

On glide! Der Mentor 7 Light wird in den Ergebnisranglisten der XC-Server im Jahr 2023 sicher ein gewichtiges Wörtchen mitreden ...



NOVA MENTOR 7 LIGHT

Der erste EN-B 2,5-Leiner geht an den Start.
Wir haben ihn ordentlich ausgeflogen ...

*Text: Franz Altmann
Fotos: Adi Geisegger, Franz Altmann
Detailfotos: Norbert Aprissnig*

Sieben Generationen: Die Mentor-Baureihe blickt bald auf 20 Jahre zurück. Sie hat die EN-B-Klasse (bzw. dazumal LTF 1–2) nicht weniger als revolutioniert. Der Mentor war viele Jahre lang das Flaggschiff des Tiroler Herstellers Nova und einer ganzen Armada von Streckenfliegern, die die Podien der XC-Szene füllten. Was der Ur-Mentor mit ersten FAI-Dreiecken über 200 Kilometer begann (damals eine Sensation!), ist seit nunmehr zwei Jahrzehnten Realität: Ein reinrassiges XC-Gerät mit EN-B-Sicherheitspolster.

In seiner siebten Generation wurde es wieder Zeit für etwas Großes. Zu markant der Vorsprung der Zweileiner-Technologie, zu viel hochkarätige Konkurrenz im High-B-Segment. Es musste etwas Bahnbrechendes her, um den Intermediate-XC-Piloten ihre Argumentationslinie wieder zurückzugeben. Dabei genügte es nicht, bestehende Konzepte zu frisieren.

Wir alle wissen: Die Glühbirne wurde nicht durch die Weiterentwicklung der Kerze erfunden. Ergo kam nur eine komplette Neukonstruktion infrage ...

KONSTRUKTION, MATERIALIEN & DESIGN

Leistungssteigerung: Nach ein paar Jahren szeneweiter Umorientierung auf andere Werte war der Ruf nach jenem Aspekt wieder ganz oben auf der Liste. Der Mentor 7 sollte besser gleiten und deutlich schneller werden, um sich von den Zweileinern nicht zu sehr „versägen“ zu lassen.

Stichwort Zweileiner: Als „2,5-Leiner“ angepriesen besitzt der Mentor ein neuartiges Leinensetup. Zu drei A-, drei B- (+1 Stabi-) und zwei C-Stammleinen besitzt der Mentor 7 im Außenflügel nunmehr nur zwei Leinenebenen. Dabei entstehen mehrere Vorteile: Nebst der Einsparung einer Leine bzw. ihres Luftwiderstandes reduziert sich auch der Druck auf die Rear-Riser-Steuerung. Vor allem aber wölbt bzw. entwölbt sich der Außenflügel beim Beschleunigen nicht in unerwünschter Weise. Beim Leinensetup setzt Nova wie schon zuvor auf die „Wunderleine“ Liros 191 sowie die unummantelten Leinen aus der 8000-U-Familie. In den Galerien finden sich die nur 0,5 mm dünne hitzestreckte DC 40.

Vom X-Alps-Hochleister Xenon inspiriert ist die neuartige Grundform, die sichtbar eine etwas geringere Pfeilung als die meisten anderen Schirme am Markt aufweist. Jene Grundform sei letztlich das Ergebnis der neuen Simulationssoftware, die Vorteile seitens der Leistung im Geradeausflug als auch bei Reaktionen auf Seitenklapper habe.

Seit Mitte 2022 ist neben Philipp Medicus noch ein weiterer Designer bei Nova Co-Pilot. Der Luft- und Raumfahrttechniker Michael Kantioler ergänzt das R&D-Team. Mit an Bord ist zudem eine haus eigene Software, die seit vier Jahren mithilfe von zwei Slowenen (weiter)entwickelt wird. Der Xenon war der erste (zugelassene) Flügel, der aus der neuen Software „WingDesigner“ entstanden war, der Mentor 7 der zweite. Weitere Protos, von

Acroschirmen über Einsteigergeräte bis zum Tandem, fliegen bereits. Die Möglichkeiten seien „ein Quantensprung“ – so lassen sich laut Medicus, selbst Klapper simulieren, der Schirm in der Simulation so lange beschleunigen bis er einklappt oder die Last auf der A-Ebene kurz vor dem Einklappen berechnen. Das erlaubt in der Simulation treffsicher auf die Schirmstabilität zu schließen.

Die technischen Daten lassen den Umfang der Umbauarbeiten nur erahnen, die den Mentor 7 von seinen Vorgängern so radikal absetzen. 66 Zellen (+7), Streckung von 5,5 (+0,07), weniger Krümmung sowie weniger Fläche – Größe S: 25,69 (= -0,5 m²).

Übrigens hat Nova beim Mentor 7 auch den Pfad verlassen, zuerst einen „normalschweren“ XC-Flügel zu entwickeln und dann eine Leichtversion nachzuschießen. Den Mentor 7 gibt es nur als „Light“ wodurch er mit 4,15 kg (Größe S) wirklich leichtgewichtig ist, was durch ein Kleid aus Skytex 27 (auch diese Rippen – die jedoch in der Variante „hard“) möglich wird, einzig die Eintrittskante besitzt robustes 38er.

Dabei sei kein Stein auf dem anderen geblieben, wie Medicus erläutert: „Der Mentor 7 Light ist in vielen grundlegenden Aspekten schon sehr anders als unsere bisherigen Schirme. Das betrifft Grundform, Krümmung, Profil inklusive Öffnung und noch ein paar Details. In Summe fast alles.“

Nicht verändert hätte sich der Anspruch an den Piloten. Nova wird nicht müde zu erwähnen,

TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN)

Hersteller	Nova, A-6123 Terfens, Tel. +43 (0)5224 66026 info@nova.eu, www.nova.eu				
Produktion	Ungarn				
Konstrukteur	Philipp Medicus				
Testpiloten	Fabian Gasteiger, Ferdinand Vogel, Nicola Donini, Théo de Blic				
Größen	XXS	XS	S	M	L
Zellenanzahl	66	66	66	66	66
Startgewicht zugel. (kg)	68–85	70–95	80–105	90–115	100–130
Startgewicht empf. (kg)	70–80	80–90	90–100	100–110	110–125
Fläche ausgelegt (m²)	21,12	23,36	25,69	27,99	30,33
Fläche projiziert (m²)	17,90	19,80	21,77	23,72	25,70
Spannweite ausgelegt (m)	10,78	11,34	11,89	12,41	12,92
Spannweite projiziert (m)	8,65	9,10	9,54	9,96	10,37
Streckung ausgelegt	5,50	5,50	5,50	5,50	5,50
Streckung projiziert	4,18	4,18	4,18	4,18	4,18
Kappengewicht (kg)	3,65	3,90	4,15	4,40	4,65
Preis inkl. Mwst. (€)	4.950,-	4.950,-	4.950,-	4.950,-	4.950,-
Gütesiegel LTF/EN	B	B	B	B	B
Lieferumfang	Concertinabag Light oder Rucksack, Packrolle, Handbuch, Windsack, Repset, Beschleunigerleinenset				



Nicht ultraleicht, aber mit einem sehr funktionalen B-/C-Steering-System und riesigen Handles ausgestattet

Foto: Franz Altmann



Eine glatte Profilnase ist beim Gleitvermögen die halbe Miete.

wie außergewöhnlich komfortabel sich der Mentor 7 Light vor allem dann fliegt, wenn es mal richtig turbulent ist. Damit sei er der „zugänglichste Mentor aller Zeiten“ bei gleichzeitig höchster Leistung. Große Worte seitens des Herstellers ...

START

Der Tragegurt des Mentor 7 Light ist – wie der Schirm selbst – durchaus neuartig konstruiert. Kurz umrissen besitzt das B-/C-Steering-System (aka „Speedbrake Riser 2.0“) zwei kugelgelagerte Rollen, die die benötigte Zugkraft zum Mitziehen der B-Ebene halbieren. Dafür sitzen am C-Gurt höhenverstellbare, große Handels. Insgesamt machen die Tragegurte für einen (Semi-)Leichtschirm einen etwas überladenen Eindruck, was das Startverhalten jedoch nicht negativ beeinflusst. Der Mentor 7 Light füllt zwar etwas gemächlich, aber doch sehr verlässlich. Er kommt recht gut hoch, was angesichts seiner leichten Kappe nicht wundert. Auffallend ist, dass er bereits beim Aufziehen rasch seine pralle Form annimmt, die sich im Flug durch hohen Innendruck manifestiert. Am Zenit muss man den Mentor 7 Light nur ein bisschen anbremsen – dann ist man startbereit. Da die C-Stammleinen nur schirmmittig greifen, ist ein Korrigieren mittels der Bremsen – falls vonnöten – empfehlenswerter. Insgesamt stellt der Mentor 7 Light keine großen Anforderungen beim Starten – schon gar nicht für die Zielgruppe der XC-Flieger.

FLUGVERHALTEN

Ich konnte den XS (@94 kg) an einem windigen Augusttag gleich beim ersten Flug über sechs Stunden gut antesten. Aufgrund seiner Anders-

artigkeit dauerte es ca. zwei Flugstunden, bis ich offiziell unsere Freundschaft verkündete. Im schwachen Steigen, das an diesem Tag reichlich vorhanden war, fühlte ich mich dennoch eindeutig überladen, was angesichts der kleinen Fläche und des empfohlenen Startgewichts (80–90 kg) kaum verwundert, weswegen ich für den weiteren Testverlauf die Größe S bestellte. Dieser ist von 80–105 kg zugelassen, wird jedoch bis 100 kg Startgewicht empfohlen.

Der Mentor 7 Light sei laut dem Hersteller kein Schirm, der – wie oft Usus – dogmatisch an der Obergrenze geflogen werden müsse, da er auch bei weniger Wingload gut funktioniert – insofern sei bei 95 kg der S die ideale Wahl, wie Philipp Medicus erläutert.

Das Thermikhandling ist doch etwas anders als das der meisten Schirme – und hebt sich auch von dem des Vorgängers deutlich ab. Das startet mit dem Feedback, das fast ausschließlich über die Tragegurte beim Piloten ankommt. Vermutlich ist es der hohe Kappeninnendruck, der die Bremsdrücke überlagert. Während die Bremsen „stumm“ wirken, hebt der Flügel (Größe S@94 kg) doch gelegentlich ein wenig über die Tragegurte – wobei diese Eigenschaft beim XS wohlgermerkt komplett ausbleibt. Damit fühlt sich der Mentor 7 Light eingangs ein bisschen wie ein Starrflügler an, der seinen Takt erst preisgibt, sobald man sich ein bisschen auf ihn eingeflogen hat.

Generell ist das Handling sehr gut: Der Flügel will stets nach vorne (auch die Größe XS) und damit tendenziell beim Kurbeln immer etwas an die Zügel genommen werden. Die Bremsdrücke werden nach kurzem Vorlauf ziemlich knackig, der benötigte Bremsweg ist dabei je

nach Schräglagenwunsch recht unterschiedlich: Wer seine Kreise gerne ausladend und weit zieht, kann sich damit begnügen, die Bremsen zu schlaufen. Das kann naturgemäß auch situationsabhängig sein: In großen Steigzonen – kurz vor der Wolkenbasis beispielsweise – benötigt man weder Kraft noch allzu große Schräglagen – hier kann der Mentor 7 Light genüsslich und ausladend gecruist werden.

In rauer Luft ist der Mentor 7 Light ebenfalls ein dankbarer Geselle: Er nimmt Aufwinde sehr neutral an – dabei dürfen die Steigzonen gerne auch wild und feurig sein –, den Flügel bringt das so gut wie gar nicht aus der Ruhe. Enge starke Kerne bedürfen gelegentlich einer forschenden Hand, die den Mentor ins Zentrum zwingt – hier hat sich im Test ein halber Wickler bewährt. Der XS ist logischerweise etwas agiler als der S, den man beim Einleiten der Kurve mit Gewichtsverlagerung unterstützen sollte.

Im Bart besitzt der Flügel weniger Aufrichtemoment als üblich, so liegt man beim Kurbeln ganz einfach in der eingestellten Schräglage. Dabei sollte stets auch die Außenbremse mitbetätigt werden, der Mentor würde – von der Leine gelassen – lieber durchtauchen und etwas graben – oder noch lieber: geradeaus weiterbretern. Hat man die korrekte Lage mal eingestellt, so zirkelt der Mentor ganz selbstverständlich nach oben, dreht scharf seine Kreise, während das Vario schrill pfeift. Der Pilot kann sich nach Lust und Laune aussuchen, wie er kurbeln möchte – der Mentor 7 Light beherrscht alle Schräglagen.

Die vielbesagte Flugruhe, die dem Leistungsintermediate nachgesagt wird, bezieht sich auf das Vertrauen, das man dem Flügel recht bald



In freier Wildbahn wird man den Mentor 7 Light oft von hinten zu sehen bekommen...

schenkt: Ein Lee, aus dem ein giftiger Bart pfeift? Ganz egal: Der Bart muss erst erfunden werden, der dieses Profil zu stören vermag! Klar, ein bisschen zappeln kann er schonmal – und bei hoher Wingload sind auch mal größere Rollbewegungen dabei –, aber alles im grünen Bereich. Besonders toll ist der Mentor 7 Light beim Anluven in zerrissenen, starken Bärten: Der Schirm verbeißt sich kompromisslos in den Bart und lässt sich dabei – auch durch seinen Speed und seine Energie – super führen. Was in wilder Luft unzerstörbar wirkt, besitzt in schwachen Bedingungen naturgemäß keinen Flüstermodus: Durch die steife Kappe und stumme Bremse ist es nicht immer leicht, den Bart zu sondieren, was sich aber nur in äußerst linden Aufwinden bemängeln lässt. Sofern ein echter Bart vorhanden ist, lässt er sich mit dem Mentor unbeeindruckt kurbeln. Alleine seine Leistung lässt den Mentor 7 Light in zerrissenen Bärten Thermikfetzen einsammeln, ohne dabei auch nur mit einem Ohr zu winken. Insofern benötigt der Mentor-Pilot weniger ein robustes Nervenkosüm als vielmehr eine feine Sensorik, um in schwachen Bedingungen die PS auf den Boden respektive in die Luft zu bringen.

Beschleunigter Flug

Der beschleunigte Flug ist eine Paradedisziplin des Mentor 7 Light. Der Beschleuniger lässt sich leichtgängig treten, was dem ohnehin schon sehr schnellen Flügel gehörig die Sporen gibt. Unglaubliche 16 km/h Geschwindigkeitszuwachs sind es, die der Zweieinhalbleiner erreicht, was die außerirdische Durchschnittsgeschwindigkeit von 33,4 km/h erklärt, die Dusan Durcovic bei seinem 269-km-Dreieck von der Sorica erklärt.

Die B-/C-Handels sind außergewöhnlich groß und erleichtern damit ihr Ziehen – sofern der Pilot keine Fäustlinge anhat (dann wären kleine besser). Obwohl sich der Druck auf den C-Gurten erhöht, je mehr man beschleunigt, sind sie dennoch gut nutzbar, jedoch eher fürs Ausbügeln von Schießbewegungen denn für Richtungskorrekturen, da die C3-Stammleine fehlt.

Das Flugbild im beschleunigten Flug ist von Effizienz geprägt: Der Mentor 7 Light zieht wie auf Schienen und lässt sich dabei durch nichts beirren. Einzig die Rollbewegungen muss der Pilot ein bisschen in Zaum halten – ansonsten fräst man mit dem Mentor dahin, als wäre er tatsächlich ein Zweieiner. Das macht ihn vor allem an der Wolkenbasis unglaublich effizient – vorsichtiges Angasen und nervöses „Aus-dem-Gas-Springen“ sind nicht nötig: Mit einem derart stabilen Schirm und einem Gaspedal, das leichtgängig ist, kann man „heizen“, was das Zeug hält. Das Gleiten ist dabei beeindruckend – besonders beim großen S hatte ich auf Querungen öfter ein zweistelliges Gleiten am Gleitzahlrechner stehen. Zweieinerfeeling in der B-Klasse? Absolut!

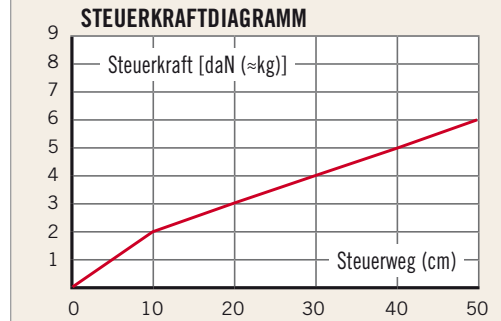
Extremflugverhalten

Auf seitliche und frontale Klapper antwortet der Mentor 7 Light außergewöhnlich überschaubar, auch ohne Pilotenreaktion öffnet der Flügel rasch und ist schnell wieder im Sollflugzustand. Der Strömungsabriss ist durch die hohen Steuerkräfte nicht ganz klar definiert – der Schirm reißt jedoch eher weich ab, geht langsam nach hinten und kann dabei jederzeit noch freigelassen werden, um sich die Fahrt wieder zu holen. Insgesamt wirkt der Mentor 7 Light

TESTPROTOKOLL

Startgewicht Testpilot (kg)	94
Flächenbelastung (kg/m ²)	4,74*/4,32**
Gurtzeug	Supair Strike
Messinstrumente	Skytraxx 2.1, Flymaster Live
Beschleunigungsweg (cm)	43
Gewicht Schirm (kg)	3,9*/4,15**
Vtrimm (km/h)	40
Vmax (km/h)	56

Mentor 7 Light XS*/Mentor 7 Light S**



Kommentar: Im Arbeitsbereich knackiger Bremsdruck, halber Wickler empfehlenswert

KONSTRUKTION/MATERIALIEN

Kappe: 2,5-Leiner mit 66(!) Zellen, doppeltem 3D-Shaping, Semilight-Konstruktion und Shark Nose („Air Scoop“) Eintrittskante: Skytex 38 Universal, 38 g/m², Obersegel: Skytex 27 C2, 29 g/m², Untersegel: Skytex 27 C2, 29 g/m²

Leinen: Innen 3, außen 2 Leinenebenen. Unummanteltes Setup. Stammleinen: Liros PPSL191/U-8001-130, Galerieleinen: Edelrid U-8000/DC40, Bremsleinen: 7850-240/U-8000/DC40

Tragegurt: 12-mm-Kevlar-Tragegurt, große höhenverstellbare Handels, B-/C-Steering-System mit eigenen Rollen

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 beherrztes Eingreifen voraus. Erfahrung bei Extremflugmanövern und/oder Streckenfliegen empfehlenswert! Sicherheitstraining mit diesem Schirm unbedingt erforderlich.
Erforderliche Airtime: Ab min. 50 Std./Jahr

PILOTENKOMMENTAR

Auch wenn ich selbst etwas mehr Feedback mag, bin ich davon überzeugt, dass der Mentor 7 Light eine wegweisende Konstruktion ist. So sieht die Zukunft aus.

Was uns gefiel: Die Stabilität, das Handling, der Speed

Was anders ist: Das Kurbelhandling

Was uns fehlt: Etwas Rückmeldung auf der Bremse zum Auskurbeln feiner Aufwinde

EIGNUNG

Einsteiger		XC	●●●●●
Gelegenheitspilot		Acro	
Wettkampf		Hike & Fly	●●●

● (wenig geeignet) bis ●●●●● (hohe Eignung)



1. Komplexer Tragegurt mit B-/C-Steering-System
2. Kontrollknubbel für das B-/C-Steering
3. Fette Rollen für die doppelte Umlenkung des B-/C-Steering-Systems
4. Überkreuzte Stäbchen für eine moderate Shark Nose
5. Weit nach hinten versetzte A-Aufhängungen



NOVA MENTOR 7 LIGHT

trotz seiner PS, die er zweifelsohne besitzt, außergewöhnlich zahm in seinen Reaktionen. Davon abgesehen muss an dieser Stelle nochmals erwähnt sein, dass der Mentor 7 Light außergewöhnlich stabil ist.

Spaßfaktor (Dynamik & Wendigkeit)

Tatsächlich steckt gute Dynamik im Flügel, was bei der Mentor-Baureihe eine gewisse Tradition besitzt. Der Schirm ist zwar grundsätzlich auf Leistung und Streckenflug ausgelegt, man kann durch die satte Energie, die ihm innewohnt, aber auch wirklich Spaß haben. Besonders die geringe Rolldämpfung lässt ausgeladene Wingover zur leichten Übung werden, was sich am XS natürlich nochmal verstärkt. Ganz generell fühlt sich der Mentor 7 Light zwar nicht überdimensional verspielt an, aber das muss er in der B-Klasse letztlich auch nicht.

ABSTIEGSHILFEN

Steilspirale

Die Steilspirale funktioniert gut. Der Flügel baut rasch hohe Sinkwerte auf, ohne auf ein

kleines Aufrichtemoment zu verzichten. Wie immer empfiehlt es sich, die Energie über ein paar Kreise aus dem Flügel zu nehmen, da der Mentor 7 Light diese sogleich wieder in Höhe umsetzt.

B-Stall

Der B-Stall wird vom Hersteller nicht empfohlen (zu schmales Fenster vom Weg am B-Tragegurt).

Ohren anlegen

Hier muss unterschieden werden: Wie gehabt können die Ohren mit der äußeren A3-Stammleine angelegt werden. Aufgrund seiner Außenflügelaufhängung muss jedoch in Kauf genommen werden, dass der Flügel die Ohren nicht selbstständig öffnet, sondern diese über gezielte, mehrmalige Pumper herausgenommen werden.

Der Hersteller empfiehlt alternativ den „B3-Stall“ – also das Ziehen der äußersten B-Stammleine, die zu diesem Zweck einen separaten Gurt besitzt. Dabei knickt der Flügel nach hinten weg, anstatt nach unten hereinzu-

klappen. Hierbei sei es wichtig, die Bremsen nicht geschlauft zu haben, außerdem empfiehlt Nova – wie beim Ohrenanlegen – 25 % Beschleunigung. Grundsätzlich funktioniert das Manöver in der Praxis gut, wenn man sich mit dem Spannungsverlust der Kappe anfreunden kann.

FAZIT

Alles am Mentor 7 Light ist auf die höchstmögliche XC-Tauglichkeit und Stabilität ausgelegt. Hier sehe ich auch die Zielgruppe: Wer einen reinrassigen Streckenjäger sucht, mit dem er sich in böartige Lees blasen lassen, den er auch in bewegter Luft gnadenlos beschleunigen und auf den er sich verlassen kann, wenn mal die Winde kräftig blasen, der darf mit diesem Flügel liebäugeln. Insofern ist er für die wackeren Ridge-Schrubber und Leebartkurbler der Alpen wie gemacht.

Umgekehrt muss man genau ausloten, ob das „Popometer“ geeicht genug ist, wer in thermisch schwachen Gefilden – wie im Flachland – seine Linien zieht: Der Mentor 7 Light ist vielmehr ein Düsenjet als ein Segelflieger. ■



Schnelles Ausbilden der Flügel-
form, gutes Startverhalten

Foto: Franz Altmann

KURZBEWERTUNG

KURZBEWERTUNG		
STARTEIGENSCHAFTEN	Vorwärtsstart ★★★★★	Unkompliziert. Schnelles Ausbilden der Form, verlässliches Hochkommen
	Rückwärtsstart ★★★★★	Einfach, verlässlich, langsame Kappenbewegung
	Starkwindhandling ★★★★★	Sehr gut handelbar (über die Bremsen)
FLUGVERHALTEN	Agilität/Wendigkeit ★★★★★	Je nach Größe recht agil (XS***** , S****)
	Steuerverhalten ★★★★★	Etwas gegen die Hebel Tendenz arbeiten, gutes Ansprechen, knackige Bremsdrücke (beim S)
	Klappverhalten ★★★★★	Im Klassenvergleich (High B) ausgesprochen zahn
	Beschleunigter Flug ★★★★★	Extrem schnell, sehr stabil, deutliche Rolltendenzen, vor allem beim XS
	Dämpfung ★★★★★	Gut gedämpft, aber doch nicht überdämpft, Turbulenzen kommen via der Tragegurte
ABSTIEGSHILFEN	Stabilität ★★★★★	Ausgesprochen hoch
	Ohrenanlegen ★★★★	Via A3 stabil, verhängen aber und müssen herausgepumpt werden. Via B3: Spannungsverlust, nur mit Beschleuniger empfehlenswert
	B-Stall	Nicht empfohlen
	Steilspirale ★★★★★	Sehr funktional
Eignung		XC-Jäger und -Aspiranten, die schnell und weit fliegen möchten
Wertung		★ mangelhaft, ★★ durchschnittlich ★★★ gut, ★★★★ sehr gut, ★★★★★ ausgezeichnet

Auf Wunsch hat der Flügel
ordentlich Pfeffer in petto.



Steil und eng oder weit und
ausladend: Der Mentor 7 Light
kann und kennt alle
Schräglagen.

