

OBEROENDE

# BATTERI-CERTIFIKAT



BATTERY DIAGNOSTICS

CERTIFIKATETS NUMMER: 311596E5-BE83-48D5-9052-FB7B929A9CA5

FORDON

VARUMÄRKE: Kia  
MODELL: Niro PHEV - 8,9 kWh

MÄTARSTÄLLNING: 73 354 km  
VIN: KNACD81DGN5539416  
DATUM OCH TID:  
2026-07-28 08:07

UTFÖRD AV: Carla AB

RESULTAT

Oberoende

HÄLSOTILLSTÅND (SOH)

96,8 %

ENERGI

7kWh | 7kWh

WLTP-OMRÅDE

47km | 49km

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



311596E5-BE83-48D5-9052-FB7B929A9CA5

ENERGI

|            | Brutto | Netto<br>(nominellt) | Användbar |
|------------|--------|----------------------|-----------|
| Nuvarande: | 8,6kWh | 6,9kWh               | 6,9kWh    |
| Ny:        | 8,9kWh | 7,1kWh               | 7,1kWh    |

RÄCKVIDD

|            | WLTP | Typisk |
|------------|------|--------|
| Nuvarande: | 47km | 40km   |
| Ny:        | 49km | 41km   |

UTFÖRANDEPROTOKOLL

|                         |          |
|-------------------------|----------|
| AVILOO Box ansluten.    | 08:07:31 |
| 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)*: | 12%   |        |
| SoC-beräkningens noggrannhet:  |       | ✓      |
| BMS-hälsotillstånd (SoH)*:     | 100%  |        |
| SoH-beräkningens noggrannhet:  |       | ✓      |

MÄTNINGAR

|                       | Min    | Max    | Delta | Status |
|-----------------------|--------|--------|-------|--------|
| Batteriets temperatur | 21,0°C | 22,0°C | 1,0°C | ✓      |
| Cellspänning          | 3,500V | 3,500V | 0mV   | ✓      |
| Packspänning          | 337,2V |        |       |        |
| Genomsnittlig ström   | 4,9A   |        |       |        |

DIAGRAM ÖVER CELLSPÄNNINGAR



\* 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.