




 455 km**

 93%*

BATTERIE CERTIFICAT

Date d'exécution: 14/04/2026

Exécuté par: SHIPMENT Partner CH // schnellladen gmbh

93%*

455 km**

Informations sur le véhicule

Marque Tesla
Modèle Model S - 90D
Fabriqué en 2017
VIN 5YJSA7E25HF205805

Résultat de l'analyse

Actuellement disponible (100% - 0) 72,02 kWh
Disponible à l'état neuf** 77,8 kWh
Le champ restant 455 km
Nouvelle condition de champ 492 km

Données mesurées:

	Début	Fin
État de charge	99 %	0 %
Température min du module	14 °C	28 °C
Température max du module	15 °C	30 °C
Tension min. de la cellule	4,14 V	3,15 V
Tension max. de la cellule	4,15 V	3,16 V
Kilométrage	126 119 km	126 458 km

Dr. Marcus Berger
PDG et partenaire

DI Wolfgang Berger MBA
CSO et fondateur

DI Nikolaus Mayerhofer

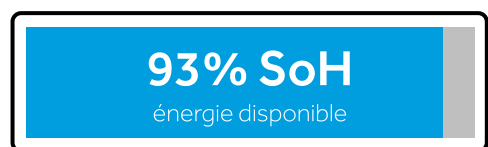


EXPLICATION PREMIUM TEST

BATTERIE DE TRACTION DE BASE

La batterie de traction intégrée est un accumulateur d'énergie qui dispose d'une certaine quantité d'énergie exprimée en kilowattheures (kWh).

Le contenu énergétique brut correspond à l'énergie totale installée, tandis que l'énergie nette indique la partie réellement utilisable et disponible pour l'exploitation. L'énergie nette réellement libérée est inférieure à l'énergie brute. Pour des raisons de sécurité et pour protéger la batterie contre le vieillissement, celle-ci est équipée d'un tampon.



RÉSULTATS DES TESTS

Le résultat du test, l'état de santé de la batterie, est donné en pourcentage. L'état de santé (en abrégé : SoH) se calcule comme suit:

$$\text{Formule SoH} = \frac{\text{l'énergie nette effectivement disponible pendant le test PREMIUM}}{\text{énergie nette disponible à l'état neuf}}$$

*93% SoH = Lors du test PREMIUM AVILOO sur 14/04/2026, 72,02 kWh d'énergie utilisable étaient disponibles pour la conduite entre 100 et 0 % d'état de charge. Cela représente 93 % de l'énergie qui, selon le fabricant, peut être tirée à l'état neuf. Tolerance SoH: +/-3%

INFORMATIONS SUR LA MÉTHODE DU TEST

Le test PREMIUM AVILOO pour les véhicules électriques est basé sur une combinaison des méthodes suivantes :

- Détermination de l'énergie nette qui peut être tirée du véhicule électrique (VE),
- Modèles de batterie pour la compensation de la température et le calcul de la résistance interne.
- Calcul pour dériver l'état de santé de la batterie.

L'analyse est effectuée dans le cadre d'un processus de décharge de 95 % à moins de 10 % d'état de charge. Des millions de points de données relatifs à la batterie provenant du véhicule sont transférés en temps réel à la plateforme AVILOO. Après la fin du processus de décharge, les données transférées sont validées et l'état de santé (SoH) de la batterie est analysé. L'état de santé (SoH) est calculé grâce à des modèles de compensation pour une température de référence de 25°C. C'est pourquoi cette valeur est toujours comparable et indépendante de la température réelle de la batterie pendant l'essai routier.

EXPLICATION DES TERMES

** Sources	Energie utilisable et champ selon les informations du constructeur ou de la référence AVILOO. Plage selon WLTP et si non est disponible, va se convertir à partir des valeurs NEDC.
SoH (State of Health)	État de santé de la batterie de traction
SoC (State of Charge)	État de charge de la batterie de traction
Affichage de l'état de charge	Niveau de charge net lu dans l'unité de contrôle de la batterie
Température min. de la cellule	Température de la cellule la plus froide de la batterie
Température max. de la cellule	Température de l'élément le plus chaud de la batterie
Tension min. de la cellule	La tension la plus faible de toutes les cellules de la batterie
Tension max. de la cellule	La tension la plus élevée de toutes les cellules de la batterie

Les valeurs de départ décrivent les valeurs qui sont lues dans l'unité de contrôle de la batterie avant le début du trajet. Les valeurs finales sont celles qui sont lues dans l'unité de contrôle de la batterie à la fin du trajet.

LIMITE DU TEST PREMIUM

Le résultat du test est un indicateur de l'état de santé (SoH) actuel de la batterie de traction. Le résultat ne prend en compte que l'état de la batterie au moment du test. Aucun pronostic sur l'état futur de la batterie ne peut en être déduit. En raison de la méthode de test, aucune déclaration ne peut être faite sur l'état mécanique, les dommages, la corrosion, les fuites et autres influences externes ou sur la sécurité électrique de la batterie haute tension.