

2021-04-12

Akkukap. in kWh

63

Fahrt nach Vollladung	Fahrt 1	Fahrt 2	Fahrt 3	Gesamt
Datum	11.04.21	11.04.21	12.04.21	
Temp. °C	19,5	21,0	9,5	
nach Start				
Strecke km	154,3	51,1	101,8	
Verbrauch kWh/100km	15,1	15,4	15,1	
seit voll laden				
Strecke km	154,3	205,5	307,3	307,3
Verbrauch kWh/100km	15,1	15,2	15,1	15,1
Reichweite Start in km	410	253	184	410
Reichweite Ziel in km	252	182	57	57
SoC Start	100,00 %	62,00 %	47,00 %	100,00 %
SoC Ziel	62,00 %	47,00 %	15,00 %	15,00 %
Diff SoC	38,00 %	15,00 %	32,00 %	85,00 %
U-T Star in V	408,3	369,7	355,8	408,3
U-T Ziel in V	368,5	355,5	344,2	344,2
Verbrauch lt. Anz. in kWh	23,3	7,9	15,4	46,4
Verbrauch lt. % in kWh	23,9	9,5	20,2	53,6
Diff. Verbrauch in kWh	0,6	1,6	4,8	7,1
Diff. Verbrauch in %	2,75 %	20,09 %	31,15 %	15,40 %
kWh pro % Akku	0,61	0,52	0,48	0,55
Bat. Kap. Hochrechnung aus	61,31	52,46	48,04	54,59
Verbr. in kWh u. Diff SOC				
% von Nennkapazität	97,32 %	83,27 %	76,25 %	86,65 %

- alle Fahrten Landstraße mit Ortsdurchfahrten, ruhige vorausschauende Fahrweise
- ohne Klima und ohne Heizung
- bezogen auf die Gesamtstrecke von 307,3 km wurden 46,4 kWh verbraucht, SOC nahm um 85% ab.
- rechnet man das auf 100% hoch, ergibt sich nur eine Akku-Kapazität von 54,59 kWh (-8,41 kWh)
- es stehen also nur 86,65% der Nennkapazität zur Verfügung!
- je geringer der SOC um so weniger kWh pro % SOC sind verfügbar
- mit anderen Worten, die Kapazität nimmt mit sinkendem SOC überproportional ab!
- dieses Verhalten kenne ich von verschlissenen bzw. defekten Handyakkus
- dies könnte mit der zu geringen Ladeleistung zusammen hängen!