



490 km**



95%*

BATTERIEZERTIFIKAT

Teststart: 04.04.2026

Durchgeführt von: Autotechnik Hostettler

95%*

490 km**

Fahrzeuginformationen

Marke: Kia
Modell: EV6 RWD - 77,4 kWh
Baujahr: 2022
FIN: KNAC381AFN5002413

Analyseergebnisse

Tatsächlich nutzbare Energie (100% - 0) 69,76 kWh
Nutzbare Energie Neuzustand** 73,4 kWh
Verbleibende Reichweite (WLTP)** 479 km - 502 km
Elektrische Reichweite Neuzustand(WLTP)** 504 km - 528 km

Messdaten:

	Start	Ende
Ladezustand	99 %	8 %
Batterietemperatur min.	10 °C	15 °C
Batterietemperatur max.	11 °C	16 °C
Zellspannung min.	4,12 V	3,44 V
Zellspannung max.	4,12 V	3,44 V
Kilometerstand	66.097 km	66.447 km

Dr. Marcus Berger
CEO und Partner

DI Wolfgang Berger MBA
CSO und Gründer

DI Nikolaus Mayerhofer
CTO und Gründer



ERLÄUTERUNG PREMIUM TEST

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:

$$\text{SoH-Formel} = \frac{\text{tatsächlich nutzbare Nettoenergie während des PREMIUM Tests}}{\text{nutzbare Nettoenergie im Neuzustand}}$$

***95% SoH =** Beim AVILOO PREMIUM Test am 04.04.2026 waren 69,76 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 PREMIUM Test 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

SoH (State of Health)

SoC (State of Charge)

Ladezustand Display

Zellentemperatur min.

Zellentemperatur max.

Zellspannung min.

Zellspannung max.

Nutzbare Energie und Reichweite laut Herstellerangabe bzw. AVILOO Referenztest. Reichweite gemäß WLTP oder, falls nicht verfügbar, konvertiert aus NEFZ-Werten.

Gesundheitszustand der Antriebsbatterie

Ladezustand der Antriebsbatterie

Netto Ladestand der aus dem Batteriesteuergerät ausgelesen wurde

Temperatur der kühlpsten Zelle

Temperatur der wärmsten Zelle

Kleinste Zellspannung

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 PREMIUM TESTS

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.