

OBEROENDE

# BATTERI-CERTIFIKAT



CERTIFIKATETS NUMMER: 84869F6A-2E64-4CEC-A02D-ADEA80D805EB

FORDON

VARUMÄRKE: Audi  
MODELL: e-tron 55 - 95 kWh

MÄTARSTÄLLNING: 48 941 km  
VIN: WAUZZZGE3PB015994  
DATUM OCH TID:  
2026-04-30 07:27

UTFÖRD AV: Carla AB

RESULTAT

Oberoende  
HÄLSOTILLSTÅND (SOH)

95,3 %

ENERGI 82kWh | 86kWh

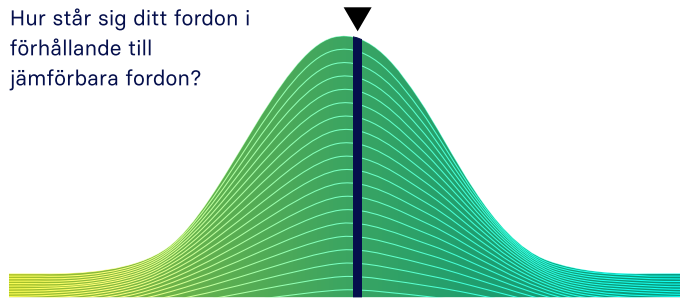


WLTP-OMRÅDE 425km | 446km

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:	90,6kWh	82,0kWh	79,7kWh
Ny:	95,0kWh	86,0kWh	83,6kWh

## RÄCKVIDD

	WLTP	Typisk
Nuvarande:	347-425km	299km
Ny:	364-446km	313km

## UTFÖRANDEPROTOKOLL

**AVILOO Box ansluten.** **07:27:36**

FLASH Test har startat.	✓
Fordonet upptäcktes.	✓
Startar datainsamling.	✓
Datainsamling slutförd.	✓
Analyserar data.	✓
Analysen är slutförd.	✓

## SENSORER

Spänningssensor	✓
Strömsensor	✓
Temperatursensorer	✓
Cellspänningssensorer	✓

## BMS

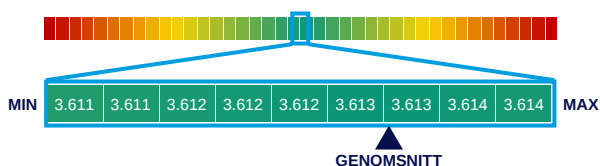
	Värde	Status
BMS-laddningstillstånd (SoC)*:	37%	
SoC-beräkningens noggrannhet:		✓
BMS-hälsotillstånd (SoH)*:	93%	
SoH-beräkningens noggrannhet:		✓

## MÄTNINGAR

	Min	Max	Delta	Status
Batteriets temperatur	15,1°C	15,1°C	0,0°C	✓
Cellspänning	3,611V	3,614V	3mV	✓
Packspänning	390,2V			
Genomsnittlig ström	-3,6A			

## 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	3.613	3.613	3.613	3.614	3.613	3.613	3.614	3.614	3.613	3.612	3.612	3.611	3.612	3.612	3.613	3.612	3.612	3.612	3.612	3.613
21 - 40	3.612	3.613	3.612	3.613	3.613	3.612	3.612	3.612	3.613	3.612	3.612	3.612	3.612	3.613	3.612	3.612	3.613	3.613	3.613	3.614
41 - 60	3.613	3.614	3.614	3.613	3.613	3.611	3.611	3.611	3.612	3.612	3.612	3.613	3.612	3.612	3.613	3.614	3.613	3.613	3.613	3.613
61 - 80	3.614	3.613	3.613	3.612	3.612	3.612	3.613	3.612	3.612	3.613	3.612	3.612	3.613	3.614	3.613	3.613	3.613	3.613	3.613	3.613
81 - 100	3.613	3.612	3.612	3.612	3.612	3.612	3.612	3.612	3.612	3.612	3.612	3.612	3.612	3.613	3.613	3.613	3.612	3.613	3.612	3.613
101 - 108	3.613	3.613	3.613	3.613	3.614	3.614	3.613	3.613	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/



\* 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.