OBEROENDE

# BATTERI-CERTIFIKAT

AVILOO
BATTERY DIAGNOSTICS

CERTIFIKATETS NUMMER: 14A2C69C-C77B-4CA6-8E2E-9A3495A749DD

## FORDON

**VARUMÄRKE:** Tesla
**MODELL:** Model Y - 60,7 kWh

**MÄTARSTÄLLNING:** 16 776 km
**VIN:** XP7YGCEJ9PB207126
**DATUM OCH TID:**
2026-09-23 13:51

**UTFÖRD AV:** Carla AB

## RESULTAT

Oberoende
**HÄLSOTILLSTÅND (SOH)**

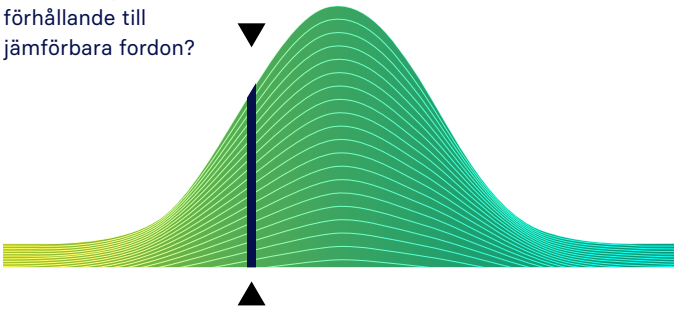
# 95,6 %

**ENERGI** 58kWh | 61kWh

**WLTP-OMRÅDE** 435km | 455km

## BETYG

**RIKTMÄRKE**
Hur står sig ditt fordon i förhållande till jämförbara fordon?



under genomsnittet | genomsnitt | över genomsnittet

## KONTROLLER

- Batterihanteringssystem (BMS) ✓
- Batterisensor ✓
- Batterimätningar ✓
- Spänningar i battericeller ✓
- Fordonskommunikation ✓

SCAN FOR DETAILS

## UTVÄRDERING

### GOD HÄLSA – INGA AVVIKELSER UPPTÄCKTA

Baserat på den detaljerade batteridiagnostik som utförts med AVILOO FLASH Test intygar vi härmed att drivbatteriet i detta fordon är i gott skick.

Drivbatteriet är därför officiellt AVILOO-certifierat.

Dr. Marcus Berger, CEO

CARA Approved Battery Health Check

THIS BATTERY IS TESTED AND AVILOO CERTIFIED
AVILOO CERTIFIED

## ENERGI

| | Brutto | Netto (nominellt) | Användbar |
|---|---|---|---|
| Nuvarande: | 58,0kWh | 58,0kWh | 55,3kWh |
| Ny: | 60,7kWh | 60,7kWh | 57,9kWh |

## SENSORER

| | |
|---|---|
| Spänningssensor | ✓ |
| Strömsensor | ✓ |
| Temperatursensorer | ✓ |
| Cellspänningssensorer | ✓ |

## RÄCKVIDD

| | WLTP | Typisk |
|---|---|---|
| Nuvarande: | 435km | 330km |
| Ny: | 455km | 345km |

## BMS

| | Värde | Status |
|---|---|---|
| BMS-laddningstillstånd (SoC)*: | 36% | |
| SoC-beräkningens noggrannhet: | | ✓ |
| BMS-hälsotillstånd (SoH)*: | 95% | |
| SoH-beräkningens noggrannhet: | | ✓ |

## UTFÖRANDEPROTOKOLL

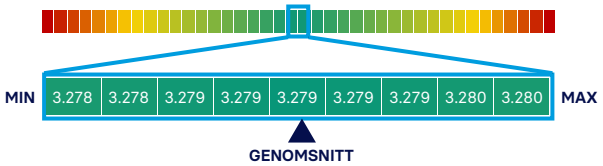
| AVILOO Box ansluten. | 13:51:55 |
|---|---|
| FLASH Test har startat. | ✓ |
| Fordonet upptäcktes. | ✓ |
| Startar datainsamling. | ✓ |
| Datainsamling slutförd. | ✓ |
| Analyserar data. | ✓ |
| Analysen är slutförd. | ✓ |

## MÄTNINGAR

| | Min | Max | Delta | Status |
|---|---|---|---|---|
| Batteriets temperatur | 24,0°C | 25,5°C | 1,5°C | ✓ |
| Cellspänning | 3,278V | 3,280V | 2mV | ✓ |
| Packspänning | 344,5V | | | |
| Genomsnittlig ström | –5,9A | | | |

## DIAGRAM ÖVER CELLSPÄNNINGAR

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 - 20 | 3.280 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.280 | 3.279 | 3.280 | 3.279 | 3.280 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 |
| 21 - 40 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.280 | 3.279 | 3.280 | 3.280 | 3.279 | 3.279 | 3.280 | 3.280 |
| 41 - 60 | 3.280 | 3.280 | 3.279 | 3.280 | 3.280 | 3.280 | 3.279 | 3.279 | 3.280 | 3.280 | 3.280 | 3.280 | 3.280 | 3.280 | 3.279 | 3.280 | 3.279 | 3.279 | 3.280 | 3.279 |
| 61 - 80 | 3.280 | 3.279 | 3.279 | 3.280 | 3.280 | 3.280 | 3.280 | 3.280 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.280 | 3.280 | 3.279 | 3.280 | 3.280 | 3.279 | 3.280 | 3.280 | 3.279 |
| 81 - 100 | 3.280 | 3.279 | 3.280 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.280 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.280 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 | 3.279 |
| 101 - 105 | 3.279 | 3.279 | 3.278 | 3.279 | 3.279 | | | | | | | | | | | | | | | |




* Värdena som visas har lästs direkt från fordonets batterihanteringssystem (BMS) och beräknas och tillhandahålls av fordonstillverkaren. Hälsotillståndet (SoH) som visas motsvarar värdet som rapporteras av BMS och är CARA-certifierat.

**ANSVARSFRISKRIVNING:** Testresultatet inkluderar det nuvarande beräknade hälsotillståndet (SoH) för drivbatteriet. Bedömningen baseras på data som fordonet tillhandahåller. Dessa utvärderas av AVILOO:s algoritmer med statistiska och analytiska modeller. Manipulation av data i styrenheten leder till ett felaktigt resultat. Det indikerade SoH har ett tekniskt inducerat fluktuationsintervall (avvikelse) på högst 3 % i minst 95 % av referensmätningarna. Det bör noteras att denna tolerans gäller för SoH på cellnivå och inte SoH för hela batteriet. Detta beror på att laddningstillståndet hos enskilda celler kan variera, vilket kan påverka batteriets nuvarande SoH negativt. Detta kan dock kompenseras av batterihanteringssystemet (BMS) eller under en kalibrering. Resultatet speglar batteriets skick vid testtillfället. Inga slutsatser kan dras om batteriets framtida hälsotillstånd utifrån detta. Uttalanden om mekaniska skador eller yttre påverkan ingår inte i den här diagnosen.

AVILOO GmbH | IZ NÖ-Süd, Straße 16, Objekt 69/5 | 2355 Wiener Neudorf | Austria | business.help@aviloo.com

14A2C69C-C77B-4CA6-8E2E-9A3495A749DD