

# Dynaaminen kuormituksen tasapainotus

Monissa asennusskenaarioissa on mahdollista, että täysi hyötysuhde ei ole sallittu tai mahdollista tehoa rajoittavien tekijöiden vuoksi. Nämä voivat vaihdella virran puutteesta katkaisijan koosta, kaapelin virtakapasiteetista tai aikatauluun perustuvasta virrankulutuksesta. Myös päivittäinen hinnoittelu ja muut tekijät voivat laukaista tällaisissa järjestelmissä. Mutta pääsääntönä on, että suurin osa asetuksista ja sen kuormanhallintaprofiili on asetettu asennettujen ominaisuuksien vuoksi.

Jotta verkon tehoa voitaisiin hyödyntää dynaamisesti, laturien rajoituksia voidaan muuttaa ajoneuvon latauksen aikana verkon virrankulutuksen, kytkettyjen autojen määrän ja latausjakson perusteella. Tarkennetumpia profiileja, kuten priorisoituja asiakkaita, LIFO- ja muita järjestelmiä kehitetään, mutta tällä hetkellä tarjotaan mahdollisen virran demokraattinen jakautuminen FIFO-filosofialla, jos laskutusryhmä on saavuttanut sen maksimi kytkettyjä asiakkaita.

| Title                                                | Creator                       | Modified     |
|------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------|
| <a href="#">DLM Slave kokoonpano</a>                 | <a href="#">EV Wiki Admin</a> | Oct 21, 2022 |
| <a href="#">DLM Master kokoonpano</a>                | <a href="#">EV Wiki Admin</a> | Oct 21, 2022 |
| <a href="#">Ulkoisen virtamittarin konfigurointi</a> | <a href="#">EV Wiki Admin</a> | Oct 21, 2022 |