

OBEROENDE

BATTERI-CERTIFIKAT



CERTIFIKATETS NUMMER: D20DBADA-DB72-4052-8874-801F1839D7EC

FORDON

VARUMÄRKE: Audi
MODELL: Q4 e-tron - 77 kWh

MÄTARSTÄLLNING: 99 033 km
VIN: WAUZZZFZ1NP038940
DATUM OCH TID:
15.07.2025, 12:02:59

UTFÖRD AV: Riddermark Bil AB

RESULTAT

HÄLSOTILLSTÅND (SOH)

94,2 %

ENERGI

73kWh | 77kWh

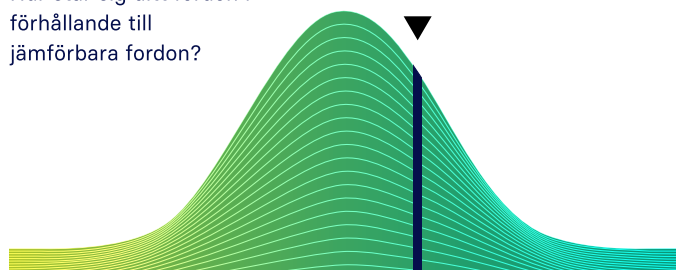
WLTP-OMRÅDE

530km | 562km

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 |
|--------|---------|----------------------|-----------|
| Ström: | 77,3kWh | 72,6kWh | 69,7kWh |
| Ny: | 82,0kWh | 77,0kWh | 74,0kWh |

RÄCKVIDD

| | WLTP | Typisk |
|------------|-----------|--------|
| Nuvarande: | 388-530km | 349km |
| Ny: | 412-562km | 371km |

UTFÖRANDEPROTOKOLL

AVILOO Box ansluten. 12:02:55

| | |
|-------------------------|---|
| FLASH Test har startat. | ✓ |
| Startar datainsamling. | ✓ |
| Fordonet upptäcktes. | ✓ |
| Datainsamling slutförd. | ✓ |

SENSORER

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

BMS

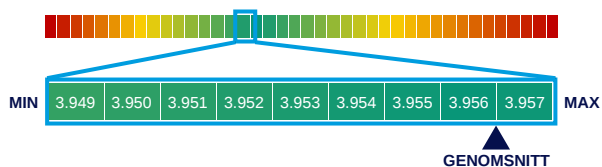
| | Värde | Status |
|--------------------------------|-------|--------|
| BMS-laddningstillstånd (SoC)*: | 78% | |
| SoC-beräkningens noggrannhet: | | ✓ |
| BMS-hälsotillstånd (SoH)*: | 97% | |
| SoH-beräkningens noggrannhet: | | ✓ |

MÄTNINGAR

| | Min | Max | Delta | Status |
|-----------------------|--------|--------|-------|--------|
| Batteriets temperatur | 20.1°C | 21.0°C | 0.9°C | ✓ |
| Cellspänning | 3,949V | 3,957V | 8mV | ✓ |
| Packspänning | 379,8V | | | |
| Genomsnittlig ström | -3,1A | | | |

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 | 3.956 | 3.956 | 3.956 | 3.957 | 3.956 | 3.957 | 3.956 | 3.957 | 3.956 | 3.956 | 3.955 | 3.957 | 3.956 | 3.957 | 3.956 | 3.957 | 3.957 | 3.957 | 3.956 | 3.955 |
| 21 - 40 | 3.954 | 3.955 | 3.956 | 3.956 | 3.955 | 3.956 | 3.955 | 3.955 | 3.955 | 3.956 | 3.956 | 3.957 | 3.956 | 3.956 | 3.955 | 3.957 | 3.956 | 3.957 | 3.956 | 3.957 |
| 41 - 60 | 3.956 | 3.956 | 3.956 | 3.956 | 3.955 | 3.957 | 3.949 | 3.953 | 3.955 | 3.956 | 3.955 | 3.957 | 3.955 | 3.955 | 3.956 | 3.956 | 3.955 | 3.957 | 3.956 | 3.957 |
| 61 - 80 | 3.955 | 3.957 | 3.955 | 3.957 | 3.956 | 3.954 | 3.955 | 3.955 | 3.956 | 3.956 | 3.955 | 3.957 | 3.956 | 3.956 | 3.955 | 3.957 | 3.955 | 3.957 | 3.956 | 3.956 |
| 81 - 96 | 3.956 | 3.956 | 3.955 | 3.957 | 3.956 | 3.956 | 3.956 | 3.957 | 3.957 | 3.956 | 3.956 | 3.956 | 3.956 | 3.957 | 3.956 | 3.956 | / | / | / | / |



*De värden som visas här har inte beräknats av AVILOO utan motsvarar de värden som läses ut från batterihanteringssystemet (BMS) och har beräknats av tillverkaren. AVILOO tar därför inte på sig något ansvar för deras riktighet.

ANSVARSRISKRIVNING: Testresultatet inkluderar det för närvarande beräknade hälsotillståndet (SoH) för drivbatteriet. Fastställandet baseras på data som tillhandahålls av fordonet. Dessa data analyseras av AVILOO:s algoritmer med hjälp av statistiska och analytiska modeller. Manipulering av data i styrenheten leder till ett felaktigt resultat. Den angivna SoH har ett tekniskt inducerat fluktuationsområde (avvikelse) på högst 3 % i minst 95 % av referensmätningarna. Det bör noteras att denna tolerans gäller för SoH-bestämningen på cellnivå och inte för SoH för hela batteriet. Detta beror på att laddningstillståndet för enskilda celler kan variera, vilket kan påverka batteriets aktuella SoH negativt. Detta kan dock kompenseras av batterihanteringssystemet (BMS) eller under en kalibrering. Resultatet återspeglar batteriets tillstånd vid testtillfället. Inga slutsatser kan dras om batteriets framtida hälsotillstånd utifrån detta. Uttalanden om mekaniska skador eller yttre påverkan är inte en del av denna diagnos.