gurtzeug und Vorliebe muss der Pilot in der Thermik ein halbes Mal wickeln, um den Flügel gut in der Hand zu haben.

Beim Kurbeln empfiehlt es sich, den Schirm laufen zu lassen. Feedback erhält der Pilot sehr gut zuerst über die Tragegurte, dann aber auch über Weichwerden der Ohren und abnehmendem Bremsdruck. Die Spurtreue ist moderat, der Eden 5 zieht doch auch seitlich ein wenig in die Thermik hinein, was kein Nachteil sein muss. Bei versetzten Bärten muss der Pilot dennoch ein wenig gegenhalten. In starker Thermik lässt er sich nicht ganz unmittelbar drehen, hier will die Außenbremse ein wenig gelöst werden, um schnell um die Kurve zu kommen. Generell will der Eden 5 nicht



Steht wie angenagelt über dem Piloten: Franz Altmann macht es sich unter dem Eden 5 bequem ...

geknebelt werden, wenn er einmal ein wenig Schräglage besitzt, lässt er sich ohnehin wunderbar drehen und hebelt kaum. Ganz generell gilt es, ein wenig mehr mit der Außenbremse zu spielen, was ein wenig atypisch ist. Übrigens sollte unserer Meinung nach der obere Startgewichtsbereich nicht vollständig ausgereizt werden, um in schwachen Bedingungen oben auf zu schwimmen.

Der Beschleuniger lässt sich äußerst leichtgängig betätigen, im Vollgas ist der Eden 5 ausgesprochen stabil. Hier zeigt sich abermals, dass der Schirm nicht ausgereizt ist, selbst in kochender Luft kann der Pilot noch beherzt angasen.

**Abstiegshilfen**

**Ohrenanlegen:**

Der Eden 5 legt brav mittelgroße Ohren an, die bei Lösen der Leinen zumeist gänzlich oder annähernd gänzlich von alleine aufgehen. Die letzten Zellen wollen manchmal mit einem sachten, kurzen Pumper der Bremsen gelöst werden, die Steuerbarkeit ist sehr gut.

**B-Stall:**

Der B-Stall zeigt keine Macken. Zwar ist nicht ungemein viel Platz auf den Gurten, aber er reicht, um den Eden 5 verlässlich in einen stabilen B-Stall zu ziehen, der annehmbare Sinkwerte produziert. Nach Lösen der Leinen fährt der Schirm sehr zügig wieder an.

**Steilspirale:**

Gemäß seiner Drehcharakteristik lässt sich der Eden 5 entweder mit viel Steuerweg und hoher Bremskraft rasch oder mit wenig Weg und Druck etwas verzögert in die Spirale führen. In der Spirale ein ähnliches Bild: Satt und willig dreht der Schirm dem Erdboden entgegen, lässt sich dabei annehmbar dosieren, hohe Sinkwerte über 20 m/s sind möglich, dennoch ist stets ein dezentes Aufrichtemoment vorhanden, wenngleich auch nicht sofort spürbar. Tadellos!

**Resümee**

Der Eden 5 ist gedämpfter als er aussieht und dabei spaßiger als er sich in der ersten Sekunde anfühlt. Nach ein wenig Kennenlernen ergibt sich ein Schirm mit einem unglaublich großen Einsatzpotenzial: Egal ob Hike & Flyer, Streckenjäger, Freestyleaspirant, Groundhandler oder Genussflieger – ein jeder kommt auf seine Kosten. Der Eden 5 macht große Freude und ist ein Schirm ohne Macken!

**TESTBEDINGUNGEN**

Schwache bis starke Thermiken und Winde in Andalusien, Spanien; Manöver in winterlich ruhiger Luft am Bischling, Sbg. sowie erste starke Frühlingsblasen in Aviano ud Meduno, Italien.

**EIGNUNG**

Schulung	Einsteiger	Genusspilot	Erfahrener Pilot	Streckenflieger	Weitkampfpilot

**MESSDATEN**

Gewicht Schirm (kg)	5,25
Messhöhe (m MSL)	700
V-trimm (km/h)	40
V-max. mit Speedsystem (km/h)	52
Startgewicht Testpilot (kg)	95
Flächenbelastung (kg/m²)	3,69

**KONSTRUKTION**

Tragegurtebenen	3
Leinenebenen	3/4
Leinengalerien	1/2
Ohrenanlegehilfen (geteilte A-Gurte)	ja
Schmutzauslassöffnungen	ja, autom.

**MATERIALIEN/VERNÄHUNG**

Rollenmaterial	Kunststoff/Metall (Harken)
Bremsgriffbefestigung	Druckknopf
Steuergriff	Schlaufe mit hartem Griffsteg
Leinenfixierung in den Schäkeln	Gummiringe
Nähte	innenliegend
Vernähung der Leinenenden	tadellos
Leinenaufhängungspunkte	nur etwa einen Zentimeter auf Mylar vernäht

**TESTPROTOKOLL**

Startgewichtsbereich/Startgewicht Testpilot



Gurtzeug Testpilot:

Sup'Air Acro 3 M, Sky Skywish 2 L, Ava Acro L

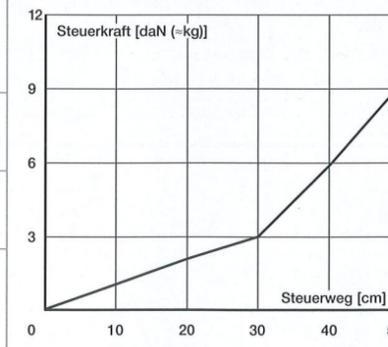
Messinstrumente:

Bräuniger IQ Basis 2

Beschleunigungsweg:

36 cm (benötigter Weg für volles Beschleunigen)

STEUERKRAFTDIAGRAMM



**PILOTENANSPRUCH (Anforderung an den Piloten)**

A1	A2	B1	B2	<b>B3</b>	C1	C2	C3	C4	D1	D2	D3
----	----	----	----	-----------	----	----	----	----	----	----	----

B3: Seit einigen Jahren werden mit diesen Geräten absolute Topleistungen auf Strecke geflogen. Topiloten fühlen sich unter diesen Flügeln pudelwohl. Einige High-End B-Schirme stellen für Otto Normalpilot allerdings bereits zu hohe Anforderungen.



Feinfühlig: Flach ist der Eden 5 mit nur wenig Steuerweg sauber im Aufwind zu halten ...

**KURZBEWERTUNG**

MATERIAL UND VERARBEITUNG	Material ★★★★★	Klassisch gut durchdachter Mix, hochwertig.
	Verarbeitung ★★★★★	Bis auf die kurze Vernähung der Loops tadellos.
START-EIGENSCHAFTEN	Vorwärtsstart ★★★★★	Kommt langsam, aber verlässlich, keine Ausbruchtendenz, etwas träge Reaktion, kaum Vorschießen. Äußerst anspruchslos!
	Rückwärtsstart ★★★★★	Ebenso sehr gut. Gibt dem Piloten sehr viel Zeit zum Eingreifen, ebenfalls etwas verzögerte Reaktionen auf Korrekturen.
FLUGVERHALTEN	Agilität ★★★★★	Kein Hakenschläger, aber nach kurzer Eingewöhnungsphase durchaus gute Agilität (Außenbremse für schnelle Kurven freigeben!)
	Steuerverhalten ★★★★★	Sehr exakt. Etwas erhöhter Anspruch an Piloten ergibt sich durch teilweises Aufrichten in versetzter Thermik sowie seitlichem Driften in Thermikkerne.
	Klappverhalten ★★★★★	Gutmütig.
ABSTIEGSHILFEN	Beschleuniger ★★★★★	Effizient, leichtgängig. So wie das sein soll!
	Ohrenanlegen ★★★★★	Moderate Effizienz, gute Steuerbarkeit, Öffnung (bis auf die letzten Zellen) selbständig.
	B-Stall ★★★★★	Ein bisschen wenig Weg auf den Gurten, ansonsten tadellos.
Technische Besonderheiten	Steilspirale ★★★★★	Gute Dosierbarkeit, hohe Sinkwerte, stetes Aufrichtemoment. Fünf Sterne!
		Stäbchen im Bereich der C-Ebene, Stäbchen verschiedener Stärken in der Eintrittskante, automatisches Schmutzauslasssystem, ausgeklügeltes Leinensetup.
Eignung		Sehr große Bandbreite: Vom ambitionierten Jungpiloten zum erfahrenen Streckenjäger, vom Walk&Flyer bis zum Freestyler, vom Biwakflieger bis zum Genuss-Thermikgeier.
Wertung		★ mangelhaft ★★ durchschnittlich ★★★ gut ★★★★★ sehr gut ★★★★★ ausgezeichnet

**PFLICHTENHEFT**

Leistungstarker B-Schirm auf dem neuesten Stand der Technologie, saubere Detaillösungen für bessere Aerodynamik, optimiertes Leinensetup, kein ausgereizter Pilotenanspruch

**Eingesetzte Mittel**

Völlige Neukonstruktion mit den gängigen Features, ausgeklügeltes Leinensetup

**Während der Entwicklung entdeckt**

Dass auch die nicht ausgereizten Protos plötzlich sehr gut gingen und schließlich zur Serienreife gebracht werden konnten