

## **Vorwort**

In diesem Dokument wird im Detail erläutert, wie die Kriterien im praktischen Teil dieses Tests bewertet wurden und wie die Punkteverteilung erfolgte. Falls Sie auch an der Bewertung unserer anderen Testkriterien wie Verpackung und Inhalt, Produktverarbeitung und Erscheinungsbild oder Preis-Leistungs-Verhältnis sowie den Bewertungen von Verbrauchern interessiert sind, können Sie dies in unserem allgemeingültigen Dokument zum Evaluierungsprozess nachlesen. Wir testen die Kriterien nach einem standardisierten Verfahren. In diesem Dokument, dem Prüfplan, liegt der Fokus ausschließlich darauf, wie der Praxistest durchgeführt wurde. Dieser Teil variiert von Produkt zu Produkt und ist daher nicht standardisierbar. Aus diesem Grund erstellen wir für jedes Produkt einen individuellen Prüfplan, der transparent zugänglich ist.

## 1. Montage

### Testdurchführung:

Schritt 1: Die Montageanleitung wurde aus der Verpackung entnommen und die enthaltenen Schritte wurden durchgelesen.

Es wurde sichergestellt, dass die Anleitung gut strukturiert und in mehrere verständliche Schritte unterteilt war. Die Anweisungen waren leicht nachvollziehbar, mit klaren Bildern und Texten, die die einzelnen Schritte detailliert erklärten.

Schritt 2: Das benötigte Werkzeug, wie Schraubendreher und Inbusschlüssel, wurde bereitgelegt. Vor Beginn der Montage wurden alle nötigen Werkzeuge zusammengestellt. Zusätzlich wurde überprüft, ob alle Teile gemäß der Stückliste in der Anleitung vorhanden waren. Es wurde auch sichergestellt, dass kein zusätzliches Werkzeug erforderlich ist, was die Montagezeit verlängern könnte.

Schritt 3: Die einzelnen Schritte der Montage wurden gemäß der Anleitung durchgeführt. Die Anweisungen wurden Schritt für Schritt befolgt: Zuerst wurden die Schrauben festgezogen, dann die Räder angebracht und anschließend die Kupplung montiert. Jeder Montageschritt wurde sorgfältig ausgeführt und dokumentiert, um sicherzustellen, dass die Anweisungen genau befolgt wurden und um spätere Referenzen zu erleichtern.

Schritt 4: Die gesamte Montagezeit wurde gestoppt. Nachdem alle Montageschritte abgeschlossen waren, wurde die Gesamtzeit für die Durchführung der Montage gemessen. Die Montage dauerte insgesamt 45 Minuten, was im Vergleich zu den angegebenen Standards durchschnittlich ist.

### Punkteverteilung:

100 Punkte: Anleitung vollständig und verständlich, Montagezeit < 30 Minuten.  
Dies wird erreicht, wenn die Anleitung klar und vollständig ist und die Montage in weniger als 30 Minuten abgeschlossen werden kann.

90 Punkte: Anleitung vollständig und verständlich, Montagezeit 30-40 Minuten.  
Dies wird vergeben, wenn die Anleitung verständlich und vollständig ist und die Montage innerhalb von 30 bis 40 Minuten abgeschlossen wird.

80 Punkte: Anleitung vollständig und verständlich, Montagezeit 40-50 Minuten.  
Diese Punktzahl wird vergeben, wenn die Anleitung verständlich und vollständig ist und die Montage zwischen 40 und 50 Minuten dauert.

70 Punkte: Anleitung vollständig und verständlich, Montagezeit 50-60 Minuten.  
Diese Punktzahl wird vergeben, wenn die Montageanleitung verständlich und vollständig ist und die Montagezeit zwischen 50 und 60 Minuten liegt.

60 Punkte: Anleitung vollständig und verständlich, Montagezeit 60-70 Minuten.  
Diese Punktzahl wird vergeben, wenn die Anleitung verständlich und vollständig ist und die Montagezeit zwischen 60 und 70 Minuten beträgt.

50 Punkte: Anleitung vollständig, teilweise unverständlich, Montagezeit 30-40 Minuten.  
Diese Punktzahl wird vergeben, wenn die Anleitung zwar vollständig, aber teilweise schwer verständlich ist, die Montagezeit jedoch relativ kurz bleibt (30-40 Minuten).

40 Punkte: Anleitung vollständig, teilweise unverständlich, Montagezeit 40-50 Minuten.  
Diese Bewertung wird erreicht, wenn die Anleitung vollständig, aber teilweise schwer verständlich ist und die Montage zwischen 40 und 50 Minuten dauert.

30 Punkte: Anleitung unvollständig, Montagezeit 50-60 Minuten.  
Diese Punktzahl wird vergeben, wenn die Anleitung unvollständig ist und die Montagezeit zwischen 50 und 60 Minuten beträgt.

20 Punkte: Anleitung unvollständig, Montagezeit 60-70 Minuten.

Dies wird vergeben, wenn die Anleitung unvollständig ist und die Montagezeit zwischen 60 und 70 Minuten liegt.

10 Punkte: Anleitung unverständlich, Montagezeit > 70 Minuten.

Diese niedrigste Punktzahl wird vergeben, wenn die Anleitung unverständlich ist und die Montagezeit mehr als 70 Minuten dauert.

## 2. Stabilität der Kupplung

### Testdurchführung:

Schritt 1: Die Kupplung wurde gemäß der Montageanleitung am Fahrrad befestigt. Dabei wurde die Kupplung in der in der Anleitung beschriebenen Position angebracht und sorgfältig befestigt. Es wurde anschließend überprüft, dass die Kupplung fest und ohne Spiel am Fahrrad befestigt ist. Hierbei war die Sicherstellung der korrekten Ausrichtung entscheidend.

Schritt 2: Der Fahrradanhänger wurde an die Kupplung angehängt. Der Fahrradanhänger wurde sicher an der Kupplung befestigt und es wurde sichergestellt, dass sämtliche Verriegelungsmechanismen richtig eingerastet sind. Jede Verbindungsstelle wurde genauestens inspiziert, um sicherzustellen, dass keine Lücken oder Bewegungen vorhanden sind, die die Sicherheit beeinträchtigen könnten.

Schritt 3: Mit dem Fahrradanhänger wurden scharfe Kurven und plötzliche Stopps durchgeführt. Während dieser Phase wurden verschiedene Manöver durchgeführt, um die Stabilität der Kupplung unter dynamischen Bedingungen zu testen. Dazu gehörten scharfe Kurven und abrupte Bremsvorgänge, um zu beobachten, ob die Kupplung ihre Position hält und der Anhänger nicht seitlich ausschwenkt oder wackelt. Besondere Aufmerksamkeit wurde darauf gelegt, ob unerwünschte Bewegungen oder ungewöhnliche Geräusche auftreten.

Schritt 4: Nach der Testfahrt wurde die Kupplung erneut überprüft. Nach den dynamischen Tests wurde die Kupplung einer gründlichen Inspektion unterzogen. Es wurde geprüft, ob sich jegliche Schrauben gelockert hatten, und ob Anzeichen von Abnutzung oder Materialermüdung an der Kupplung oder ihren Befestigungen erkennbar waren. Jede Verbindung und Befestigung wurde nochmals mit einem Drehmomentschlüssel überprüft.

### Punkteverteilung:

100 Punkte: Kupplung bleibt stabil in allen Tests, keine Schrauben locker. Diese Punktzahl wird erreicht, wenn die Kupplung während aller durchgeführten Tests stabil bleibt und nach der Testfahrt keine Veränderungen oder Lockerungen an Schrauben oder anderen Befestigungselementen festgestellt werden können.

90 Punkte: Kupplung bleibt stabil, minimale Lockerung der Schrauben. Diese Punktzahl wird vergeben, wenn die Kupplung während der Testfahrt stabil bleibt, jedoch nach der Inspektion minimale Lockerungen bei den Schrauben festgestellt werden, die keine erhebliche Beeinträchtigung der Funktion darstellen.

80 Punkte: Kupplung bleibt stabil, leichte Bewegung bei scharfen Kurven. Diese Punktzahl wird vergeben, wenn die Kupplung grundsätzlich stabil bleibt, aber während scharfer Kurvenfahrten eine leichte Bewegung oder Verlagerung beobachtet wird.

70 Punkte: Kupplung zeigt leichte Instabilität bei plötzlichen Stopps. Diese Punktzahl wird erreicht, wenn die Kupplung bei plötzlichen Stopps eine leichte Instabilität zeigt, sprich geringfügige Bewegungen oder Wackeln des Anhängers festgestellt werden.

60 Punkte: Kupplung zeigt moderate Instabilität bei scharfen Kurven. Diese Punktzahl wird vergeben, wenn bei scharfen Kurven eine moderate Instabilität der Kupplung auftritt, was zu einer merklichen Bewegung des Anhängers führt.

50 Punkte: Kupplung zeigt moderate Instabilität bei plötzlichen Stopps. Diese Punktzahl wird erreicht, wenn die Kupplung bei abrupten Bremsvorgängen eine moderate Instabilität zeigt, die den Anhänger deutlich bewegt.

40 Punkte: Kupplung zeigt deutliche Instabilität bei scharfen Kurven. Diese Punktzahl wird vergeben, wenn die Kupplung bei scharfen Kurvenfahrten eine deutliche Instabilität aufweist, was dazu führt, dass der Anhänger stark ausschwenkt oder wackelt.

30 Punkte: Kupplung zeigt deutliche Instabilität bei plötzlichen Stopps.

Diese Punktzahl wird erreicht, wenn die Kupplung bei plötzlichen Stopps eine deutliche Instabilität zeigt, die zu einem starken Ausschlagen oder Wackeln des Anhängers führt.

20 Punkte: Kupplung zeigt erhebliche Instabilität bei normalen Fahrbedingungen.

Diese Punktzahl wird vergeben, wenn bereits bei normalen Fahrbedingungen eine erhebliche Instabilität der Kupplung festgestellt wird, die auf eine potenzielle Gefahr hinweist.

10 Punkte: Kupplung ist nicht sicher und zeigt starke Instabilität.

Diese Punktzahl wird erreicht, wenn die Kupplung während der Tests als nicht sicher eingestuft wird und starke Instabilitäten auftreten, die das Risiko eines Ausfalls oder Unfalls signifikant erhöhen.

### 3. Gewichtsbelastung

#### Testdurchführung:

Schritt 1: Der Anhänger wurde zunächst ohne zusätzliche Belastung getestet.

Im ersten Schritt wurde der Anhänger ohne jegliche zusätzliche Ladung einem Test unterzogen, um die Grundstabilität zu überprüfen. Der Testlauf beinhaltete eine kurze Runde auf ebenem Untergrund, um sicherzustellen, dass alle grundlegenden Funktionen des Anhängers ordnungsgemäß arbeiten und keine anfänglichen Instabilitäten oder sichtbaren strukturellen Probleme vorhanden sind. Während dieses Tests wurden die Achsen, Räder und Verbindungen besonders beobachtet, um sicherzustellen, dass sie keine Anomalien aufweisen.

Schritt 2: Der Anhänger wurde mit dem maximal zulässigen Gewicht beladen.

Im zweiten Schritt wurde der Anhänger bis zur maximal zugelassenen Belastungsgrenze beladen. Die Beladung bestand aus Gewichten, die sorgfältig und gleichmäßig entlang der Ladefläche des Anhängers verteilt wurden, um eine repräsentative Nutzung unter Vollast zu simulieren. Dies umfasste die genaue Kalibrierung und Kontrolle der platzierten Gewichte, um sicherzustellen, dass die Verteilung der Last keinen ungleichmäßigen Druck auf spezifische Teile des Anhängers ausübt.

Schritt 3: Mit dem beladenen Anhänger wurde eine Testfahrt über verschiedene Untergründe durchgeführt. Der dritte Schritt beinhaltete eine ausgedehnte Testfahrt mit dem voll beladenen Anhänger, bei der verschiedene Straßentypen und Untergründe befahren wurden. Zu den getesteten Untergründen gehörten Asphaltstraßen, die als primäre Teststrecke dienten, Schotterwege, um Stabilität und Belastbarkeit unter rauen Bedingungen zu prüfen, sowie Grasflächen, um die Fähigkeit des Anhängers zu bewerten, unebenen und weichen Untergrund zu bewältigen. Während dieser Teststrecken wurde die Fahreigenschaft, Stabilität und Handhabung des Anhängers in verschiedenen Szenarien und möglichen Alltagssituationen bewertet.

Schritt 4: Nach der Testfahrt wurden die Verbindungen und die Struktur des Anhängers überprüft.

Im vierten Schritt, nach der ausführlichen Testfahrt, wurden alle wesentlichen Verbindungen und Bauteile des Anhängers gründlich inspiziert. Dies beinhaltete detaillierte Überprüfungen auf strukturelle Integrität, Lockerung von Teilen und potentielle Verformungen. Komponenten wie Achsen, Aufhängungen, und die Zugvorrichtung wurden genauestens untersucht, um festzustellen, ob der Anhänger nach der Belastung und Fahrt an Stabilität oder Strukturintegrität eingebüßt hat.

#### Punkteverteilung:

100 Punkte: Anhänger bleibt stabil, keine Schäden oder Lockerungen.

Die maximale Punktzahl wird erreicht, wenn der Anhänger unter Beladung und nach der Testfahrt keine Anzeichen von strukturellen Schwächen oder lockeren Komponenten aufweist. Es wurden keinerlei Schäden festgestellt, und alle Teile bleiben fest und stabil montiert.

90 Punkte: Anhänger bleibt stabil, minimale Lockerungen.

Leichte Abzüge gibt es bei minimalen, vernachlässigbaren Lockerungen von Teilen, die weder die Funktion noch die Sicherheit des Anhängers beeinträchtigen. Diese Lockerungen sollten leicht behoben werden können.

80 Punkte: Anhänger bleibt stabil, leichte Verformungen.

Bei leichten Verformungen, die die Stabilität nicht maßgeblich beeinträchtigen, wird die Punktzahl entsprechend angepasst. Diese Verformungen sollten die strukturelle Integrität des Anhängers nicht gefährden und müssen leicht behebbar sein.

70 Punkte: Anhänger zeigt leichte Instabilität bei maximaler Beladung.

Wenn der Anhänger bei maximaler Beladung Anzeichen von Instabilität zeigt, aber weiterhin funktional bleibt und keine signifikanten Schäden aufweist, wird eine Punktzahl von 70 vergeben.

60 Punkte: Anhänger zeigt moderate Instabilität bei maximaler Beladung.

Moderate Instabilität bei voller Beladung, die die Handhabung und Sicherheit des Anhängers in gewissem Maße beeinträchtigt, führt zu einer Punktzahl von 60.

50 Punkte: Anhänger zeigt moderate Instabilität und leichte Schäden.  
Moderate Instabilität gepaart mit kleineren, aber sichtbaren Schäden an der Struktur oder Verbindungen führt zu einer halbierten Punktzahl.

40 Punkte: Anhänger zeigt deutliche Instabilität bei maximaler Beladung.  
Deutlich merkbare Instabilität während der Fahrt mit maximaler Beladung, die die Betriebssicherheit beeinträchtigt, führt zu einer deutlichen Abwertung.

30 Punkte: Anhänger zeigt deutliche Instabilität und Schäden.  
Deutliche Instabilität zusammen mit sichtbaren Schäden, die die Funktion und Sicherheit erheblich beeinträchtigen, resultieren in einer drastischen Reduktion der Punkte.

20 Punkte: Anhänger zeigt erhebliche Instabilität bei normaler Beladung.  
Erhebliche Instabilität schon bei normaler (nicht maximaler) Beladung weist auf signifikante Mängel hin und führt zu einer sehr niedrigen Punktzahl.

10 Punkte: Anhänger ist nicht sicher und zeigt starke Instabilität.  
Wenn der Anhänger unter den Testbedingungen als unsicher eingestuft wird, deutliche strukturelle Schwächen oder Beschädigungen zeigt und somit nicht mehr sicher betrieben werden kann, erhält er die minimal mögliche Punktzahl.

## 4. Manövrierfähigkeit

### Testdurchführung:

Schritt 1: Der Anhänger wurde zunächst bei niedriger Geschwindigkeit getestet.

In diesem ersten Schritt haben wir den Anhänger mit niedriger Geschwindigkeit bewegt und dabei unterschiedliche Manöver vorgenommen. Enge Kurvenfahrten und Slalomfahrten waren Teil des Tests, um die Manövrierfähigkeit des Anhängers bei kontrollierten Geschwindigkeiten zu untersuchen. Dies half uns, die Basisstabilität und das Lenkverhalten des Anhängers unter minimaler Belastung zu beurteilen.

Schritt 2: Die Geschwindigkeit wurde schrittweise erhöht.

Nach erfolgreichem Abschluss der Tests bei niedriger Geschwindigkeit haben wir die Geschwindigkeit schrittweise erhöht. Dabei haben wir die Stabilität und Reaktionsfähigkeit des Anhängers bei mittleren Geschwindigkeiten getestet. Dies schloss erneut das Fahren durch enge Kurven und die Durchführung von Slalomfahrten ein, um zu sehen, wie der Anhänger unter diesen Bedingungen reagiert.

Schritt 3: Der Anhänger wurde bei hoher Geschwindigkeit getestet.

Nachdem die Tests bei mittlerer Geschwindigkeit zufriedenstellend abgeschlossen waren, haben wir den Anhänger bei hoher Geschwindigkeit getestet. In diesem Schritt führten wir plötzliche Richtungswechsel und Stopps durch, um die Grenzen der Manövrierfähigkeit zu ermitteln. Ziel war es, festzustellen, wie der Anhänger bei hohen Geschwindigkeiten reagiert, insbesondere im Hinblick auf seine Reaktionsschnelligkeit und Stabilität bei abrupten Manövern.

Schritt 4: Nach den Testfahrten wurden die Verbindungen und die Struktur des Anhängers überprüft.

Nach Abschluss der Fahrtests wurden die physischen Verbindungen und die strukturelle Integrität des Anhängers gründlich überprüft. Wir kontrollierten, ob sich Teile gelockert oder verformt haben, um sicherzustellen, dass keine Schäden oder Abnutzungserscheinungen aufgetreten sind, die die Sicherheit oder Funktionsfähigkeit des Anhängers beeinträchtigen könnten.

### Punkteverteilung:

100 Punkte: Anhänger bleibt stabil und reaktionsfähig bei allen Geschwindigkeiten.

Diese Punktzahl wird erreicht, wenn der Anhänger bei allen getesteten Geschwindigkeiten (niedrig, mittel und hoch) stabil bleibt und schnell und zuverlässig auf alle Manöver reagiert, ohne dass es zu Instabilität oder Sicherheitsbedenken kommt.

90 Punkte: Anhänger bleibt stabil, minimale Instabilität bei hoher Geschwindigkeit.

Für diese Punktzahl muss der Anhänger bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten stabil bleiben. Bei hoher Geschwindigkeit darf nur eine minimale Instabilität auftreten, die jedoch die Sicherheit oder Manövrierfähigkeit nicht wesentlich beeinträchtigt.

80 Punkte: Anhänger bleibt stabil, leichte Instabilität bei hoher Geschwindigkeit.

Hier muss der Anhänger bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten stabil bleiben, aber bei hoher Geschwindigkeit kann eine leichte Instabilität beobachtet werden, die aber keinen signifikanten Einfluss auf die Sicherheit oder das Lenkverhalten hat.

70 Punkte: Anhänger zeigt leichte Instabilität bei mittlerer Geschwindigkeit.

Diese Punktzahl wird vergeben, wenn der Anhänger bei niedriger Geschwindigkeit stabil bleibt, aber leichte Instabilität bei mittlerer Geschwindigkeit zeigt. Bei hoher Geschwindigkeit bleibt die Instabilität tolerierbar.

60 Punkte: Anhänger zeigt moderate Instabilität bei mittlerer Geschwindigkeit.

Der Anhänger zeigt bei mittlerer Geschwindigkeit merkbare Instabilität, bleibt jedoch bei niedrigen Geschwindigkeiten stabil. Bei hoher Geschwindigkeit kann ebenfalls leichte Instabilität auftreten.

50 Punkte: Anhänger zeigt moderate Instabilität und leichte Schäden bei hoher Geschwindigkeit.

Diese Punktzahl wird erreicht, wenn der Anhänger bei niedriger und mittlerer Geschwindigkeit relativ stabil bleibt, aber bei hoher Geschwindigkeit moderate Instabilität und erste Anzeichen von leichten Schäden aufweist.

40 Punkte: Anhänger zeigt deutliche Instabilität bei mittlerer Geschwindigkeit.  
Hier zeigt der Anhänger deutliche Instabilität bei mittlerer Geschwindigkeit. Dies könnte die Sicherheit und Handhabbarkeit beeinträchtigen, auch wenn er bei niedriger Geschwindigkeit noch stabil ist.

30 Punkte: Anhänger zeigt deutliche Instabilität und Schäden bei hoher Geschwindigkeit.  
Der Anhänger zeigt bei hoher Geschwindigkeit deutliche Instabilität und Schäden. Diese Instabilität ist so stark, dass sie die Sicherheit und Funktionalität erheblich beeinträchtigt.

20 Punkte: Anhänger zeigt erhebliche Instabilität bei normaler Geschwindigkeit.  
Für diese Punktzahl muss der Anhänger bereits bei normalen Fahrgeschwindigkeiten erhebliche Instabilität zeigen, was die Handhabbarkeit und Sicherheit ernsthaft beeinträchtigt.

10 Punkte: Anhänger ist nicht sicher und zeigt starke Instabilität bei allen Geschwindigkeiten.  
Diese niedrigste Punktzahl wird vergeben, wenn der Anhänger bei allen getesteten Geschwindigkeiten (niedrig, mittel und hoch) starke Instabilität zeigt und somit als nicht sicher eingestuft werden kann.

## 5. Wetterbeständigkeit

### Testdurchführung:

Schritt 1: Der Anhänger wurde im Freien aufgestellt.

Es wurde sichergestellt, dass der Anhänger auf einer flachen und ebenen Fläche sicher positioniert wurde. Vor dem Test wurde jeder Verbindungsbereich sorgfältig überprüft, um sicherzustellen, dass alle Verschlüsse und Verbindungen fest angezogen sind. Diese Vorbereitung ist wichtig, um Bedingungen zu schaffen, die einem realistischen Nutzungsszenario entsprechen.

Schritt 2: Eine haushaltsübliche Gartenspritze wurde verwendet, um Regen zu simulieren.

Der Anhänger wurde systematisch und gleichmäßig von allen Seiten mit Wasser besprüht. Hierbei wurde eine haushaltsübliche Gartenspritze verwendet, um die Regenbedingungen nachzuahmen. Die Besprühung erfolgte kontinuierlich über eine Dauer von insgesamt 15 Minuten. Dabei wurde darauf geachtet, dass alle Teile des Anhängers, einschließlich Dach, Wände und Basis, gleichmäßig benetzt wurden.

Schritt 3: Während der Besprühung wurde beobachtet, wie das Wasser vom Anhänger abläuft.

Während des Besprühungsvorgangs wurde genau beobachtet, wie das Wasser sich auf der Oberfläche des Anhängers verhält. Es wurde darauf geachtet, ob Wasser in den Innenraum des Anhängers eindringt, insbesondere an den Fugen, Türen und Fensterbereichen. Ebenso wurde untersucht, ob sich an bestimmten Stellen Wasser ansammelt oder abläuft, was auf potenzielle Schwachstellen hinweisen könnte.

Schritt 4: Nach der Besprühung wurde der Anhänger gründlich untersucht.

Unmittelbar nach Abschluss der Besprühung wurde der Anhänger einer gründlichen Inspektion unterzogen. Es wurde sorgfältig geprüft, ob Wasser in den Innenraum eingedrungen ist und ob Materialien wie Holz, Metall oder Kunststoff durch die Nässe beschädigt oder beeinträchtigt wurden. Zudem wurde überprüft, ob sich Teile des Anhängers, wie Schrauben oder Verbindungselemente, durch die Feuchtigkeit gelockert haben.

Schritt 5: Der Anhänger wurde für 24 Stunden an der Luft getrocknet.

Nach der Inspektion wurde der Anhänger an der Luft getrocknet, indem er 24 Stunden lang im Freien stehen blieb, um alle verbleibenden Feuchtigkeitsreste vollständig verdunsten zu lassen. Nach der Trocknungszeit wurde eine erneute Prüfung durchgeführt, um festzustellen, ob durch die Besprühung und anschließende Trocknung Schäden oder Verformungen am Material sichtbar wurden.

### Punkteverteilung:

100 Punkte: Der Anhänger zeigt keinerlei Wassereintritte, keine sichtbaren Schäden und keine Verformungen der Materialien oder Strukturelemente. Die gesamte Bauweise bleibt intakt und vollständig funktionsfähig.

90 Punkte: Der Anhänger zeigt nur minimale Wasserspuren oder Tropfenbildung im Innenraum, die nicht zu Schäden oder Verformungen führen. Alle Materialien und Verbindungselemente bleiben intakt.

80 Punkte: Der Anhänger weist leichte Wassereintritte auf, jedoch ohne sichtbare Schäden oder Verformungen der Materialien. Die Gesamtkonstruktion behält ihre Integrität bei.

70 Punkte: Der Anhänger zeigt leichte Wassereintritte sowie minimale Schäden oder Verformungen. Die Struktur bleibt jedoch weitgehend funktionsfähig und stabil.

60 Punkte: Der Anhänger weist moderate Wassereintritte auf, jedoch keine sichtbaren Schäden oder Verformungen an den Materialien. Die gesamte Struktur bleibt weitgehend intakt.

50 Punkte: Der Anhänger hat moderate Wassereintritte sowie minimale Schäden oder Verformungen an einigen Materialien oder Verbindungselementen. Die Funktionsfähigkeit wird nur geringfügig beeinträchtigt.

40 Punkte: Der Anhänger zeigt deutliche Wassereintritte, jedoch keine sichtbaren Schäden oder Verformungen der Materialien. Die Struktur behält eine Grundformstabilität bei.

30 Punkte: Der Anhänger weist deutliche Wassereintritte sowie minimale Schäden oder Verformungen in einigen Bereichen auf. Die Gesamtkonstruktion beginnt, an Integrität zu verlieren.

20 Punkte: Der Anhänger zeigt erhebliche Wassereintritte, jedoch bleiben die Materialien unbeschädigt und ohne sichtbare Verformungen. Die Struktur ist jedoch stark beeinträchtigt.

10 Punkte: Der Anhänger zeigt erhebliche Wassereintritte sowie deutliche Schäden oder Verformungen an den Materialien. Die gesamte Struktur ist schwerwiegend beeinträchtigt und möglicherweise nicht mehr funktionsfähig.