



PARAPERA

AERAS • PREIS 8998 EURO

ALLROAD

DETAILLÖSUNGEN

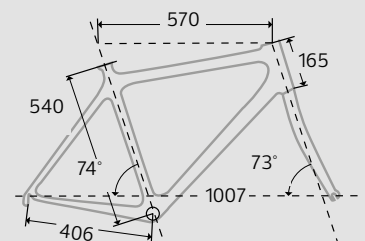
Oben: Campagnolos Bora-Ultra-Laufräder sind extrem steif. **Unten:** Die tief ansetzenden Sitzstreben und die flächigen Rohrformen sind aerodynamische Anpassungen am Aeras.

2020 wurde der bayerische Hersteller Parapera gegründet. Das Ziel: vielseitige und leichte Carbon-Allroad-Räder zu entwerfen. Das Aeras ist das „mittlere“ von drei Modellen – zwischen dem Gravelbike Anemos und dem ultraleichten Atmos. Das erste Modell war ein Hybrid – extrem leicht, mit großer Reifenfreiheit und einer kompakten, langstreckenorientierten Geometrie. Sein Nachfolger Aeras 2 schlägt einen neuen Weg ein. Es ist ein Allround-Race-Bike, das den aktuellen Trends folgt: Die tief ansetzenden Sattelstreben, die volle Integration, das einteilige Cockpit, die d-förmige Sattelstütze mit integrierter Klemme und die Tubeless-ready-Ausstattung sind dafür Beispiele. Das Aeras soll einen Kompromiss aus einem Leichtgewichts- und einem Aero-Racebike bilden. Die Geometrie wurde dafür aggressiver gestaltet – das Oberrohr ist nun länger, das Steuerrohr kürzer gehalten. Daraus ergibt sich eine tiefere gestreckte Sitzposition. Der aero-optimierte Rahmen ist etwas schwerer als der des Vorgänger-Modells – das Testrad wiegt 7,3 Kilogramm in der Größe L. Dies ist ein sehr kompetitiver Wert in diesem Segment. Bei den Testfahrten fallen zunächst vor allem die sehr hohe Laufruhe und die extrem direkte

Kraftübertragung auf. Dafür sind neben der sportiveren Geometrie auch die Laufräder mitverantwortlich. An diesem Topmodell sind die Campagnolo-Bora-Ultra-WTO-Laufräder verbaut: Sie sind leicht, extrem steif und bieten zudem mit 45 Millimetern Felgenhöhe aerodynamische Vorteile. Auf ihnen sind 30 Millimeter breite Schwalbe-Pro-One-Reifen verbaut. Diese sind tubeless montiert und bieten einen geringen Rollwiderstand sowie einen sehr guten Grip. Die Reifen sind der größte Faktor für den Dämpfungskomfort – da man sie mit einem sehr geringen Luftdruck fahren kann, punkten sie hier stark. Die d-förmige Aero-Carbon-Sattelstütze und das neu entwickelte Aero-Cockpit bieten einen geringen „Flex“. Eine Besonderheit des Cockpits: Es ist sehr leicht – und bietet einen leichten Flare. Die ausgestellten Lenkerenden ermöglichen auch im Gelände viel Kontrolle. Am Rad ist eine elektronische Campagnolo-Super-Record-EPS-Gruppe verbaut. Diese überzeugt mit einem „knackigen“ Schaltverhalten und der guten Ergonomie der Schalthebel. Mit 50/34 und 11-32 ist die Übersetzung ausgewogen gewählt. Die Scheibenbremsen mit den beiden 160-Millimeter-Discs zeigten im gesamten Testverlauf keinerlei Schwächen.

Teile & Geometrie

Gewicht:	7,31 Kilogramm
Rahmen:	Carbon
Größe:	S, M, L, XL, XXL
Gabel:	Carbon
Bremsen:	Campa Super Record (160/160 mm)
Schaltgruppe:	Campagnolo Super Record EPS
Übersetzung:	Vorne: 50/34 Hinten: 11-32
Laufräder:	Campagnolo Bora Ultra WTO 45
Reifen:	Schwalbe Pro One; 30 mm
Vorbau:	Parapera One-Piece Carbon; 105 mm
Lenker:	Parapera One Piece Carbon; 420 mm
Stütze:	Parapera Aeras
Sattel:	Selle Italia SLR Boost



KOMFORT

RACE

	●●●●●●●●●●									
Rahmen	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Fahrverhalten	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○
Steigung	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○
Abfahrt	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Wendigkeit	●	●	●	●	●	●	●	●	○	○
Laufruhe	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Komfort	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○
Ausstattung	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Preis/Leistung	●	●	●	●	●	●	●	●	○	○

RennRad
URTEIL