3）制定均衡策略，进行均衡决策等。

4）控制预充电电路、总继电器等。

5）与整车控制器、电机控制器进行通信。

6）分析电池组状态，与充电机进行通信，控制电池组的充电过程。

相应地，BMC负责监测电池单元的电压和温度，并对电池实施具体的均衡控制等。

与一体式BMS类似，主从式BMS的BMC都是面向于12或16的倍数，以目前市场占有份额较大的MAX17843、LTC6811等IC为例，单个IC都是面向12串电池设计的，每个BMC可以监控24串、36串、48串或者60串的电池。工程师们可以根据动力电池系统中电池模块的配置来进行搭配选择，例如一个96串的电池系统，可以使用一个BCU搭配2个48串的BMC组成BMS，当然在实际应用中，还要结合电池系统的物理构成对BMS进行合理设计及优化。

主从式BMS的优点：首先是便于进行介质访问；其次，某个BMC的退出或者故障不会对其他BMC的通信造成影响。但是，通信线路较长、难维护、可扩展性差（如受总线集中模块端口的限制，不能随意地增加多个BMC单元），这些缺点也成为主从式BMS在实际应用中面临的问题。

3.总线式BMS

与前面的主从式（星形）连接相比，总线式BMS用于通信信道的线材开销相对较少，连接方式更为灵活，可扩展性强。很多分布式BMS都采用总线式拓扑结构，这种拓扑结构在电动大巴车上尤为常见。

在各种总线式BMS通信方案中，CAN（控制器局域网）总线是汽车上较为常用的一种总线，其BMS的构造如图1-3所示。图中，每一块子板（BMC），由电压/温度采集回路、单片机（MCU）、通信隔离回路等模块构成，BMC与BMC之间使用CAN总线连接，从而实现与BCU的信息交换。