

OBEROENDE

BATTERI-CERTIFIKAT



BATTERY DIAGNOSTICS

CERTIFIKATETS NUMMER: C211CCEE-9C57-47DD-A353-EE9CED6B8575

FORDON

VARUMÄRKE: Kia
MODELL: EV9 - 99,8 kWh

MÄTARSTÄLLNING: 45 450 km
VIN: KNAAE8151R6033143
DATUM OCH TID:
2026-08-12 10:29

UTFÖRD AV: Carla AB

RESULTAT

Oberoende

HÄLSOTILLSTÅND (SOH)

97,3 %

ENERGI

97kWh | 100kWh

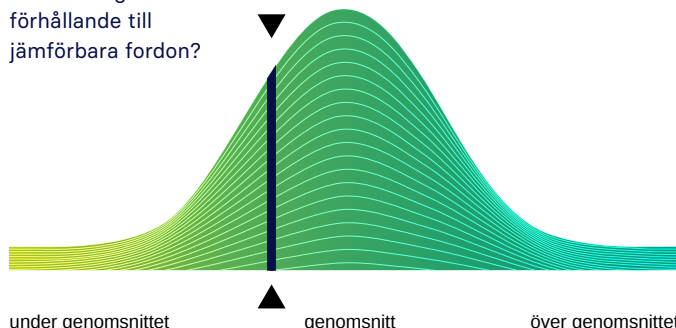
WLTP-OMRÅDE

526km | 541km

BETYG

RIKTMÄRKE

Hur står sig ditt fordon i
förhållande till
jämförbara fordon?



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.

Marcus Berger

Dr. Marcus Berger, CEO



ENERGI

	Brutto	Netto (nominellt)	Användbar
Nuvarande:	101,1kWh	97,0kWh	93,3kWh
Ny:	104,0kWh	99,8kWh	96,0kWh

RÄCKVIDD

	WLTP	Typisk	Individuell
Nuvarande:	489-526km	404km	410km
Ny:	503-541km	415km	422km

UTFÖRANDEPROTOKOLL

AVILOO Box ansluten.	10:29:04
FLASH Test har startat.	✓
Fordonet upptäcktes.	✓
Startar datainsamling.	✓
Datainsamling slutförd.	✓
Analyserar data.	✓
Analysen är slutförd.	✓

SENSORER

Spänningssensor	✓
Strömsensor	✓
Temperatursensorer	✓
Cellspänningssensorer	✓

BMS

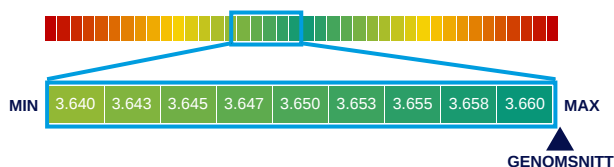
	Värde	Status
BMS-laddningstillstånd (SoC)*:	40%	
SoC-beräkningens noggrannhet:		✓
BMS-hälsotillstånd (SoH)*:	98%	
SoH-beräkningens noggrannhet:		✓

MÄTNINGAR

	Min	Max	Delta	Status
Batteriets temperatur	21,0°C	22,0°C	1,0°C	✓
Cellspänning	3,640V	3,660V	20mV	✓
Packspänning	556,6V			
Genomsnittlig ström	-1,4A			

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	3.660	3.660	3.660	3.660	3.658	3.659	3.659	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.659	3.660	3.660	3.660	3.659	3.660	3.659	3.659
21 - 40	3.660	3.660	3.659	3.660	3.660	3.659	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.659	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660
41 - 60	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.659	3.660	3.659	3.659	3.659	3.660	3.659	3.659
61 - 80	3.660	3.660	3.644	3.659	3.659	3.660	3.659	3.660	3.660	3.659	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.651	3.660	3.659	3.660
81 - 100	3.660	3.659	3.659	3.660	3.659	3.659	3.660	3.660	3.640	3.659	3.660	3.659	3.659	3.659	3.660	3.659	3.651	3.660	3.660	3.660
101 - 120	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.659	3.659	3.660	3.659	3.659	3.660	3.656	3.660	3.660
121 - 140	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.659	3.660	3.660	3.660
141 - 152	3.660	3.660	3.660	3.658	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660	3.660



* 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.

ANSVARSFRIKRVNING: 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.