

Vorwort

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

wir freuen uns, dass Sie sich für den Prüfplan dieses Praxistests interessieren. Dieses Dokument gibt Ihnen einen umfassenden Überblick über die Methoden und Verfahren, mit denen wir den praktischen Teil des Tests ausgewertet haben. Unser Ziel ist es, Ihnen eine transparente und nachvollziehbare Grundlage zur Verfügung zu stellen, die es Ihnen ermöglicht, die Qualität und Eignung der getesteten Produkte eigenständig zu beurteilen.

In diesem Dokument wird detailliert erläutert, wie die Kriterien im praktischen Teil dieses Tests bewertet wurden und wie die Punkteverteilung zustande kam. Ein besonderes Merkmal unserer Tests ist, dass die Produkte von Verbrauchern in realen Anwendungssituationen geprüft werden, anstatt in einem Laborumfeld. Dies stellt sicher, dass die Ergebnisse die tatsächliche Nutzererfahrung widerspiegeln und für Sie als Verbraucher besonders relevant sind, aber dadurch auch subjektive Eindrücke wiedergeben können. Unsere Praxistests sind auf eine Dauer von zwei bis drei Wochen ausgelegt, um eine realistische und praxisnahe Bewertung zu gewährleisten.

Wenn Sie sich auch für die Bewertung unserer anderen Testkriterien wie Verpackung und Inhalt, Produktverarbeitung und Erscheinungsbild oder Preis-Leistungs-Verhältnis sowie den Bewertungen von Verbrauchern interessieren, 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.

Inhalt und Aufbau des Dokuments:

1. Testdurchführung

In diesem Abschnitt wird detailliert beschrieben, wie die Tests durchgeführt wurden. Jeder Testschritt wird präzise erläutert, um die Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse sicherzustellen. Die Testdurchführung ist in mehrere Schritte unterteilt, die für jedes Kriterium spezifisch beschrieben werden.

2. Punkteverteilung

Dieser Abschnitt gibt einen Überblick über die Bewertungsskala, nach der die Punkte vergeben wurden. Die Punkteverteilung wird für jedes Kriterium separat dargestellt, sodass die Leistung der Produkte in den verschiedenen Bereichen nachvollzogen werden kann.

Unser Prüfplan zielt darauf ab, eine umfassende und transparente Bewertung der Produkte zu gewährleisten. Durch die detaillierte Beschreibung der Testmethoden und die klare Punkteverteilung möchten wir Ihnen ein zuverlässiges Werkzeug an die Hand geben, um fundierte Entscheidungen treffen zu können.

Auf den nächsten Seiten werden die einzelnen Prüfkriterien, die detaillierte Testdurchführung sowie die Punkteverteilung genauer erläutert.

Ihr Prüfengel Team

1. Rutschfestigkeit

Testdurchführung:

Schritt 1: Vorbereitung der Rampe

In diesem ersten Schritt wurde die Auffahrrampe sorgfältig auf einer ebenen Fläche platziert, um sicherzustellen, dass keine unvorhergesehenen Bewegungen während des Tests auftreten. Die Oberfläche wurde visuell überprüft und gegebenenfalls gereinigt, um Verunreinigungen zu entfernen, die das Testergebnis verfälschen könnten.

Schritt 2: Anwendung von Wasser

Die zweite Phase des Tests beinhaltete die Benetzung der Rampenoberfläche. Hierbei wurde ein Sprühgerät verwendet, um die Oberfläche gleichmäßig mit einer dünnen Wasserschicht zu bedecken. Ziel war es, eine realistische nasse Oberfläche zu schaffen, die häufige Bedingungen simuliert, die zu Rutschgefahren führen können. Die Wasserverteilung wurde auf Gleichmäßigkeit überprüft, um die Testbedingungen für alle nachfolgenden Schritte konsistent zu halten.

Schritt 3: Test mit rutschfesten Schuhen

In diesem Schritt ging eine Testperson mit speziell für Rutschfestigkeit entwickelten Schuhen mehrfach die Rampe hinauf und hinunter. Dabei wurde die Haftung der Schuhsohle auf der nassen Oberfläche sorgfältig beobachtet und dokumentiert. Der Fokus lag darauf, festzustellen, ob die spezielle Gummimischung und das Profil der Schuhsohle ausreichende Stabilität bieten.

Schritt 4: Test mit normalen Schuhen

Der abschließende Test wurde mit gewöhnlichen Straßenschuhen durchgeführt. Die Testperson wiederholte den Ablauf des vorherigen Schritts, um einen Vergleich der Rutschfestigkeit zwischen den beiden Schuhtypen zu ermöglichen. Besonders geachtet wurde auf Stellen, an denen die Haftung bei normalen Schuhen kritisch sein könnte.

Punkteverteilung:

100 Punkte: Diese Punktzahl wird vergeben, wenn die Testperson sowohl mit rutschfesten als auch normalen Schuhen keinerlei Rutschgefahr bemerkt. Dies würde bestätigen, dass die Rampe auch unter nassen Bedingungen sicher ist.

90 Punkte: Alternativ wird diese Punktzahl erreicht, wenn nur mit normalen Schuhen eine minimale Rutschgefahr besteht und die rutschfesten Schuhe hervorragenden Schutz bieten.

80 Punkte: Ein Ergebnis von 80 Punkten wird erzielt, wenn die Testperson beim Gehen mit normalen Schuhen eine leichte Rutschgefahr feststellt, jedoch mit rutschfesten Schuhen eine vollständige Haftung vorliegt.

70 Punkte: Sollten normale Schuhe eine spürbare Rutschgefahr darstellen, während rutschfeste Schuhe nur minimalen Haltverlust zeigen, wird diese Bewertung vergeben.

60 Punkte: Diese Bewertung erfolgt, wenn die Testperson bei normalen Schuhen eine deutliche Rutschgefahr und bei rutschfesten Schuhen spürbare Stabilitätsprobleme feststellt.

50 Punkte: Hier wird die Punktzahl 50 vergeben, wenn normale Schuhe eine hohe Rutschgefahr und rutschfeste Schuhe immer noch eine deutliche Haftungsschwäche aufweisen.

40 Punkte: Diese Punktzahl wird erreicht, wenn ein sehr hohes Risiko bei normalen Schuhen und ein hohes Risiko bei rutschfesten Schuhen festgestellt wird.

30 Punkte: Sollte sich herausstellen, dass normale Schuhe extrem unsicher sind und mit rutschfesten Schuhen sehr hohe Rutschgefahren bestehen, wird 30 Punkte vergeben.

20 Punkte: Bei völliger Haftverlust mit normalen Schuhen und extremer Rutschgefahr auch mit rutschfesten Schuhen werden 20 Punkte vergeben.

10 Punkte: Die niedrigste Wertung wird vergeben, wenn in keinem der beiden Schuhtypen noch Halt gefunden werden kann.

Ich hoffe, diese detaillierte Beschreibung hilft Ihnen weiter.

2. Stabilität bei Nässe

Testdurchführung:

Schritt 1: Platzierung der Rampe

In diesem Schritt wurde die Rampe auf einem nassen Untergrund positioniert, um realistische Bedingungen zu simulieren, die möglicherweise bei Regen oder in feuchten Umgebungen auftreten. Die Oberfläche wurde vorher gründlich mit Wasser benetzt, um sicherzustellen, dass die Bedingungen konstant und nachvollziehbar sind.

Schritt 2: Belastungstest

Ein Gewicht von 100 kg wurde gleichmäßig auf der gesamten Fläche der Rampe verteilt. Dies wurde sorgfältig durchgeführt, um sicherzustellen, dass das Gewicht die Rampe gleichmäßig belastet und um die Stabilität der Konstruktion unter dieser spezifischen Lastbedingung zu prüfen. Ziel war es festzustellen, ob und wie die Rampe unter diesen Umständen nachgibt oder sich verhält.

Schritt 3: Beobachtung der Bewegung

Es wurde genau beobachtet, ob die Rampe unter der aufgebrachten Last verrutscht, sich verschiebt oder in irgendeiner Form destabilisiert wird. Besondere Aufmerksamkeit galt möglichen Bewegungen, die eine potenzielle Gefahr darstellen könnten und die Funktionsweise der Rampe beeinträchtigen würden. Diese Beobachtungen wurden dokumentiert, um das Verhalten der Rampe unter Last nachvollziehbar zu machen.

Schritt 4: Wiederholung bei unterschiedlichen Neigungswinkeln

Um die Stabilität der Rampe unter verschiedenen Bedingungen zu testen, wurde der Test bei unterschiedlichen Neigungswinkeln wiederholt. Die Rampenneigung wurde stufenweise angepasst und für jeden Winkel wurden die Tests erneut durchgeführt. Ziel war es, die Grenzen der Stabilität zu identifizieren und herauszufinden, wie sich die Neigung auf die Rutschgefahr oder mögliche Bewegungen der Rampe auswirkt.

Punkteverteilung:

100 Punkte: Diese Punktzahl wird vergeben, wenn die Rampe sowohl bei flachen als auch bei steilen Neigungswinkeln komplett stabil bleibt. Es gab keinerlei Bewegung oder Verrutschen, was auf eine hervorragende Stabilität hinweist.

90 Punkte: Diese Punktzahl gilt, wenn die Rampe nur bei den steilsten Neigungswinkeln eine minimale Bewegung zeigt, während sie bei moderaten und flachen Winkeln stabil bleibt.

80 Punkte: Erreicht, wenn bei den steilsten Winkeln leichte Bewegungen erkennbar sind, bei moderaten Winkeln jedoch keine Bewegung auftritt, was auf gute, aber nicht perfekte Stabilität hinweist.

70 Punkte: Bei dieser Punktzahl registriert man spürbare Bewegungen bei den steilsten Winkeln, während die Rampe bei mäßigen Winkeln nur leichte Bewegungen zeigt.

60 Punkte: Deutliche Bewegung bei den steilsten Winkeln und spürbare Bewegung bei mittelmäßigen Winkeln kennzeichnen diese Punktzahl.

50 Punkte: Hohe Bewegungen bei den steilsten Winkeln sind festzustellen, und es gibt deutliche Bewegungen bei mäßigen Winkeln.

40 Punkte: Sehr hohe Bewegungen bei den steilsten Winkeln, begleitet von hohen Bewegungen bei mittelmäßigen Winkeln führen zu dieser Bewertung.

30 Punkte: Die Rampe zeigt extreme Bewegungen bei den steilsten Winkeln und sehr hohe Bewegungen bei mäßigen Winkeln, was die Stabilität stark beeinträchtigt.

20 Punkte: Diese Punktzahl wird vergeben, wenn die Rampe bei den steilsten Winkeln keinerlei Stabilität zeigt und extreme Bewegungen bei mäßigen Winkeln aufweist.

10 Punkte: Die geringste Punktzahl, die einer kompletten Stabilitätsaufgabe der Rampe entspricht, da bei allen getesteten Winkeln keinerlei Stabilität vorhanden ist.

3. Auffahrgeräusche

Testdurchführung:

Schritt 1: Vorbereitung des Fahrzeugs

In der ersten Phase wurde das Fahrzeug sorgfältig auf den anstehenden Geräuschttest vorbereitet. Dies beinhaltete die technische Überprüfung der Bremssysteme, der Federung und der Reifen, um sicherzustellen, dass alle Elemente einwandfrei funktionieren und das Fahrzeug den Test ohne technische Probleme durchlaufen kann. Anschließend wurde das Fahrzeug strategisch auf der Teststrecke positioniert, die eine Rampe umfasste, auf der das Fahrzeug wiederholt hoch- und herunterfahren würde, um unterschiedliche Szenarien zu simulieren.

Schritt 2: Messung der Lautstärke

Als nächstes wurde ein kalibrierter Schallpegelmessgerät in der Nähe der Rampe aufgestellt, um die Lautstärke der entstehenden Auffahrgeräusche genau zu erfassen. Während das Fahrzeug mehrmals die Rampe hinauffuhr, wurden systematisch die dabei entstehenden Geräuschpegel aufgezeichnet. Besondere Aufmerksamkeit wurde darauf gelegt, Hintergrundgeräusche zu minimieren, um sicherzustellen, dass die Messungen die tatsächlichen Geräusche des Fahrzeugs widerspiegeln.

Schritt 3: Vergleich mit Referenzwerten

Die während des Tests ermittelten Geräuschpegel wurden anschließend mit zuvor festgelegten Referenzwerten verglichen. Diese Werte definieren die Schwellenwerte, bei denen Geräuschpegel als akzeptabel betrachtet werden. Der Vergleich diente dazu, zu evaluieren, ob das Fahrzeug die akustischen Anforderungen erfüllt oder ob es in bestimmten Geschwindigkeitsbereichen Anpassungen benötigt.

Schritt 4: Wiederholung bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten

Um die Geradlinigkeit und Konsistenz der Geräuschpegel zu überprüfen, wurde der Test mit demselben Fahrzeug mehrmals bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten wiederholt. Dies sollte sicherstellen, dass die Auffahrgeräusche nicht nur in einem einzigen Szenario, sondern über eine Vielzahl von Fahrbedingungen hinweg akzeptabel bleiben. Die dabei gewonnenen Daten ermöglichten eine umfassende Analyse der Geräuschentwicklung.

Punkteverteilung:

100 Punkte: Diese Punktzahl wird erreicht, wenn der gemessene Geräuschpegel zu jeder Zeit und bei jeder durchgeführten Geschwindigkeit unter 50 dB bleibt, was bedeutet, dass das Fahrzeug über eine außergewöhnlich leise Betriebsweise verfügt und den höchsten Standard erfüllt.

90 Punkte: Erreicht wird diese Punktzahl, wenn der Geräuschpegel lediglich bei der Höchstgeschwindigkeit die Grenze von 50 dB überschreitet, jedoch darunter bleibt, wenn mit moderaten oder niedrigen Geschwindigkeiten gefahren wird.

80 Punkte: Diese Punktzahl wird vergeben, wenn der Geräuschpegel sowohl bei mittlerer als auch bei hoher Geschwindigkeit über 50 dB liegt, was zeigt, dass es Raum für Verbesserungen in den Geräuschminimierungssystemen gibt.

70 Punkte: Diese Punktzahl wird erreicht, wenn der Geräuschpegel bei mittleren und hohen Geschwindigkeiten sogar die Schwelle von 60 dB überschreitet, was auf signifikante Geräuschentwicklung hindeutet.

60 Punkte: Diese Punktzahl zeigt an, dass der Geräuschpegel bei Mittel- und Höchstgeschwindigkeit mehr als 70 dB erreicht, was darauf hinweist, dass die akustischen Anforderungen im Fahrbetrieb deutlich übertroffen werden.

50 Punkte: Diese Punktzahl weisen darauf hin, dass der Geräuschpegel sogar die 80-dB-Marke bei mittleren und hohen Geschwindigkeiten übertrifft, was akustische Komfortmängel anzeigt.

40 Punkte: Diese Punktvergabe erfolgt, wenn der Geräuschpegel bei mittleren und hohen Geschwindigkeiten über 90 dB liegt, was darauf hinweist, dass die Akustik des Fahrzeugs stark optimiert werden muss.

30 Punkte: Wird vergeben, wenn der Geräuschpegel bereits bei mittlerer Geschwindigkeit mehr als 100 dB beträgt, was auf ernsthafte Geräuschprobleme schließen lässt.

20 Punkte: Diese Punktzahl bedeutet, dass der Geräuschpegel bei niedrigen Geschwindigkeiten die 100-dB-Grenze übertrifft, was auf unakzeptable Lärmemissionen auch bei langsamer Fahrt hindeutet.

10 Punkte: Erreicht wird diese Punktzahl, wenn der Geräuschpegel bei allen getesteten Geschwindigkeiten die 100-dB-Marke überschreitet, was erhebliche akustische Defizite darstellt und dringende Maßnahmen zur Geräuschreduzierung erfordert.

4. Reifengrip

Testdurchführung:

Schritt 1: Vorbereitung der Testfläche

Um eine akkurat auswertbare Testumgebung sicherzustellen, wurde eine Rampe sorgfältig auf einer absolut ebenen und trockenen Fläche positioniert. Hierbei wurde besonders auf den festen Stand der Rampe geachtet, um während der Tests keinerlei Bewegungen oder Verschiebungen zu ermöglichen. Die Umgebung wurde zudem abgesperrt, um unerwünschte Einflüsse von außen auszuschließen.

Schritt 2: Fahrzeugtest

Ein ausgewähltes Testfahrzeug wurde mehrfach auf die Rampe gefahren, wobei das Fahren sowohl in aufsteigender als auch absteigender Richtung erfolgte. Ziel war es, den Grip der Reifen auf der texturierten Oberfläche der Rampe zu ermitteln. Die Fahrten wurden unter konstanter Geschwindigkeit und mit selben Fahrzeuggewicht durchgeführt, um konsistente Ergebnisse zu gewährleisten.

Schritt 3: Messung des Bremsweges

Bei jedem Durchgang wurde der Abstand gemessen, den das Fahrzeug benötigte, um nach Betätigen der Bremsen vollständig zum Stillstand zu kommen. Diese Messungen wurden präzise mit Lasermessgeräten durchgeführt, um Schwankungen im Bremsweg zu erfassen und genau zu dokumentieren.

Schritt 4: Wiederholung bei unterschiedlichen Wetterbedingungen

Um den Einfluss von Nässe auf den Reifengrip zu evaluieren, wurden die Tests der Schritte 2 und 3 unter simulierten nassen Bedingungen wiederholt. Hierzu wurde die Rampenoberfläche gleichmäßig mit Wasser benetzt. Die Tests wurden zügig ausgeführt, um zu verhindern, dass das Wasser verdunstet und die Bedingungen sich verändern.

Punkteverteilung:

100 Punkte: Werden erzielt, wenn das Fahrzeug in allen Tests, sowohl bei trockenen als auch bei nassen Bedingungen, bemerkenswert kurze Bremswege erbringt, ohne Verlängerungen zu verzeichnen. Dies deutet auf perfekten Grip hin.

90 Punkte: Erreicht, wenn der Grip auch bei Nässe hervorragend bleibt, wobei sich der Bremsweg unter nassen Bedingungen lediglich minimal verlängert.

80 Punkte: Diese Punktzahl wird vergeben, wenn der Grip bei Trockenheit hervorragend ist, aber bei Nässe eine spürbare, jedoch noch im akzeptablen Rahmen liegende Verlängerung des Bremsweges festgestellt wird.

70 Punkte: Guter Grip bei trockenen Testbedingungen, der jedoch bei nasser Oberfläche eine deutliche Verlängerung des Bremsweges aufweist, bleibt aber in einem noch ausreichend sicheren Bereich für reguläre Anwendungen.

60 Punkte: Bei trockenen Bedingungen zeigt sich schwacher Grip, und die Bremswege verlängern sich bei Nässe erheblich, jedoch nicht auf unkontrollierbare Weiten.

50 Punkte: Bei sämtlichen Testbedingungen, trocken wie nass, ist der Reifen-Grip dermaßen schlecht, dass die Bremswege extrem lang werden, was ein ernsthaftes Risiko darstellen kann.

40 Punkte: Sehr schlechter Grip bei trockenen Bedingungen, während sich der Reifen bei Nässe nahezu ohne Widerstand über die Rampenoberfläche bewegt, wodurch ein kontrolliertes Anhalten kaum möglich ist.

30 Punkte: Bei Tests auf der trockenen Oberfläche zeigt sich fast kein Grip der Reifen, der Zustand verschlechtert sich bei Nässe zu einem de facto ausbleibenden Grip.

20 Punkte: Kein Grip bei trockenen Testszenarien, das Fahrzeug rutscht unkontrolliert auf der Rampe, was eine Sicherheitsgefahr darstellt.

10 Punkte: Unter allen getesteten Bedingungen, ob trocken oder nass, zeigt das Fahrzeug keinerlei Fähigkeit, mittels der Reifen zu stoppen, wodurch die Sicherheit vollständig gefährdet ist.

5. Handhabung und Transportfähigkeit

Testdurchführung:

Schritt 1: Ermittlung des Gewichts

Um die Transportfähigkeit der Rampe hinsichtlich ihres Gewichts zu bewerten, wurde die Rampe zunächst auf eine präzise Waage gestellt. Dies diente dem Zweck, das genaue Gewicht zu erfassen und einzustufen, ob es im Bereich eines leichten bis sehr schweren Gegenstands liegt. Diese Messung ist entscheidend für die weitere Bewertung der Handhabung und Transportmöglichkeiten durch eine oder mehrere Personen.

Schritt 2: Test der Handhabung

Im zweiten Schritt wurde die praktische Handhabung der Rampe getestet. Eine Person wurde beauftragt, die Rampe anzuheben und sie über eine Strecke von 20 Metern zu tragen. Dieser Vorgang diente dazu zu bewerten, wie einfach oder schwierig es ist, die Rampe manuell zu transportieren und wie gut sie sich für den kurzfristigen Transport durch eine Person eignet. Das Augenmerk lag dabei auf dem Kraftaufwand und der Ergonomie während des Tragens.

Schritt 3: Bewertung der Verstaubarkeit

Im dritten Schritt wurde überprüft, ob die Rampe in einem typischen Kofferraum eines gängigen PKWs verstaut werden kann. Dazu wurde der Kofferraum eines gängigen Fahrzeugmodells genutzt, um den Platzbedarf der Rampe im Vergleich zum verfügbaren Raum zu bewerten. Diese Überprüfung ist wichtig, um die Alltagstauglichkeit und Mobilität der Rampe für den Transport im privaten PKW sicherzustellen.

Schritt 4: Wiederholung mit zusätzlicher Person

Im vierten Schritt wurde der Test der Handhabung zu Testzwecken mit einer zweiten Person wiederholt. Dabei lag der Fokus darauf, wie unterschiedliche Personenkonstellationen die Handhabung beeinflussen. Insbesondere wurde bewertet, ob die Zusammenarbeit zweier Personen die Ergonomie verbessert und die Transportfähigkeiten der Rampe qualitativ verändert.

Punkteverteilung:

100 Punkte: Die Rampe wiegt sehr wenig und kann mühelos und ergonomisch von einer einzigen Person transportiert werden. Zudem lässt sie sich problemlos und ohne Anpassungen im Kofferraum eines Standard-PKWs verstauen.

90 Punkte: Die Rampe weist ein geringfügig höheres Gewicht auf, kann jedoch ebenso mühelos von einer Person getragen werden. Die Verstaumöglichkeiten im Kofferraum sind knapp, aber akzeptabel.

80 Punkte: Die Rampe hat ein moderates Gewicht und ist mit etwas Mühe von einer Person tragbar. Im Kofferraum benötigt sie mehr Platz, was eine gewisse Anpassung der übrigen Ladung erfordert.

70 Punkte: Das Gewicht der Rampe ist schwer, sodass der Transport durch zwei Personen empfohlen wird. Sie passt in einen geräumigen Kofferraum, aber nur begrenzt in kleinere Fahrzeuge.

60 Punkte: Die Rampe ist sehr schwer und erfordert zum Tragen zwingend die Unterstützung zweier Personen. Im großen Kofferraum findet sie knapp Platz, jedoch sind dabei spezifische Bedingungen zu beachten.

50 Punkte: Die Rampe ist extrem schwer, was die Handhabung durch zwei Personen erschwert und zusätzliche Vorsichtsmaßnahmen erforderlich macht. Das Verstauen im großen Kofferraum ist für sich allein gesehen eine Herausforderung.

40 Punkte: Aufgrund ihres zu hohen Gewichts ist eine einfache Handhabung nahezu unmöglich. Im großen Kofferraum ist lediglich eine teils unvollständige Verstaung möglich.

30 Punkte: Die Rampe ist sehr unhandlich und erfordert spezielle Vorrichtungen für den Transport. In einem normalen Fahrzeug führt dies zu erheblichen Platzproblemen.

20 Punkte: Die Rampe kann von keiner einzelnen Person getragen werden und passt nicht in einen herkömmlichen PKW-Kofferraum. Besondere Maßnahmen sind erforderlich.

10 Punkte: Die Rampe ist praktisch unmöglich zu transportieren oder zu verstauen, da sie weder in einen Kofferraum passt noch von einer oder zwei Personen vernünftig gehandhabt werden kann.