

OBEROENDE

BATTERI-CERTIFIKAT



CERTIFIKATETS NUMMER: 1E3471D3-A4AF-4C54-A26E-4C216C749ED5

FORDON

VARUMÄRKE: Tesla

MODELL: Model 3 - 78,8 kWh

MÄTARSTÄLLNING: 68 379 km

VIN: LRW3E7EK9PC761634

UTFÖRD AV: Carla AB

DATUM OCH TID:

2026-05-07 08:32

RESULTAT

Oberoende

HÄLSOTILLSTÅND (SOH)

94,4 %

ENERGI

74kWh | 79kWh



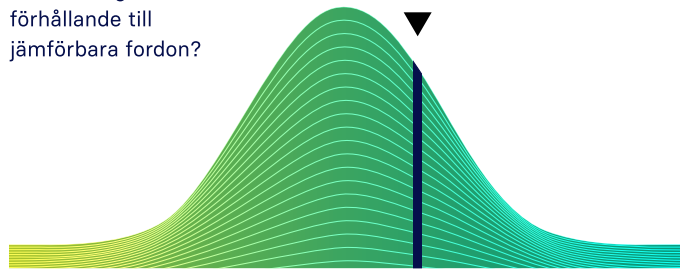
WLTP-OMRÅDE

662km | 702km

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

UTMÄRKT 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 utmärkt skick.

Drivbatteriet är därför officiellt AVILOO-certifierat.

Marcus Berger

Dr. Marcus Berger, CEO



ENERGI

| | Brutto | Netto (nominellt) | Användbar |
|------------|---------|-------------------|-----------|
| Nuvarande: | 74,3kWh | 74,3kWh | 71,0kWh |
| Ny: | 78,8kWh | 78,8kWh | 75,3kWh |

RÄCKVIDD

| | WLTP | Typisk | Individuell |
|------------|-----------|--------|-------------|
| Nuvarande: | 498-662km | 440km | 323km |
| Ny: | 528-702km | 467km | 342km |

UTFÖRANDEPROTOKOLL

| AVILOO Box ansluten. | 08:32:42 |
|-------------------------|----------|
| FLASH Test har startat. | ✓ |
| Fordonet upptäcktes. | ✓ |
| Startar datainsamling. | ✓ |
| Datainsamling slutförd. | ✓ |
| Analyserar data. | ✓ |
| Analysen är slutförd. | ✓ |

SENSORER

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

BMS

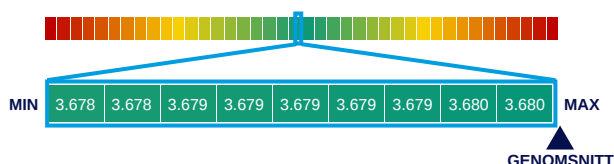
| | Värde | Status |
|--------------------------------|-------|--------|
| BMS-laddningstillstånd (SoC)*: | 36% | |
| SoC-beräkningens noggrannhet: | | ✓ |
| BMS-hälsotillstånd (SoH)*: | 95% | |
| SoH-beräkningens noggrannhet: | | ✓ |

MÄTNINGAR

| | Min | Max | Delta | Status |
|-----------------------|--------|--------|-------|--------|
| Batteriets temperatur | 16,0°C | 16,2°C | 0,2°C | ✓ |
| Cellspänning | 3,678V | 3,680V | 2mV | ✓ |
| Packspänning | 353,3V | | | |
| Genomsnittlig ström | -3,9A | | | |

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 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.679 | 3.679 | 3.680 | 3.679 | 3.679 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 |
| 21 - 40 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 |
| 41 - 60 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 |
| 61 - 80 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.679 | 3.680 | 3.678 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 |
| 81 - 96 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | 3.680 | / | / | / | / |



* 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.

ANSVARSRISKRIVNING: 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.