

# CERTIFICAT DE BATTERIE

## INDÉPENDANT



BATTERY DIAGNOSTICS

NUMÉRO DE CERTIFICAT: FE64B96E-2E46-4108-9943-169525A51A6A

### VÉHICULE

MARQUE: Peugeot  
MODÈLE: e-Rifter - 50 kWh

KILOMÉTRAGE: 29 640 km  
VIN: VR3EZZKXZPJ654673  
DATE ET HEURE:  
19/06/2026 09:49

EXÉCUTÉ PAR: CRVO Lens

### RÉSULTATS

Indépendant  
ÉTAT DE SANTÉ (SOH)

# 99,0 %

ÉNERGIE 45kWh | 46kWh

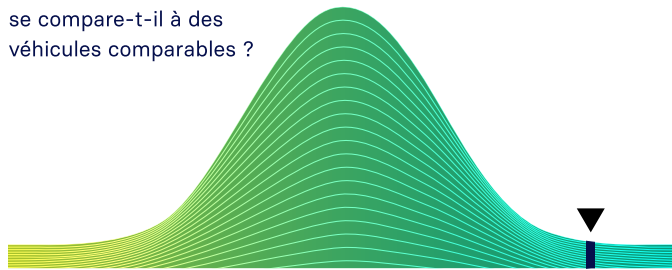


AUTONOMIE WLTP 280km | 283km

### ÉVALUATION

#### COMPARAISON

Comment votre véhicule se compare-t-il à des véhicules comparables ?



inférieur à la moyenne

moyen

supérieur à la moyenne

### CONTRÔLES

- Système de gestion de la batterie (BMS) ✓
- Capteurs de la batterie ✓
- Mesures de la batterie ✓
- Tension des cellules de la batterie ✓
- Communication avec le véhicule ✓



SCAN FOR DETAILS

### ÉVALUATION

#### SANTÉ EXCEPTIONNELLE - AUCUNE ANOMALIE N'A ÉTÉ DÉTECTÉE

Sur la base du diagnostic détaillé de la batterie effectué avec le FLASH Test AVILOO, nous certifions par ce rapport que la batterie de traction de ce véhicule est en excellent état.

La batterie de traction est donc officiellement certifiée AVILOO.

*Marcus Berger*

Dr. Marcus Berger, CEO



## ÉNERGIE

	Brute	Nette (Nominale)	Utilisable
Actuel:	49,5kWh	45,5kWh	43,5kWh
Neuf:	50,0kWh	46,0kWh	44,0kWh

## AUTONOMIE

	WLTP	Typique
Actuel:	280km	213km
Neuf:	283km	215km

## PROTOCOLE D'EXÉCUTION

**AVILOO Box connectée.** **09:49:09**

Le FLASH Test a commencé.	✓
Véhicule détecté.	✓
Début de l'acquisition de données.	✓
Acquisition des données terminée.	✓
Analyse des données.	✓
Analyse terminée.	✓

## CAPTEURS

Capteurs de tension	✓
Capteurs de courant	✓
Capteurs de température	✓
Capteurs de tension des cellules	✓

## BMS

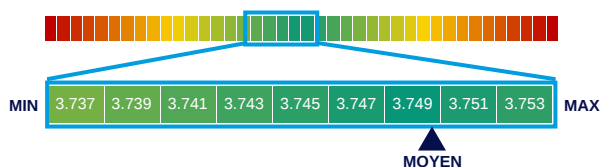
	Valeur	Statut
État de charge du BMS (SoC)*:	58%	
Précision des calculs du SoC:		✓
État de santé (SoH) du BMS*:	103%	
Précision du calcul du SoH:		✓

## MESURES

	Min	Max	Delta	Statut
Température de la batterie	22,0°C	23,0°C	1,0°C	✓
Tension des cellules	3,737V	3,753V	16mV	✓
Tension du pack	404,9V			
Courant moyen	-1,5A			

## TENSION DES CELLULES

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1 - 20	3.747	3.747	3.749	3.748	3.750	3.751	3.749	3.746	3.749	3.748	3.749	3.748	3.744	3.748	3.747	3.745	3.746	3.749	3.747	3.748
21 - 40	3.749	3.749	3.748	3.748	3.748	3.748	3.748	3.751	3.747	3.749	3.748	3.748	3.748	3.749	3.750	3.748	3.748	3.750	3.750	3.748
41 - 60	3.753	3.749	3.753	3.748	3.748	3.751	3.748	3.747	3.751	3.747	3.751	3.752	3.748	3.748	3.753	3.747	3.748	3.753	3.751	3.752
61 - 80	3.748	3.751	3.737	3.749	3.749	3.750	3.749	3.752	3.752	3.751	3.751	3.749	3.745	3.749	3.745	3.749	3.747	3.751	3.749	3.747
81 - 100	3.750	3.749	3.745	3.750	3.749	3.747	3.747	3.747	3.747	3.748	3.752	3.751	3.747	3.752	3.749	3.752	3.751	3.751	3.750	3.749
101 - 108	3.751	3.753	3.750	3.750	3.746	3.751	3.747	3.750	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/



\*Les valeurs indiquées ici ont été lues directement à partir du système de gestion de la batterie du véhicule (BMS) et sont calculées et fournies par le fabricant du véhicule. L'état de santé (SoH) affiché correspond à la valeur rapportée par le BMS et est certifié par CARA.

**AVIS DE NON-RESPONSABILITÉ:** Le résultat du test comprend l'état de santé (SoH) actuellement calculé de la batterie d'entraînement. La détermination est basée sur les données fournies par le véhicule. Celles-ci sont évaluées par les algorithmes d'AVILOO à l'aide de modèles statistiques et analytiques. La manipulation des données dans l'unité de contrôle conduit à un résultat erroné. Le SoH indiqué présente une plage de fluctuation induite par la technique (écart) ne dépassant pas 3 % dans au moins 95 % des mesures de référence. Il convient de noter que cette tolérance s'applique à la détermination du SoH au niveau de la cellule et non au SoH de l'ensemble de la batterie. En effet, l'état de charge des cellules individuelles peut varier, ce qui peut affecter négativement le SoH actuel de la batterie. Cependant, cela peut être compensé par le système de gestion de la batterie (BMS) ou par l'étalonnage. Le résultat reflète l'état de la batterie au moment du test. Aucune conclusion ne peut en être tirée quant à l'état de santé futur de la batterie. Les déclarations concernant les dommages mécaniques ou les influences extérieures ne font pas partie de ce diagnostic.