

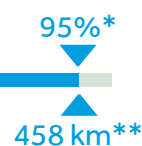


 458 km**

 95%*

BATTERIEZERTIFIKAT

Teststart: 16.12.2023
Durchgeführt von: AVILOO GmbH



Fahrzeuginformationen

Marke Hyundai
Modell Kona - 64 kWh
Baujahr 2019
FIN KMHK381GFKU058066

Analyseergebnisse

Tatsächlich nutzbare Energie (100% - 0) 60,51 kWh
Nutzbare Energie Neuzustand** 64 kWh
Verbleibende Reichweite (WLTP)** 458 km
Elektrische Reichweite Neuzustand(WLTP)** 484 km

Messdaten:

| | Start | Ende |
|-------------------------|-----------|-----------|
| Ladezustand | 100 % | 9 % |
| Batterietemperatur min. | 9 °C | 19 °C |
| Batterietemperatur max. | 10 °C | 20 °C |
| Zellspannung min. | 4,14 V | 3,38 V |
| Zellspannung max. | 4,16 V | 3,42 V |
| Kilometerstand | 57.538 km | 57.870 km |

Dr. Marcus Berger
CEO und Partner

DI Wolfgang Berger MBA
CSO und Gründer

DI Nikolaus Mayerhofer
CTO und Gründer



ERLÄUTERUNG BATTERIETEST

GRUNDLAGEN ZUR ANTRIEBSBATTERIE

Die verbaute Antriebsbatterie ist ein Energiespeicher, der eine bestimmte Energie in Kilowattstunden (kWh) aufnehmen, speichern und abgeben kann.

Der Bruttoenergiegehalt entspricht der maximal speicherbaren Gesamtenergie, während der Nettoenergiegehalt den tatsächlich nutzbaren Anteil bezeichnet, der für den Betrieb zur Verfügung steht. Die tatsächlich freigegebene Nettoenergie ist geringer als die Bruttoenergie, da die Batterie einen Puffer als Sicherheit und zum Schutz vor Alterung besitzt, der für den regulären Betrieb nicht genutzt wird.



TESTERGEBNIS

Das Testergebnis, der Gesundheitszustand der Batterie, wird als Prozentwert angegeben. Der Gesundheitszustand (State of Health, kurz: SoH) wird wie folgt berechnet:

$$\text{SoH-Formel} = \frac{\text{tatsächlich nutzbare Nettoenergie}}{\text{nutzbare Nettoenergie im Neuzustand}}$$

*95% SoH = Beim AVILOO Batterietest am 16.12.2023 waren 60,51 kWh als entnehmbare Energie im Fahrbetrieb zwischen 100 und 0 Prozent Ladestandsanzeige verfügbar. Das sind 95% der Energie, die laut Herstellerangabe im Neuzustand entnommen werden kann. Toleranz SoH: +/- 3%

INFORMATIONEN ZUR TESTMETHODE

Der AVILOO Batterietest für Elektrofahrzeuge basiert auf einer Kombination folgender Methoden:

- Ermittlung der entnehmbaren Nettoenergie,
- Batteriemodelle zur Temperaturkompensation- und Innenwiderstandsberechnung,
- Berechnung zur Ableitung des Gesundheitszustands der Batterie.

Die Analyse erfolgt im Rahmen eines Entladungsvorgangs von 98% bis unter 10% des Ladezustands. Millionen batterierelevante Datenpunkte aus dem Fahrzeug werden dabei in Echtzeit an die AVILOO-Plattform übertragen. Nach Abschluss der Entladungsfahrt erfolgt die Validierung der übertragenen Daten und daraus die Analyse des Gesundheitszustandes (SoH) der Antriebsbatterie. Der Gesundheitszustand (SOH) wird im Zertifikat mithilfe von Kompensationsmodellen für eine Bezugstemperatur von 25°C berechnet, sodass dieser Wert immer vergleichbar und unabhängig von der Batterietemperatur während der Testfahrt ist.

BEGRIFFSERKLÄRUNGEN

| | |
|-----------------------|---|
| ** Quellenangaben | Nutzbare Energie und Reichweite laut Herstellerangabe bzw. AVILOO Referenztest. Reichweite gemäß WLTP oder, falls nicht verfügbar, konvertiert aus NEFZ-Werten. |
| SoH (State of Health) | Gesundheitszustand der Antriebsbatterie |
| SoC (State of Charge) | Ladezustand der Antriebsbatterie |
| Ladezustand Display | Netto Ladestand der aus dem Batteriesteuergerät ausgelesen wurde |
| Zelltemperatur min. | Temperatur der kühlfsten Zelle |
| Zelltemperatur max. | Temperatur der wärmsten Zelle |
| Zellspannung min. | Kleinste Zellspannung |
| Zellspannung max. | Größte Zellspannung |

Die Start-Werte beschreiben jene Werte, die bei Fahrtantritt aus dem Batteriesteuergerät ausgelesen werden. Die End-Werte sind jene, die bei Fahrtende aus dem Batteriesteuergerät ausgelesen werden.

LIMITATIONEN DES BATTERIETESTS

Das Testergebnis ist ein Indikator für den aktuellen Gesundheitszustand SoH der Antriebsbatterie. Das Ergebnis berücksichtigt nur den Zustand der Batterie zum Zeitpunkt des Tests. Daraus kann keine Prognose über den künftigen Gesundheitszustand der Batterie abgeleitet werden. Aufgrund der Testmethode ist keine Aussage über den mechanischen Zustand, Beschädigungen, Korrosion oder Undichtheit und anderer äußerer Einwirkungen sowie zur elektrischen Sicherheit möglich.