

# 充电桩源码开发（小程序，新能源充电桩app，现成系统）

产品名称	充电桩源码开发（小程序，新能源充电桩app，现成系统）
公司名称	一讯信息网推部
价格	.00/个
规格参数	
公司地址	广州天河
联系电话	13249606168 13249606168

## 产品详情

充电桩源码开发（小程序，新能源充电桩app，现成系统），充电桩小程序开发，yixun-apr168，充电桩软件app搭建，充电桩商城开发

前几天，在微博上看到几位大v在对特来电的“车挡式”充电桩提出抱怨，并且还有几位媒体和汽车厂家的朋友表达了类似的意见，更有不少车主随声附和。难道特来电的这个“车挡式”充电桩真的这么不堪么？到底为什么采用这种设计方式？难道这种方式就没有优点么？电动生活就来跟大家聊一聊特来电独特的，颠覆传统充电桩概念的“智能充电系统”。

为什么电动生活敢说是了解新能源车充电，以及充电桩的媒体呢？因为我们除了新能源汽车类媒体之外，还提供一项服务，那就是全国的充电桩查询和实景路书。我们用3年的时间，通过我们公司自己的团队而不是网友，亲临现场收集并整理了全国11个主力新能源城市，包括北京、上海、广州、深圳、天津、杭州、成都、南京、西安、珠海（部分）、唐山，共计超过17万根充电桩（全部为对社会开放的公共充电桩站点），并已经多轮复勘。

电动生活的探桩人员为每一根人肉实勘的充电桩撰写了后100米的图文实景导航路书，并且记录每一根充电桩的铭牌信息，包括运营商、制造商、电桩具体型号、充电功率、电压电流范围、交费方式、停车场计费信息、周边环境及服务信息。由于我们的团队接触了全国超过17万根的公共充电桩，在每一个充电站点都进行过实际充电测试与体验，因此如果说我们是了解充电桩的媒体，相信不会有什么异议。

做完背景介绍，我们说回到特来电特有的这个“车挡式”慢充桩。

绝大多数人对充电桩的理解基本都是：电从电网拉线到每一个充电桩上，然后由充电桩转换成直流或交流电，再给车充电。这个说法虽然并不够严谨，但是没什么大错。380v的电供直流快充，220v的多为交流慢充。可以看做“一个萝卜一个坑”，在同一个充电站点内部的各个电桩之间，并没有很好的互相协调机制。同时，这种各自为政的模式，对公共电网的压力和冲击都很大。目前几乎绝大多数的公共充电桩，不论是快充还是慢充，都基本是这种模式。

大多数充电桩运营商都采用“一桩一机”的模式，尤其是直流快充桩。同一个站点的充电桩，每根都是单独工作。

而特来电的充电桩站点就完全不一样，而是采用“一拖n”的方式来工作的。每一个特来电充电站都会有数量不同的快/慢充电桩，而站点就会按照电桩数多少来配置相应的“箱变”或者“总控箱”。“箱变”或“总控箱”就相当于一个“大脑”，负责控制和调配充电。

后面这个画着图案的东西，就是特来电的“箱变”。是将高压开关柜、变压器、计量柜、低压开关柜、交流充电柜、直流充电柜、低压无功补偿柜、控制平台等部分有机的组合在一起，装入双层、密封、防潮、防锈的双层箱体内部。10kv电源直接供电，可配置多路直流快充，也可单独配置多50路交流慢充，同时也能实现直流快充与交流慢充共存共用。

这个则是特来电的“总控箱”，属于比较常见的型号。这个总控箱可多带4快12慢，既可安装500v功率模块为乘用车提供直流电能，也可安装7kw交流模块为新能源车提供交流充电服务，总控箱满载可安实现一拖四群充，直流单枪输出电流高可达144a。

特来电还有很多不同版本的“总控箱”，由于我们不是技术研讨，所以就不一一例举了。

所以说，大家看到的特来电各种充电桩，不论是快充的立柱电桩，还是慢充的挂盒或“车挡式”，都相当于只有一根线和一个枪头而已，只是负责把“总控制”端的电流传输给车而已，并不是常规意义上带全套变电和管理设备的“充电桩”。