



01 Einleitung

- Herzlichen Glückwunsch und vielen Dank für Ihr Vertrauen in Hobbywing-Produkte. Mit dem Kauf des XERUN XR10 Pro G2S haben Sie sich für einen bürstenlosen elektronischen Geschwindigkeitsregler mit Hochleistungsentscheidungen! Dieser Geschwindigkeitsregler ist mit High-Tech-Funktionen ausgestattet, um Ihre Erfahrung mit bürstenlosen Antriebssystemen von Hobbywing zu verbessern. Die unsachgemäße Verwendung und unbefugte Modifikation unseres Produkts ist äußerst gefährlich und kann das Produkt und zugehörige Geräte beschädigen. Bitte nehmen Sie sich Zeit und lesen Sie die folgenden Anweisungen sorgfältig durch, bevor Sie Ihren Geschwindigkeitsregler verwenden. Wir haben das Recht, unser Produktdesign, Aussehen, Funktionen und Nutzungsanforderungen ohne vorherige Ankündigung zu ändern. Wir, HOBBYWING, sind nur für unsere Produktkosten verantwortlich und für nichts anderes als Ergebnis der Verwendung unseres Produkts.

02 Warnungen

- Um Kurzschlüsse zu vermeiden, stellen Sie sicher, dass alle Kabel und Anschlüsse gut isoliert sind, bevor Sie den Regler an entsprechende Geräte anschließen.
- Stellen Sie sicher, dass alle Geräte gut verbunden sind, um schlechte Verbindungen zu vermeiden und Schäden an Ihren elektronischen Geräten zu vermeiden.
- Lesen Sie die Handbücher aller Stromversorgungsgeräte und Chassis durch und vergewissern Sie sich, dass die Stromversorgungsanforderungen erfüllt sind, bevor Sie dieses Gerät verwenden.
- Bitte verwenden Sie einen Lötlotz mit einer Leistung von mindestens 60W, um alle Eingangs-/Ausgangsdrähte und Anschlüsse zu löten.
- Halten Sie das Fahrzeug nicht in der Luft und drehen Sie es nicht auf Vollgas, da sich Gummiriefen extrem ausdehnen oder sogar reißen und schwere Verletzungen verursachen können.
- Stellen Sie die Verwendung sofort ein, sobald das Gehäuse des Reglers 90°C / 194°F überschreitet, da dies sowohl den Regler als auch den Motor beschädigen kann. Hobbywing empfiehlt, den ESC Thermal Protection auf 105°C / 221°F einzustellen (dies bezieht sich auf die Innentemperatur des ESC).
- Benutzer müssen die Akkus nach Gebrauch immer abschließen, da der Regler kontinuierlich Strom verbraucht, wenn er an die Akkus angeschlossen ist (selbst wenn der Regler ausgeschaltet ist). Der Akku wird vollständig entladen und dies kann zu Schäden am Akku selbst oder dem Regler führen. Dies wird NICHT von der Garantie abgedeckt.

03 Features

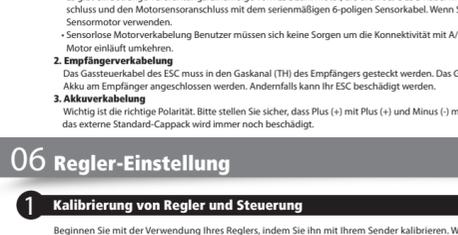
- 10 austauschbare Profile, die für alle 1/10-RC-Car-Rennen gelten.
- Interner elektronischer Schließschalter für lange Lebensdauer, hohe Zuverlässigkeit; und der externe Schalteranschluss zum Anschließen eines externen Schalters (nicht in der Verpackung enthalten, separat erhältlich) gilt für verschiedene Situationen.
- Am separaten PRG/FAN-Anschluss kann ein externer Lüfter mit Strom versorgt werden, um die Kühlleistung zu maximieren. Er dient auch zum Anschluss einer LCD-ProgrammbOX / eines OTA-Programmiergerätes.
- Variable Frequenzregelung von PWM- und Bremsfrequenzen ermöglicht Benutzern eine präzise Regelung der Antriebs- und Bremskräfte (der Motoren).
- Softener-Funktion (HOBBYWING-initiiert) für sanftere oder wildere Fahrkontrolle und bessere Fahrhaftigkeit.
- Mehrfacher Schutz: Niederspannungs-Abschalterschutz, ESC- und Motor-Überhitzungsschutz und Fail-Safe (Gassignalverlustschutz), Verpolungsschutz (das externe Standard-Cappack wird immer noch beschädigt, wenn eine Verpolung der Akkus auftritt).
- Datenprotokollierung zur Aufzeichnung der maximalen Regler-/Motortemperatur, Motordrehzahl/RPM und anderer in Echtzeit.
- Firmware-Upgrade über Hobbywing-Multifunktions-LCD-ProgrammbOX oder OTA-Programmierer (Artikel separat erhältlich).

04 Technische Spezifikationen

Modell	XERUN XR10 Pro G2S	XERUN XR10 Pro-Elite G2S
Strom (dauer/kurz)	160A/1200A	
Motortyp	Sensored / Sensorless Brushless Motors	
Einsatz	1/10 Tourenwagen & Buggy Racing, 1/10 Drifter & F1	
Motor-Limit	Brushless Motor Limit mit 2S LiPo/6S NiMH: (Tourenwagen) T→4.5T, (Buggy) T→5.5T	
LiPo/NiMH Zellen	2S LiPo/4-6S NiMH	
BEC-Ausgang	5-7.4V einstellbar, Dauerstrom von 5A (Switch Mode)	
Lüfter	Betrieben mit der BEC-Spannung von 5-7.4V	
Anschlüsse	Eingangsende: Keine Anschlüsse; Ausgangsende: Keine Anschlüsse	
Größe	37.5x30.9x32.5mm (mit Lüfter und Lüfterhaube)	
Gewicht	90g (inkl. Kabel) 88g (inkl. Kabel)	
Programmiereanschluss	PRG/FAN-Anschluss (*betrieben durch die Akkupannung)	

Hinweis: Die empfohlenen T-Zahlen gelten nur für Motoren der Standardgröße 3650/540 (3 Slots, 2 Pole), wenn Regler im Blinkmodus sind.

05 Verbindung



Dies ist ein extrem leistungsstarkes bürstenloses Motorsystem. Zu Ihrer Sicherheit und der Sicherheit Ihrer Mitmenschen empfehlen wir dringend, das am Motor angebrachte Ritzel zu entfernen, bevor Sie Kalibrierungs- und Programmierfunktionen mit diesem System durchführen. Es ist auch ratsam, die Räder in der Luft zu halten, wenn Sie den Regler einschalten.

- 1. Motorverkabelung**
Die Motorverkabelung unterscheidet sich zwischen sensorgesteuert und sensorlos; Bitte folgen Sie nur den unten stehenden Einführungen.
• Motorverdrahtung mit Sensoren
Es gibt eine strenge Verdrahtungsreihenfolge vom ESC zum Motor, die drei A/B/C-ESC-Kabel müssen entsprechend mit den drei A/B/C-Motorkabeln verbunden werden. Verbinden Sie als nächstes den ESC-Sensorenanschluss und den Motorsensorenanschluss mit dem seriellenmäßig 6-poligen Sensorkabel. Wenn Sie das Sensorkabel nicht einstecken, funktioniert Ihr ESC weiterhin im sensorlosen Modus, selbst wenn Sie einen Sensormotor verwenden.
• Sensorlose Motorverkabelung
Benutzer müssen sich keine Sorgen um die Konnektivität mit A/B/C (ESC und Motor) machen, da es keine Polarität gibt. Es kann notwendig sein, zwei Drähte zu vertauschen, wenn der Motor einläuft umkehren.
- 2. Empfängerverkabelung**
Das Gaststeuerkabel des ESC muss in den Gaskanal (TH) des Empfängers gesteckt werden. Das Gaststeuerkabel hat eine Ausgangsspannung von 6V / 7.4V zum Empfänger und Lenkervo, daher kann kein separater Akku am Empfänger angeschlossen werden. Andernfalls kann Ihr ESC beschädigt werden.
- 3. Akkuerkabelung**
Wichtig ist die richtige Polarität. Bitte stellen Sie sicher, dass Plus (+) mit Plus (+) und Minus (-) mit Minus (-) verbunden ist, wenn Sie die Batterie anschließen! Wenn der ESC von der Batterie umgekehrt gepolt wird, das externe Standard-Cappack wird immer noch beschädigt.

06 Regler-Einstellung

1 Kalibrierung von Regler und Steuerung

Beginnen Sie mit der Verwendung Ihres Reglers, indem Sie ihn mit Ihrem Sender kalibrieren. Wir empfehlen Hobbywing-Nutzern dringend, die „Fail-Safe“-Funktion des Funksystems zu verwenden und (F/S) auf „Output OFF“ oder „Neutral Position“ einzustellen. Beispiel für die Kalibrierung von Neutralbereich und Endpunkt.

1. Schalten Sie den Sender ein und stellen Sie sicher, dass alle Parameter (DIR, Kurve, ATL) auf dem Gaskanal auf die Standardeinstellung (100%) eingestellt sind. Bei Sendern ohne LCD drehen Sie bitte den Griff auf Maximum und den Gashebel „TRIM“ auf 0. Bitte drehen Sie auch den entsprechenden Griff in die neutrale Position.

2. Beginnen Sie mit dem Einschalten des Senders mit ausgeschaltetem Regler, aber an einem Akku angeschlossen. Wenn Sie die „ON/OFF“-Taste gedrückt halten, beginnt die ROT-LED auf dem Regler zu blinken, gleichzeitig ertönt der Motor, und lassen Sie dann die „ON/OFF“-Taste sofort los. Hinweis: Pieptöne vom Motor können manchmal leise sein, und Sie können stattdessen den LED-Status überprüfen.

3. Stellen Sie den Neutralpunkt, den Vollgas-Endpunkt und den Vollbrems-Endpunkt ein.
- Lassen Sie den Sender in der neutralen Position, drücken Sie die „ON/OFF“-Taste, die ROT-LED erlicht und die GRÜNE-LED blinkt 1 Mal und der Motor piepst 1 Mal, um die neutrale Position zu akzeptieren.
- Ziehen Sie den Gashebel in die Vollgasposition, drücken Sie die „ON/OFF“-Taste, die GRÜNE-LED blinkt 2 Mal und der Motor piepst 2 Mal, um den Vollgas-Endpunkt zu akzeptieren.
- Schieben Sie den Gashebel in die Vollbremsposition, drücken Sie die „ON/OFF“-Taste, die GRÜNE-LED blinkt 3 Mal und der Motor piepst 3 Mal, um den Vollbrems-Endpunkt zu akzeptieren. Notiz:
- Die Vollgas-Endposition: Ziehen Sie den Abzug in die maximale Gasposition (Pistolensender) oder schieben Sie den Gashebel nach oben (Board-Still-Sender).
- Die Vollbrems-Endposition: Drücken Sie den Auslöser in die maximale Bremsposition (Pistolensender) oder ziehen Sie den Gashebel ganz nach unten (Board-Still-Sender).
4. Der Motor kann 3 Sekunden nach Abschluss der Regler-/Sender-Kalibrierung gestartet werden.

2 Fahrmodus

Erreicht der Regler einen vom Benutzer voreingestellten Temperaturwert, schaltet er sich automatisch ab. Die GRÜNE LED blinkt (•••••), wenn die Reglertemperatur den voreingestellten Wert erreicht. Der Betrieb wird erst fortgesetzt, wenn die Reglertemperatur gesunken ist. Warnung! Bitte deaktivieren Sie diese Funktion nicht, es sei denn, Sie nehmen an einem Wettbewerb teil. Andernfalls kann die hohe Temperatur Ihren Regler und sogar Ihren Motor beschädigen.

3 Motor-Überhitzungsschutz

Die GRÜNE LED blinkt (•••••), wenn die Motortemperatur den voreingestellten Wert erreicht. Der Betrieb wird erst fortgesetzt, wenn die Motortemperatur gesunken ist. Warnung! Bitte deaktivieren Sie diese Funktion nicht, es sei denn, Sie nehmen an einem Wettbewerb teil. Andernfalls kann die hohe Temperatur Ihren Regler und sogar Ihren Motor beschädigen.

4 BEC-Spannung

Die BEC-Spannung kann zwischen 6.0V-7.4V eingestellt werden. 6.0V gilt für reguläre Servos. Stellen Sie bei Hochspannungsversos hingegen eine höhere Spannung entsprechend der Spannungsmarkierung des Servos ein.

5 Fernsteuerung aus

Option 1: Aktiviert
Benutzer können einfach den Bremsauslöser 6 Sekunden lang drücken und halten. Mit dieser Option kann der Benutzer den Regler ausschalten, ohne den EIN / AUS-Schalter zu drücken.
Option 2: Deaktiviert
Benutzer müssen den Regler ausschalten, indem sie den EIN/AUS-Schalter am Regler drücken.

6 Sensormodus

Option 1: Vollständig sensorlos
Das Stromversorgungs-system arbeitet zu jeder Zeit im „Sensored“-Modus. Die Effizienz und Fahrbarkeit dieses Modus ist am höchsten.
Option 2: Hybrid mit Sensor/ohne Sensor
Der Regler betreibt den Motor während des Anfahrvorgangs bei niedriger Geschwindigkeit im Sensormodus, gefolgt von einem Umschalten auf den Betrieb des Motors im „sensorlosen“ Modus. Dieser Doppelantriebsmodus ist bei 4WD-SC-Fahrzeugen mit 4-Pol-Motoren einsetzbar.
Warnung! Wählen Sie Option 1 nicht, wenn Sie keinen von Hobbywing passenden Motor verwenden, wenn es sich um einen 4-poligen Sensormotor handelt, da Sie sonst Regler und Motor beschädigen können.

7 Motorrotation / -richtung

Wenn die Motorwelle Ihnen zugewandt ist (das hintere Ende des Motors zeigt von Ihnen weg), betätigen Sie das Gas und der Motor (Welle) dreht sich gegen den Uhrzeigersinn / im Uhrzeigersinn, je nach dem, ob „Motorrotation/-richtung“ auf „CCW“ oder „CW“ steht. Im Allgemeinen fährt das Fahrzeug vorwärts, wenn sich der Motor (die Welle) in CCW-Richtung dreht. Einige Fahrzeuge fahren jedoch aufgrund der unterschiedlichen Fahrwerkstruktur nur vorwärts, wenn der Motor in CW-Richtung dreht. In diesem Fall müssen Sie nur „Motor Rotation / Direction“ auf „CW“ einstellen.

8 AC-Phasenwechsel

Wenn das A/C-Kabel des Reglers mit dem A/C-Kabel des Motors über Kreuz verbunden ist (A-Kabel des Reglers mit C-Kabel des Motors, C-Kabel des Reglers mit A-Kabel des Motors), aktivieren Sie diese Option. Warnung! Wenn die Kabel #A / #B / #C des Reglers entsprechend mit den #A / #B / #C-Kabeln des Motors verbunden sind, aktivieren Sie diese Option nicht. Andernfalls werden Regler und Motor beschädigt.

9 Gasrate

Dieses Element wird verwendet, um die Gasannahme zu steuern, einstellbar von 1 bis 30 (Schritt: 1). Je niedriger die Gasrate, desto stärker wird die Gasannahme begrenzt. Eine geeignete Rate kann dem Fahrer dabei helfen, sein Fahrzeug während des Anfahrvorgangs richtig zu beherrschen. Im Allgemeinen können Sie ihn auf einen hohen Wert einstellen, um eine schnelle Gasannahme zu erzielen, wenn Sie mit der Gassteuerung vertraut sind.

10 Gaskurve

Der Gaskurveparameter gleicht die Position des Gashebels (in der Gaszone) und die tatsächliche Regler-Gasausgabe ab. Standardmäßig ist „linear“ eingestellt und kann durch Anpassen der Gaskurve auf nichtlinear geändert werden. Wenn Sie es beispielsweise auf +EXP einstellen, ist die Gasausgabe in der frühen Phase dann höher; ist er auf -EXP eingestellt, ist die Gasausgabe in der frühen Phase wiederum niedriger.

11 Neutralbereich

Da nicht alle Sender die gleiche Stabilität in der „Neutralposition“ haben, stellen Sie diesen Parameter bitte nach Ihren Wünschen ein. Sie können in diesem Fall einen höheren Wert einstellen.

12 Anfangskraft des Gashebels

Wird auch als minimale Gashebelkraft bezeichnet. Sie können diesen Parameter je nach Rad, Reifen und Traktion einstellen. Bei rutschigem Untergrund stellen Sie bitte eine kleine Gasrate ein. Einige Motoren haben einen starken Cogging-Effekt mit einer niedrigeren FDR-Zahl. Wenn die Kraft im unteren Gasbereich zu aggressiv ist, kann die Kraft im unteren Gasbereich zu aggressiv ist. Kleine Gasgabebereiche bringen normalerweise zu viel Kraft auf den Antrieb und macht es schwerer z.B. durch Kurven zu steuern. So hat HOBBYWING diese Softening-Funktion erstellt, um das Problem zu lösen.
Hinweis: Sie können das mechanische Timing entsprechend dem Softening-Wert erhöhen. Jedes Mal, wenn Sie den Softening-Wert erhöhen, werden Sie den Softening-Wert erhöhen, und dann den besten Anfangspunkt einstellen, indem wir die ITF ein wenig erhöhen. Das Steuerelement wird glatter, wenn Sie den besten Punkt finden. Normalerweise liegt die Zahl über 5%.

13 Coast

Diese Option ermöglicht es dem Motor nach und nach auf eine niedrige Drehzahl zurück zu fahren, wenn abrupt von Vollgas auf Neutralposition umgestellt wird. Das Fahrzeug bremsst nicht abrupt, es verhält sich eher wie ein normales Auto. Umso größer der Wert, umso intensiver die Wirkung. Bei einer „Coast“ Einstellung von „0“ ist die Funktion deaktiviert. Einstellbar von 0-20%.

14 Was ist Coast?

Die Coast-Funktion (Ausrollfunktion) simuliert beim Gaswegnehmen, das Trägheits-/Impulsgefühl eines echten Fahrzeugs. Das verbessert das Fahrverhalten bei Verwendung von leistungsstarken Motoren enorm, da die elektromagnetische Bremswirkung solcher Motoren sich sonst zu plötzlich auswirkt und ein wichtiger Faktor bei der Fahrbarkeit und Manövrierbarkeit wird. „Coast“ funktioniert nur wenn die Handbremse auf 0% gestellt ist.

15 PWM-Antriebsfrequenz

Die Beschleunigung wird in der Anfangsphase aggressiver sein, wenn die Antriebsfrequenz niedrig ist; eine höhere Antriebsfrequenz ist weicher, aber es erzeugt mehr Wärme im Regler. Wenn dieser Parameter auf „Benutzerdefiniert“ eingestellt ist, dann kann die PWM-Frequenz auf einen variablen Wert (der von 0K bis 32K reicht) bei 0 - 100% Gaseingabe eingestellt werden. Bitte wählen Sie die Frequenzen gemäß den tatsächlichen Testergebnissen Ihrer Fahrzeuge.

16 Softening-Wert

Es ermöglicht dem Benutzer, den unteren Gasbereich fein einzustellen, das Fahrgefühl zu ändern und so die Fahrhaftigkeit bei unterschiedlichen Streckenbedingungen zu maximieren. Je höher der Softening-Wert, desto weicher ist der untere Gasbereich. In der Modified-Klasse fühlen Fahrer häufig, dass die Kraft im unteren Gasbereich zu aggressiv ist. Kleine Gasgabebereiche bringen normalerweise zu viel Kraft auf den Antrieb und macht es schwerer z.B. durch Kurven zu steuern. So hat HOBBYWING diese Softening-Funktion erstellt, um das Problem zu lösen.
Hinweis: Sie können das mechanische Timing entsprechend dem Softening-Wert erhöhen. Jedes Mal, wenn Sie den Softening-Wert erhöhen, werden Sie den Softening-Wert erhöhen, und dann die mechanische Timing um 4 Grad erhöhen. Beachten Sie, dass Sie das mechanische Timing niemals um mehr als 5 Grad erhöhen.

17 Softening-Bereich

Es ist der Bereich, in dem der „Softening-Wert“ beginnt und endet. Beispielsweise werden 0% bis 30% erzeugt, wenn der Benutzer den Softening-Bereich mit einem Wert von 30% vorprogrammiert.

18 Handbremsfunktion

Es ist die Funktion, die beim Loslassen aus voller Geschwindigkeit in die neutrale Gashebel-Position erzeugt wird. Dies soll die bei niedriger Bremswirkung eines neutralen Bürstenmotors während der Fahrt simulieren. Es ist nicht empfohlen für Buggys und Monster Trucks (Achtung: Diese Brems-Funktion verbraucht mehr Leistung und die Wärmeentwicklung des Reglers erhöht sich)

19 Handbremsrate

Dieser Parameter wird verwendet, um die Reaktionsgeschwindigkeit der Handbremse zu steuern. Das Einstellen eines geeigneten Werts kann die Bremswirkung des Fahrzeugs verbessern und somit das Fahrverhalten für jeden Benutzer optimieren. Der Wert kann in bis zu 20 Stufen eingestellt werden. Eine Erhöhung des Wertes führt zu einer stärkeren Handbremswirkung. Die andere Option „Auto“ stellt ebenfalls zur Auswahl, „Auto“ passt die

20 Motorrotation / -richtung

Wenn die Motorwelle Ihnen zugewandt ist (das hintere Ende des Motors zeigt von Ihnen weg), betätigen Sie das Gas und der Motor (Welle) dreht sich gegen den Uhrzeigersinn / im Uhrzeigersinn, je nach dem, ob „Motorrotation/-richtung“ auf „CCW“ oder „CW“ steht. Im Allgemeinen fährt das Fahrzeug vorwärts, wenn sich der Motor (die Welle) in CCW-Richtung dreht. Einige Fahrzeuge fahren jedoch aufgrund der unterschiedlichen Fahrwerkstruktur nur vorwärts, wenn der Motor in CW-Richtung dreht. In diesem Fall müssen Sie nur „Motor Rotation / Direction“ auf „CW“ einstellen.

21 AC-Phasenwechsel

Wenn das A/C-Kabel des Reglers mit dem A/C-Kabel des Motors über Kreuz verbunden ist (A-Kabel des Reglers mit C-Kabel des Motors, C-Kabel des Reglers mit A-Kabel des Motors), aktivieren Sie diese Option. Warnung! Wenn die Kabel #A / #B / #C des Reglers entsprechend mit den #A / #B / #C-Kabeln des Motors verbunden sind, aktivieren Sie diese Option nicht. Andernfalls werden Regler und Motor beschädigt.

22 Gasrate

Dieses Element wird verwendet, um die Gasannahme zu steuern, einstellbar von 1 bis 30 (Schritt: 1). Je niedriger die Gasrate, desto stärker wird die Gasannahme begrenzt. Eine geeignete Rate kann dem Fahrer dabei helfen, sein Fahrzeug während des Anfahrvorgangs richtig zu beherrschen. Im Allgemeinen können Sie ihn auf einen hohen Wert einstellen, um eine schnelle Gasannahme zu erzielen, wenn Sie mit der Gassteuerung vertraut sind.

23 Gaskurve

Der Gaskurveparameter gleicht die Position des Gashebels (in der Gaszone) und die tatsächliche Regler-Gasausgabe ab. Standardmäßig ist „linear“ eingestellt und kann durch Anpassen der Gaskurve auf nichtlinear geändert werden. Wenn Sie es beispielsweise auf +EXP einstellen, ist die Gasausgabe in der frühen Phase dann höher; ist er auf -EXP eingestellt, ist die Gasausgabe in der frühen Phase wiederum niedriger.

24 Neutralbereich

Da nicht alle Sender die gleiche Stabilität in der „Neutralposition“ haben, stellen Sie diesen Parameter bitte nach Ihren Wünschen ein. Sie können in diesem Fall einen höheren Wert einstellen.

25 Anfangskraft des Gashebels

Wird auch als minimale Gashebelkraft bezeichnet. Sie können diesen Parameter je nach Rad, Reifen und Traktion einstellen. Bei rutschigem Untergrund stellen Sie bitte eine kleine Gasrate ein. Einige Motoren haben einen starken Cogging-Effekt mit einer niedrigeren FDR-Zahl. Wenn die Kraft im unteren Gasbereich zu aggressiv ist, kann die Kraft im unteren Gasbereich zu aggressiv ist. Kleine Gasgabebereiche bringen normalerweise zu viel Kraft auf den Antrieb und macht es schwerer z.B. durch Kurven zu steuern. So hat HOBBYWING diese Softening-Funktion erstellt, um das Problem zu lösen.
Hinweis: Sie können das mechanische Timing entsprechend dem Softening-Wert erhöhen. Jedes Mal, wenn Sie den Softening-Wert erhöhen, werden Sie den Softening-Wert erhöhen, und dann den besten Anfangspunkt einstellen, indem wir die ITF ein wenig erhöhen. Das Steuerelement wird glatter, wenn Sie den besten Punkt finden. Normalerweise liegt die Zahl über 5%.

26 Coast

Diese Option ermöglicht es dem Motor nach und nach auf eine niedrige Drehzahl zurück zu fahren, wenn abrupt von Vollgas auf Neutralposition umgestellt wird. Das Fahrzeug bremsst nicht abrupt, es verhält sich eher wie ein normales Auto. Umso größer der Wert, umso intensiver die Wirkung. Bei einer „Coast“ Einstellung von „0“ ist die Funktion deaktiviert. Einstellbar von 0-20%.

27 Was ist Coast?

Die Coast-Funktion (Ausrollfunktion) simuliert beim Gaswegnehmen, das Trägheits-/Impulsgefühl eines echten Fahrzeugs. Das verbessert das Fahrverhalten bei Verwendung von leistungsstarken Motoren enorm, da die elektromagnetische Bremswirkung solcher Motoren sich sonst zu plötzlich auswirkt und ein wichtiger Faktor bei der Fahrbarkeit und Manövrierbarkeit wird. „Coast“ funktioniert nur wenn die Handbremse auf 0% gestellt ist.

28 PWM-Antriebsfrequenz

Die Beschleunigung wird in der Anfangsphase aggressiver sein, wenn die Antriebsfrequenz niedrig ist; eine höhere Antriebsfrequenz ist weicher, aber es erzeugt mehr Wärme im Regler. Wenn dieser Parameter auf „Benutzerdefiniert“ eingestellt ist, dann kann die PWM-Frequenz auf einen variablen Wert (der von 0K bis 32K reicht) bei 0 - 100% Gaseingabe eingestellt werden. Bitte wählen Sie die Frequenzen gemäß den tatsächlichen Testergebnissen Ihrer Fahrzeuge.

29 Softening-Wert

Es ermöglicht dem Benutzer, den unteren Gasbereich fein einzustellen, das Fahrgefühl zu ändern und so die Fahrhaftigkeit bei unterschiedlichen Streckenbedingungen zu maximieren. Je höher der Softening-Wert, desto weicher ist der untere Gasbereich. In der Modified-Klasse fühlen Fahrer häufig, dass die Kraft im unteren Gasbereich zu aggressiv ist. Kleine Gasgabebereiche bringen normalerweise zu viel Kraft auf den Antrieb und macht es schwerer z.B. durch Kurven zu steuern. So hat HOBBYWING diese Softening-Funktion erstellt, um das Problem zu lösen.
Hinweis: Sie können das mechanische Timing entsprechend dem Softening-Wert erhöhen. Jedes Mal, wenn Sie den Softening-Wert erhöhen, werden Sie den Softening-Wert erhöhen, und dann die mechanische Timing um 4 Grad erhöhen. Beachten Sie, dass Sie das mechanische Timing niemals um mehr als 5 Grad erhöhen.

30 Softening-Bereich

Es ist der Bereich, in dem der „Softening-Wert“ beginnt und endet. Beispielsweise werden 0% bis 30% erzeugt, wenn der Benutzer den Softening-Bereich mit einem Wert von 30% vorprogrammiert.

31 Handbremsfunktion

Es ist die Funktion, die beim Loslassen aus voller Geschwindigkeit in die neutrale Gashebel-Position erzeugt wird. Dies soll die bei niedriger Bremswirkung eines neutralen Bürstenmotors während der Fahrt simulieren. Es ist nicht empfohlen für Buggys und Monster Trucks (Achtung: Diese Brems-Funktion verbraucht mehr Leistung und die Wärmeentwicklung des Reglers erhöht sich)

32 Handbremsrate

Dieser Parameter wird verwendet, um die Reaktionsgeschwindigkeit der Handbremse zu steuern. Das Einstellen eines geeigneten Werts kann die Bremswirkung des Fahrzeugs verbessern und somit das Fahrverhalten für jeden Benutzer optimieren. Der Wert kann in bis zu 20 Stufen eingestellt werden. Eine Erhöhung des Wertes führt zu einer stärkeren Handbremswirkung. Die andere Option „Auto“ stellt ebenfalls zur Auswahl, „Auto“ passt die

33 Motorrotation / -richtung

Wenn die Motorwelle Ihnen zugewandt ist (das hintere Ende des Motors zeigt von Ihnen weg), betätigen Sie das Gas und der Motor (Welle) dreht sich gegen den Uhrzeigersinn / im Uhrzeigersinn, je nach dem, ob „Motorrotation/-richtung“ auf „CCW“ oder „CW“ steht. Im Allgemeinen fährt das Fahrzeug vorwärts, wenn sich der Motor (die Welle) in CCW-Richtung dreht. Einige Fahrzeuge fahren jedoch aufgrund der unterschiedlichen Fahrwerkstruktur nur vorwärts, wenn der Motor in CW-Richtung dreht. In diesem Fall müssen Sie nur „Motor Rotation / Direction“ auf „CW“ einstellen.

34 AC-Phasenwechsel

Wenn das A/C-Kabel des Reglers mit dem A/C-Kabel des Motors über Kreuz verbunden ist (A-Kabel des Reglers mit C-Kabel des Motors, C-Kabel des Reglers mit A-Kabel des Motors), aktivieren Sie diese Option. Warnung! Wenn die Kabel #A / #B / #C des Reglers entsprechend mit den #A / #B / #C-Kabeln des Motors verbunden sind, aktivieren Sie diese Option nicht. Andernfalls werden Regler und Motor beschädigt.

35 Gasrate

Dieses Element wird verwendet, um die Gasannahme zu steuern, einstellbar von 1 bis 30 (Schritt: 1). Je niedriger die Gasrate, desto stärker wird die Gasannahme begrenzt. Eine geeignete Rate kann dem Fahrer dabei helfen, sein Fahrzeug während des Anfahrvorgangs richtig zu beherrschen. Im Allgemeinen können Sie ihn auf einen hohen Wert einstellen, um eine schnelle Gasannahme zu erzielen, wenn Sie mit der Gassteuerung vertraut sind.

36 Gaskurve

Der Gaskurveparameter gleicht die Position des Gashebels (in der Gaszone) und die tatsächliche Regler-Gasausgabe ab. Standardmäßig ist „linear“ eingestellt und kann durch Anpassen der Gaskurve auf nichtlinear geändert werden. Wenn Sie es beispielsweise auf +EXP einstellen, ist die Gasausgabe in der frühen Phase dann höher; ist er auf -EXP eingestellt, ist die Gasausgabe in der frühen Phase wiederum niedriger.

37 Neutralbereich

Da nicht alle Sender die gleiche Stabilität in der „Neutralposition“ haben, stellen Sie diesen Parameter bitte nach Ihren Wünschen ein. Sie können in diesem Fall einen höheren Wert einstellen.

38 Anfangskraft des Gashebels

Wird auch als minimale Gashebelkraft bezeichnet. Sie können diesen Parameter je nach Rad, Reifen und Traktion einstellen. Bei rutschigem Untergrund stellen Sie bitte eine kleine Gasrate ein. Einige Motoren haben einen starken Cogging-Effekt mit einer niedrigeren FDR-Zahl. Wenn die Kraft im unteren Gasbereich zu aggressiv ist, kann die Kraft im unteren Gasbereich zu aggressiv ist. Kleine Gasgabebereiche bringen normalerweise zu viel Kraft auf den Antrieb und macht es schwerer z.B. durch Kurven zu steuern. So hat HOBBYWING diese Softening-Funktion erstellt, um das Problem zu lösen.
Hinweis: Sie können das mechanische Timing entsprechend dem Softening-Wert erhöhen. Jedes Mal, wenn Sie den Softening-Wert erhöhen, werden Sie den Softening-Wert erhöhen, und dann den besten Anfangspunkt einstellen, indem wir die ITF ein wenig erhöhen. Das Steuerelement wird glatter, wenn Sie den besten Punkt finden. Normalerweise liegt die Zahl über 5%.

39 Coast

Diese Option ermöglicht es dem Motor nach und nach auf eine niedrige Drehzahl zurück zu fahren, wenn abrupt von Vollgas auf Neutralposition umgestellt wird. Das Fahrzeug bremsst nicht abrupt, es verhält sich eher wie ein normales Auto. Umso größer der Wert, umso intensiver die Wirkung. Bei einer „Coast“ Einstellung von „0“ ist die Funktion deaktiviert. Einstellbar von 0-20%.

40 Was ist Coast?

Die Coast-Funktion (Ausrollfunktion) simuliert beim Gaswegnehmen, das Trägheits-/Impulsgefühl eines echten Fahrzeugs. Das verbessert das Fahrverhalten bei Verwendung von leistungsstarken Motoren enorm, da die elektromagnetische Bremswirkung solcher Motoren sich sonst zu plötzlich auswirkt und ein wichtiger Faktor bei der Fahrbarkeit und Manövrierbarkeit wird. „Coast“ funktioniert nur wenn die Handbremse auf 0% gestellt ist.

41 PWM-Antriebsfrequenz

Die Beschleunigung wird in der Anfangsphase aggressiver sein, wenn die Antriebsfrequenz niedrig ist; eine höhere Antriebsfrequenz ist weicher, aber es erzeugt mehr Wärme im Regler. Wenn dieser Parameter auf „Benutzerdefiniert“ eingestellt ist, dann kann die PWM-Frequenz auf einen variablen Wert (der von 0K bis 32K reicht) bei 0 - 100% Gaseingabe eingestellt werden. Bitte wählen Sie die Frequenzen gemäß den tatsächlichen Testergebnissen Ihrer Fahrzeuge.

42 Softening-Wert

Es ermöglicht dem Benutzer, den unteren Gasbereich fein einzustellen, das Fahrgefühl zu ändern und so die Fahrhaftigkeit bei unterschiedlichen Streckenbedingungen zu maximieren. Je höher der Softening-Wert, desto weicher ist der untere Gasbereich. In der Modified-Klasse fühlen Fahrer häufig, dass die Kraft im unteren Gasbereich zu aggressiv ist. Kleine Gasgabebereiche bringen normalerweise zu viel Kraft auf den Antrieb und macht es schwerer z.B. durch Kurven zu steuern. So hat HOBBYWING diese Softening-Funktion erstellt, um das Problem zu lösen.
Hinweis: Sie können das mechanische Timing entsprechend dem Softening-Wert erhöhen. Jedes Mal, wenn Sie den Softening-Wert erhöhen, werden Sie den Softening-Wert erhöhen, und dann die mechanische Timing um 4 Grad erhöhen. Beachten Sie, dass Sie das mechanische Timing niemals um mehr als 5 Grad erhöhen.

43 Softening-Bereich

Es ist der Bereich, in dem der „Softening-Wert“ beginnt und endet. Beispielsweise werden 0% bis 30% erzeugt, wenn der Benutzer den Softening-Bereich mit einem Wert von 30% vorprogrammiert.

44 Handbremsfunktion

Es ist die Funktion, die beim Loslassen aus voller Geschwindigkeit in die neutrale Gashebel-Position erzeugt wird. Dies soll die bei niedriger Bremswirkung eines neutralen Bürstenmotors während der Fahrt simulieren. Es ist nicht empfohlen für Buggys und Monster Trucks (Achtung: Diese Brems-Funktion verbraucht mehr Leistung und die Wärmeentwicklung des Reglers erhöht sich)

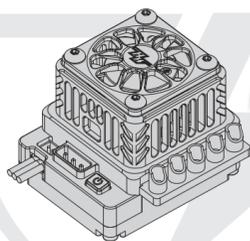
45 Handbremsrate

Dieser Parameter wird verwendet, um die Reaktionsgeschwindigkeit der Handbremse zu steuern. Das Einstellen eines geeigneten Werts kann die Bremswirkung des Fahrzeugs verbessern und somit das Fahrverhalten für jeden Benutzer optimieren. Der Wert kann in bis zu 20 Stufen eingestellt werden. Eine Erhöhung des Wertes führt zu einer stärkeren Handbremswirkung. Die andere Option „Auto“ stellt ebenfalls zur Auswahl, „Auto“ passt die

46 Motorrotation / -richtung

Wenn die Motorwelle Ihnen zugewandt ist (das hintere Ende des Motors zeigt von Ihnen weg), betätigen Sie das Gas und der Motor (Welle) dreht sich gegen den Uhrzeigersinn / im Uhrzeigersinn, je nach dem, ob „Motorrotation/-richtung“ auf „CCW“ oder „CW“ steht. Im Allgemeinen fährt das Fahrzeug vorwärts, wenn sich der Motor (die Welle) in CCW-Richtung dreht. Einige Fahrzeuge fahren jedoch aufgrund der unterschiedlichen Fahrwerkstruktur nur vorwärts, wenn der Motor in CW-Richtung dreht. In diesem Fall müssen Sie

01 Introduction



XERUN USER MANUAL

Brushless Electronic Speed Controller
XERUN XR10 Pro G2S



Congratulations and thank you for your trust in Hobbywing product. By purchasing the XERUN XR10 Pro G2S, you have chosen a high performance sensorless brushless electronic speed controller! This speed controller is equipped with high-tech features to enhance your experience with Hobbywing brushless power systems. Improper usage and unauthorized modification to our product is extremely dangerous and may damage the product and related devices. Please take your time and read the following instructions carefully before you start using your speed control. We have the right to modify our product design, appearance, features and usage requirements without notification. We, HOBBYWING, are only responsible for our product cost and nothing else as result of using our product.

02 Warnings

- To avoid short circuits, ensure that all wires and connections must be well insulated before connecting the ESC to related devices.
- Ensure all devices are well connected to prevent poor connections and avoid damage to your electronic devices.
- Read through the manuals of all power devices and chassis and ensure the power configuration is rational before using this unit.
- Please use a soldering iron with the power of at least 60W to solder all input / output wires and connectors.
- Do not hold the vehicle in the air and rev it up to full throttle, as rubber tires can "expand" to extreme size or even crack and cause serious injury.
- Stop immediate usage once the casing of the ESC exceeds 90°C / 194°F as this may cause damage to both the ESC and motor. Hobbywing recommends setting the "ESC Thermal Protection" to 105°C / 221°F (this refers to the internal temperature of the ESC).
- Users must always disconnect the batteries after use as the current on the ESC is consuming continuously if it is connected to the batteries (even if the ESC is turned off). The battery will completely be discharged and may result in damage to the battery or ESC when it is connected for a long period of time. This WILL NOT be covered under warranty.

03 Features

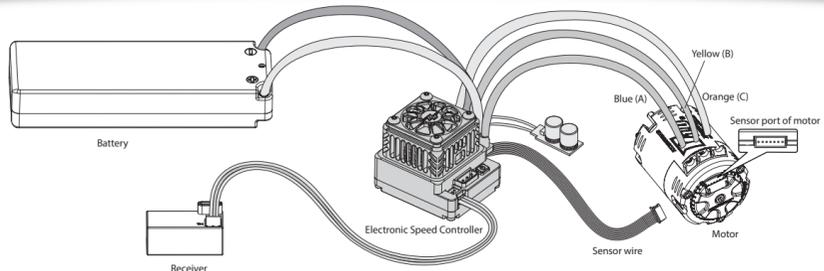
- 10 select-to-use profiles applicable to all 1/10th RC car racing.
- Internal electronic key switch for long service life, high reliability, and the external switch port for connecting an external switch (Not included in the packaging box, purchase separately) is applicable to different situations.
- Separate PRC/FAN port is able to power an external fan for maximize cooling performance or connect a LCD program box or OTA Programmer to the ESC.
- Variable frequency regulation of PWM & brake frequencies allows users to precisely regulate the driving & braking forces (of the motors).
- Softening function (HOBBYWING-initiated) for milder or wilder driving control and better driving efficiency.
- Multiple protections: low-voltage cutoff protection, ESC and motor thermal protection, and fail safe (throttle signal loss protection), reverse polarity protection (the external standard cappack will still be damaged if battery reversal occurs).
- Data logging for recording the maximum ESC/motor temperature, motor speed/RPM, and others in real time.
- Firmware upgrade via Hobbywing multifunction LCD program box or OTA Programmer (item sold separately).

04 Specifications

Model	XERUN XR10 Pro G2S	XERUN XR10 Pro-Elite G2S
Cont./Peak Current	160A/1200A	
Motor Type	Sensorless / Sensorless Brushless Motors	
Applications	1/10 th Touring car & Buggy racing, 1/10 th drift car & F1	
Motor Limit	Brushless Motor Limit with 2S LiPo/6S NiMH: (Touring Car) T→4.5T, (Buggy) T→5.5T	
LiPo/NiMH Cells	2S LiPo/4-6S NiMH	
BEC Output	5-7.4V Adjustable, Continuous Current of 5A (Switch-mode)	
Cooling Fan	Powered by the stable BEC voltage of 5-7.4V	
Connectors	Input End: No Connectors; Output End: No Connectors	
Size	37.5x30.9x32.5mm (w/Fan/Fan Shroud)	
Weight	90g (w/ wires)	88g (w/ wires)
Programming Port	PRC/FAN Port (*powered by battery voltage)	

Note: The recommended T counts are only applicable with the standard 3650/540 size (3 slot 2 pole) motors when ESCs are in blinky mode.

05 Connections



This is an extremely powerful brushless motor system. For your safety and the safety of those around you, we strongly recommend removing the pinion gear attached to the motor before performing calibration and programming functions with this system. It is also advisable to keep the wheels in the air when you turn on the ESC.

- Motor Wiring**
The motor wiring is different between the sensorless and the sensorless; please only follow the introductions below.
 - Sensored Motor Wiring
There is strict wiring order from the ESC to the motor, the three A/B/C ESC wires must connect to the three A/B/C motor wires correspondingly. Next, connect the ESC sensor port and the motor sensor port with the stock 6-pin sensor cable. If you don't plug the sensor cable in, your ESC will still work in sensorless mode even if you're using a sensorless motor.
 - Sensorless Motor Wiring
Users do not need to be worried in regards to the connectivity with the A/B/C (ESC and motor) as there is no polarity. You may find it necessary to swap two wires if the motor runs in reverse.
- Receiver Wiring**
The throttle control cable on the ESC has to be plugged into the throttle (TH) channel on the receiver. The throttle control cable has an output voltage of 6V / 7.4V to the receiver and steering servo, hence, no separate battery can be connected to the receiver. Otherwise, your ESC may be damaged.
- Battery Wiring**
Proper polarity is essential. Please ensure positive (+) connects to positive (+), and negative (-) connects to negative (-) when plugging in the battery! When reverse polarity is applied to the ESC from the battery, the external standard cappack will still be damaged.

06 ESC Setup

1 ESC/ Radio Calibration

Begin using your ESC by calibrating with your transmitter. We strongly recommend Hobbywing users to use the "Fail Safe" function on the radio system and set (F/S) to "Output Off" or "Neutral Position". Example of calibrating Neutral range and Endpoint.

- Turn on the transmitter, ensure all parameters (D/R, Curve, ATL) on the throttle channel are at default (100%). For transmitter without LCD, please turn the knob to the maximum, and the throttle "TRIM" to 0. Please also turn the corresponding knob to the neutral position.
 - Start by turning on the transmitter with the ESC turned off but connected to a battery. Holding the "ON/OFF" button, the RED LED on the ESC starts to flash the motor beeps at the same time, and then release the ON/OFF button immediately. Note: Beeps from the motor may be low sometimes, and you can check the LED status instead.
- Set the neutral point, the full throttle endpoint and the full brake endpoint.
 - Leave transmitter at the neutral position, press the "ON/OFF" button, the RED LED dies out and the GREEN LED flashes 1 time and the motor beeps 1 time to accept the neutral position.
 - Pull the throttle trigger to the full throttle position, press the "ON/OFF" button, the GREEN LED blinks 2 times and the motor beeps 2 times to accept the full throttle endpoint.
 - Push the throttle trigger to the full brake position, press the "ON/OFF" button, the GREEN LED blinks 3 times and the motor beeps 3 times to accept the full brake endpoint.
- Set the neutral point, the full throttle endpoint and the full brake endpoint.
 - End position of forward: Pull the trigger to the maximum throttle position if it is pistol-style transmitter. Push the throttle to the top if it is board-style transmitter.
 - End position of backward: Push the trigger to the maximum brake position if it is pistol-style transmitter. Pull the throttle to the bottom if it is board-style transmitter.
- The motor can be started 3 seconds after the ESC/ Radio calibration is complete.

2 Power On/Off

Attention! The temperature of its Aluminum housing may be very high when there is heavy load. For precaution, we recommend users to have a fan blown towards the ESC. (Start with the ESC turned off), press the ON / OFF button to turn on the ESC (the indication LED comes on); and press the ON / OFF button again to turn off the ESC (the indication LED dies out).
Note: Do not turn off the ESC when the motor is spinning. The sudden stoppage may result in unwanted damage to both the motor and ESC. If there is an emergency, battery plugs can be pulled out to switch the ESC off.

3 Programmable Items

Section	Item	Programmable Items	Parameter Values														
General Setting	1A	Running Mode	Forward with Brake	Forward/ Reverse with Brake	Forward and Reverse												
	1B	Max. Reverse Force	25%	50%	75%	100%											
	1C	Cutoff Voltage	Disabled	Auto (3.5V/Cell)	3.0-7.4V Adjustable (Step: 0.1V)												
	1D	ESC Thermal Protection	Disabled	105°C/221°F	125°C/257°F												
	1E	Motor Thermal Protection	Disabled	105°C/221°F	125°C/257°F												
	1F	BEC Voltage	5.0V-7.4V Adjustable (Step:0.1V)														
	1G	Remote Off	Disabled	Enabled													
	1H	Sensor Mode	Full Sensored	Sensored/Sensorless Hybrid													
	1I	Motor Rotation	CCW	CW													
	1J	Phase-AC Swap	Disabled	Enabled													
Throttle Control	2A	Throttle Rate Control	1-30 Adjustable (Step: 1)														
	2B	Throttle Curve	Linear	Customized													
	2C	Neutral Range	3%-10% Adjustable (Step: 1%)														
	2D	Initial Throttle Force	1-15 Adjustable (Step: 1)														
	2E	Coast	1-15 Adjustable (Step: 1)														
	2F	PWM Drive Frequency	1K	2K	4K	8K	12K	16K	24K	32K	Customized						
	2G	Softening Value	0-30° Adjustable (Step: 1°)														
	2H	Softening Range	0%	10%	20%	25%	30%	35%	40%	45%	50%	55%	60%	65%	70%	75%	
	3A	Drag Brake Force	0%-100% Adjustable (Step: 1%)														
	3B	Drag Brake Rate	1-20 Adjustable (Step: 1)														
Brake Control	3C	Max. Brake Force	0%-150% Adjustable (Step: 1%)														
	3D	Brake Rate Control	1-20 Adjustable (Step: 1)														
	3E	Brake Frequency	0.5K	1K	2K	4K	8K	16K	Customized								
	3F	Brake Control	Linear	Traditional	Hybrid												
	4A	Boost Timing	0-64° Adjustable (Step: 1°)														
	4B	Boost Timing Activation	RPM	Auto													
	4C	Boost Start RPM	500-35000RPM (Step: 500RPM)														
	4D	Boost End RPM	3000-60000RPM (Step: 500RPM)														
	5A	Turbo Timing	0-64° Adjustable (Step: 1°)														
	5B	Turbo Delay	Instant	0.05s	0.1s	0.15s	0.2s	0.25s	0.3s	0.35s	0.4s	0.45s	0.5s	0.6s	0.7s	0.8s	0.9s
Timing	5C	Turbo Increase Rate	Instant	1deg/0.1s	2deg/0.1s	3deg/0.1s	5deg/0.1s	8deg/0.1s	12deg/0.1s	16deg/0.1s	20deg/0.1s	25deg/0.1s	30deg/0.1s				
	5D	Turbo Decrease Rate	Instant	1deg/0.1s	2deg/0.1s	3deg/0.1s	5deg/0.1s	8deg/0.1s	12deg/0.1s	16deg/0.1s	20deg/0.1s	25deg/0.1s	30deg/0.1s				

Note: Item 4C (Boost Start RPM) and Item 4D (Boost End RPM) are not programmable if item 4B (Boost Frequency, Brake Frequency, Brake Control, Boost Timing, Turbo Timing and relevant items are not programmable (that's item 2E, 3E, 3F and 8 items from 4A to 5D aren't programmable) when Sensor Mode (item 1H) is set to "Sensored/Sensorless Hybrid".

- Running Mode**
Option 1: Forward with Brake
Racing mode. It has only forward and brake functions.
Option 2: Forward/ Reverse with Brake
This option is known to be the "training" mode with "Forward/ Reverse with Brake" functions. Hobbywing has adopted the "DOUBLE-CLICK" method, that is, your vehicle only brakes on the 1st time you push the throttle trigger forward (brake) (1st push). The motor stops when you quickly release the throttle trigger and then re-push the trigger quickly (2nd push), only then the vehicle will reverse. The reverse function will not work if your car does not come to a complete stop. The vehicle only reverses after the motor stops. This method is for preventing vehicle from being accidentally reversed.
Option 3: Forward and Reverse
This mode is often used by special vehicles (rock crawler). It adopts the "SINGLE-CLICK" method. The vehicle will reverse immediately when you push the throttle trigger forward (brake).
- Max. Reverse Force**
The reverse force of the value will determine its speed. For the safety of your vehicle, we recommend using a low amount.
- Cutoff Voltage**
Sets the voltage at which the ESC lowers or removes power to the motor in order to either keep the battery at a safe minimum voltage (for LiPo batteries). The ESC monitors the battery voltage all the time, it will immediately reduce the power to 30% (in 3 seconds) and cut off the output 10 seconds later when the voltage goes below the cutoff threshold. The RED LED will flash a short, single flash that repeats (1, 2, 3) to indicate the low-voltage cutoff protection is activated. Please set the "Cutoff Voltage" to "Disabled" or customize this item if you are using NiMH batteries.
Option 1: Disabled
The ESC does not cut the power off due to low voltage. We do not recommend using this option when you use any LiPo battery as you will irreversibly damage the product. You need to select this option when you are using a NiMH pack.
Option 2: Auto
The ESC calculates the corresponding cutoff voltage for the battery shall be 7.0V.
Option 3: Customized
The customized cutoff threshold is a voltage for the whole battery pack (adjustable from 3.0V to 7.4V).
- ESC Thermal Protection**
The output from the ESC will be cut off with the value you have preset.
The GREEN LED flashes (1, 2, 3) when the ESC temperature reaches to the preset value. The output will not resume until the ESC temperature gets down.
Warning! Please do not disable this function unless you're in a competition. Otherwise the high temperature may damage your ESC and even your motor.
- Motor Thermal Protection**
The GREEN LED flashes (1, 2, 3) when the motor temperature reaches to the preset value. The output will not resume until the motor temperature gets down.
Warning! Please do not disable this function unless you're in a competition. Otherwise the high temperature may damage your motor and even your ESC. For non-Hobbywing motor, the ESC may get this protection activated too early/late because of the different temperature sensor inside the motor. In this case, please disable this function and monitor the motor temperature manually.
- BEC Voltage**
BEC voltage can be adjusted between 6.0-7.4V. 6.0V is applicable to common servo. If use high-voltage servo, set to higher voltage according to voltage marking of servo.
- Remote Off**
Option 1: Enabled
Users can simply push and hold the brake trigger for 6 seconds. This option allows the user to turn off the ESC without pushing the ON/OFF button switch.
Option 2: Disabled
Users must turn off the ESC by pressing the ON/OFF switch button from the ESC.
- Sensor Mode**
Option 1: Full Sensored
The power system will work in the "sensored" mode at all times. The efficiency and drivability of this mode is at the highest.
Option 2: Sensorless Hybrid
The ESC operates the motor in sensorless mode during the low-speed start-up process, followed by switching to operating the motor in the "sensorless" mode. This dual drive mode is applicable to 4WD SCT vehicles using 4 pole motors.
Warning! Do not select the option 1 if you are using a non-Hobbywing matching motor, when it's a 4 pole sensorless motor, otherwise you may damage your ESC and motor.
- Motor Rotation/Direction**
With the motor shaft faces you (the rear end of the motor is away from you), increase the throttle input, the motor (shaft) will rotate in the CCW/CW direction if the "Motor Rotation / Direction" set to "CCW/CW". Generally, the vehicle runs forward when the motor (shaft) rotates in the CCW direction. However, some vehicles only run forward when the motor rotates in the CW direction due to the different chassis design. In that case, you only need to set the "Motor Rotation/Direction" to "CW".
- Phase-AC Swap**
If the A/C wire of ESC connect to A/C wire of motor with crossed way (A wire of ESC connects to C wire of motor, C wire of ESC connects to A wire), set this item as Enable.
Warning! When A/B/B/C wire of ESC connect to A/B/B/C wire of motor correspondingly, do not set to Enable. Otherwise it will damage the ESC and motor.
- Throttle Rate Control**
This item is used to control the throttle response. It can be adjustable from 1 to 30 (step: 1), the lower the throttle rate, the more the limit will be on the throttle response. A suitable rate can help driver to control his vehicle properly during the starting-up process. Generally, you can set it to a high value to have a quick throttle response if you are proficient at throttle control.
- Throttle Curve**
The throttle curve parameter recycles the position of the throttle trigger (in throttle zone) and the actual ESC throttle output. It is linear by default and we can change it to non-linear via adjusting the throttle curve. For example, if adjust it to -EXP the throttle output at the early stage will be higher (than the output when the curve is linear); if it is adjusted to -EXP, the throttle output at the early stage will be lower (than the output when the curve is linear).
- Neutral Range**
As not all transmitters have the same stability at "neutral position", please adjust this parameter as per your preference. You can adjust to a bigger value when this happens.
- Initial Throttle Force**
It also called as minimum throttle force. You can set it according to wheel tire and traction. If the ground is slippery, please set a small throttle force. Some motors have strong cogging effect with lower FDR number. When you push throttle a little bit, the motor will not rotate until a higher throttle point than the default initial throttle point. When we have this parameter, we can use the transmitter trim to check the above issue and then adjust the best initial throttle point by increasing the ITF a little. The control feeling will be smoother if you find the best point. Normally the number will be not over 5%.
- Coast**
The RPM of the motor will be lowered gradually when throttle is reduced. The vehicle will not reduce speed abruptly when the throttle is reduced to return to the neutral position. The bigger the value, the more the "COAST" will be felt. Example, COAST of 0 deactivates, and a COAST of 20% would be the maximum amount of COAST.
What is COAST?
When a vehicle has a larger final drive ratio, the tendency of having a "drag" feel is higher. The "COAST" technology is to allow the car to roll (coast) even when the final drive ratio is high. The Coast function brings better and smoother control feeling to racers. Some drivers will refer to this to the traditional brushed motors.
Note: The "Coast" will be void (even if you set to any value besides 0) if the above "drag brake" is not "0%".
- PWM Drive Frequency**
The acceleration will be more aggressive at the initial stage when the drive frequency is low; a higher drive frequency is smoother but this will create more heat to the ESC. If set this item to "Customized", then the PWM frequency can be adjusted to a variable value (which ranges from 0K to 32K) at any 0-100% throttle input. Please choose the frequencies as per the actual test results of your vehicles.
- Softening Value**
It allows users to fine-tune the bottom end, change the driving feel, and maximize the driving efficiency at different track conditions. The higher the "Softening Value" the milder the bottom end. In Modified class, drivers often feel the power of the bottom end is too aggressive. Little throttle input usually brings too much power to the car and make it hard to control at the corners, so HOBBYWING creates this softening function to solve the issue.
Note: You can increase the motor mechanical timing accordingly after you set the softening value. Every time you increase the softening value by 5 degrees, you can increase the mechanical timing by 1 degree. For example, if you set the softening value to 20 degrees, then you can increase the mechanical timing by 4 degrees. Please note that you will never increase the mechanical timing by over 5 degrees.
- Softening Range**
It's the range to which "Softening Value" starts and ends. For example, 0% to 30% will be generated when the user pre-programs the "Softening Range" at a value of 30%.
- Drag Brake**
It is the braking power produced when releasing from full speed to neutral position. This is to simulate the slight braking effect of a neutral brushed motor while coasting. It's not recommended for buggy and monster truck. (Attention! Drag brake will consume more power and heat will be increased, apply it cautiously.)

3B Drag Brake Rate

This parameter is used to control the speed of the drag-brake response. Setting a suitable value can improve the drag braking effect of the vehicle, thus, improving drivability to suit each user. The value can be adjusted up to 20 levels. Increasing the value will result in a greater drag brake effect. The other "Auto" option is available as well which choose from. "Auto" will intelligently adjust the drag brake acceleration according to the current speed. The faster the current speed, the greater the drag brake will come into effect, vice versa.

3C Max. Brake Force

This ESC provides proportional braking function, the braking effect is decided by the position of the throttle trigger. It sets the percentage of available braking power when full brake is applied. Large amount will shorten the braking time but it may damage your pinion and spur.

3D Brake Rate Control

It's adjustable from 1 to 20 (step: 1), the lower the brake rate, the more limit on the brake response. A suitable rate can aid the driver to brake his vehicle correctly. Generally, you can set it to a high value to have a quick brake response.

3E Brake Frequency

The brake force will be larger if the frequency is low; you will get a smoother brake force when the value is higher. If set this item to "Customized", then the brake frequency can be adjusted to a variable value (which ranges from 0K to 16K) at any 0-100% throttle input. Please choose the frequencies as per the actual test results of your vehicles.

3F Brake Control

Option 1: Linear
Hobbywing has recommended using this mode under all circumstances. The braking effect is a bit weaker in this mode than in Traditional brake mode, but it's easy to control and brings great control feel.

Option 2: Traditional

This brake mode is the same as to the XERUN series of ESCs, the brake force is stronger.

Option 3: Hybrid

The ESC switches the brake mode between Linear and Traditional as per the vehicle speed to prevent the slide (between tires and track) from affecting the braking effect.

Note: Please select the right mode for your vehicle as per the track condition, motor performance, and etc.

4A Boost Timing

It is effective within the whole throttle range; it directly affects the car speed on straightaway and winding course. The ESC adjusts the timing dynamically as per the RPM (when "Boost Timing Activation" set to "RPM") or throttle amount (when "Boost Timing Activation" set to "Auto") in the operation. The Boost Timing is not constant but variable.

4B Boost Timing Activation

Option 1: RPM

In RPM mode, the ESC adjusts the Boost Timing dynamically as per the motor speed (RPM). The actual Boost Timing is 0 when the RPM is lower than the Boost Start RPM. The Boost Timing changes as per the RPM when the RPM change is between the Boost Start RPM and the Boost End RPM. For example, if the Boost Timing is set to 5 degrees and the Boost Start RPM is 10000, the Boost End RPM is 15000. The Boost Timing corresponds to different RPM is shown below. When the RPM is higher than the Boost End RPM, the actual Boost Timing is the value you had previously set.

RPM (Motor Speed)	<10000	10001-11000	11001-12000	12001-13000	13001-14000	14001-15000	>15000
Actual Boost Timing	0 Degree	1 Degree	2 Degrees	3 Degrees	4 Degrees	5 Degrees	5 Degrees

Option 2: Auto

In Auto mode, the ESC adjusts the Boost Timing dynamically as per the throttle amount. Only at full throttle, the actual Boost Timing is the value you had previously set.

4C Boost Start RPM

This item defines the RPM at which Boost Timing is activated. For example, when the Boost Start RPM is set to 5000, the ESC will activate the corresponding Boost Timing when the RPM goes above 5000. The specific value is determined by the Boost Timing and the Boost End RPM you had previously set.

4D Boost End RPM

This item defines the RPM at which Boost Timing you specifically set is applied. For example, when Boost Timing is set to 10 degrees and the Boost End RPM to 15000, the ESC will activate the Boost Timing of 10 degrees when the RPM goes above 15000. The ESC will adjust the Boost Timing accordingly as per the actual RPM when the RPM goes below 15000.

5A Turbo Timing

This item is adjustable from 0 degree to 64 degrees, the corresponding turbo timing you set will initiate at full throttle. It's usually activated on long straightaway and makes the motor unleash its maximum potential.

5B Turbo Delay

When "TURBO DELAY" is set to "INSTANT", the turbo timing will be activated right after the throttle trigger is moved to the full throttle position. When other value(s) is applied, you will need to hold the throttle trigger at the full throttle position (as you set) till the Turbo Timing initiates.

5C Turbo Increase Rate

This item is used to define the "speed" at which Turbo Timing is released when the trigger condition is met. For example, "6 degs/0.1sec" refers to the Turbo Timing of 6 degrees that will be released in 0.1 second. Both the acceleration and heat is higher when the "Turbo increase rate" is of a larger value.

5D Turbo Decrease Rate

After the Turbo Timing is activated and the trigger condition turns to be not met (i.e. vehicle slows down at the end of the straightaway and gets into a corner, full throttle turns to partial throttle, the trigger condition for Turbo Timing turns to be not met), if you disable all the Turbo Timing in a moment, an obvious slow-down will be felt and cause the control of vehicle to become bad. If the ESC can disable the Turbo Timing at some "speed", the slow-down will be linear and the control will be improved.

Warning! Boost Timing & Turbo Timing can effectively improve the motor efficiency; they are usually used in competitions. Please take some time to read this manual and then set these two items carefully, monitor the ESC & motor temperatures when you have a trial run and then adjust the Timing and FDR accordingly as aggressive Timings and FDR may cause your ESC or motor to be burnt.

4 Preset Modes

In order to make one firmware applicable to all different racing conditions, there are ten "easy-to-select" preset modes (as shown below). Users are able to change the settings of the modes provided (and rename those modes) as per the control feel, track, and etc. For example, the name can be changed from "Modify" to "TT10219_IMOD_4.5" to indicate the race was run with a 4.5T motor at 2019 TTTC. This can be saved for future reference as well.

Preset Modes for Different Racing:

Mode #	Modes/Profiles	Applications
1	Zero Timing	All Stock racing requiring users to use Zero Timing (/blinky) program on their ESCs.
2	TC-Modify	Modify class of 1/10th touring car racing
3	Buggy-2WD-Modify	Modify class of 1/10th 2WD buggy racing
4	Buggy-4WD-Modify	Modify class of 1/10th 4WD buggy racing
5	Practice	(With Reverse function activated), practice and sport
6	Stock-13.5T	13.5T Open Stock class of 1/10th touring car racing
7	Stock-17.5T	17.5T Open Stock class of 1/10th touring car racing
8	SCT-4 Pole	1/10 th 4WD SCT using 4 pole motor
9	Drift 2WD Carpet	1/10 th drift 2WD car on Carpet

5 ESC Programming

- Program your ESC with a multifunction LCD program box
You can program this XR10 Pro ESC via a multifunction LCD program box or via a multifunction LCD program box & a PC. (HOBBYWING USB LINK software needs to be installed on the PC). Before programming, you need to connect your ESC and the LCD program box via a cable with two JR male connectors and turn on the ESC; the boot screen will show up on the LCD. Press any button on the program box to initiate the communication between your ESC and the program box. Seconds later, "CONNECTING ESC" will be displayed, and indicates the following parameters. You can adjust the setting via "ITEM" & "VALUE" buttons, and press the "OK" button to save new settings to your ESC.
- Program your ESC with a OTA Programmer
The XR10 Pro ESC can also be programmed via a OTA Programmer along with smart phone devices (HOBBYWING WIFI LINK software needs to be installed on the smart phone). Before programming, users will need to plug the programming cable on the OTA Programmer into the ESC and switch on the ESC. For detailed information about ESC programming via OTA Programmer, please refer to the user manual of Hobbywing's OTA Programmer. Attention! This ESC has a separate programming port. Please don't use the throttle control cable (also called Rx cable) on the ESC to connect the program box otherwise the program box won't function.



6 Factory Reset

- Restore the default values with a multifunction LCD program box
After connecting the program box to the ESC, continue to press the "ITEM" button on the program box until you see the "RESTORE DEFAULT" item, and press "OK" to factory reset

01 Introduction



Congratulations and thank you for your trust in Hobbywing product. By purchasing the XERUN XR10 Pro G2S, you have chosen a high performance sensorless brushless electronic speed controller! This speed controller is equipped with high-tech features to enhance your experience with Hobbywing brushless power systems. Improper usage and unauthorized modification to our product is extremely dangerous and may damage the product and related devices. Please take your time and read the following instructions carefully before you start using your speed control. We have the right to modify our product design, appearance, features and usage requirements without notification. We, HOBBYWING, are only responsible for our product cost and nothing else as result of using our product.

02 Warnings

- To avoid short circuits, ensure that all wires and connections must be well insulated before connecting the ESC to related devices.
- Ensure all devices are well connected to prevent poor connections and avoid damage to your electronic devices.
- Read through the manuals of all power devices and chassis and ensure the power configuration is rational before using this unit.
- Please use a soldering iron with the power of at least 60W to solder all input / output wires and connectors.
- Do not hold the vehicle in the air and rev it up to full throttle, as rubber tires can "expand" to extreme size or even crack to cause serious injury.
- Stop immediate usage once the casing of the ESC exceeds 90°C / 194°F as this may cause damage to both the ESC and motor. Hobbywing recommends setting the "ESC Thermal Protection" to 105°C / 221°F (this refers to the internal temperature of the ESC).
- Users must always disconnect the batteries after use as the current on the ESC is consuming continuously if it is connected to the batteries (even if the ESC is turned off). The battery will completely be discharged and may result in damage to the battery or ESC when it is connected for a long period of time. This WILL NOT be covered under warranty.

03 Features

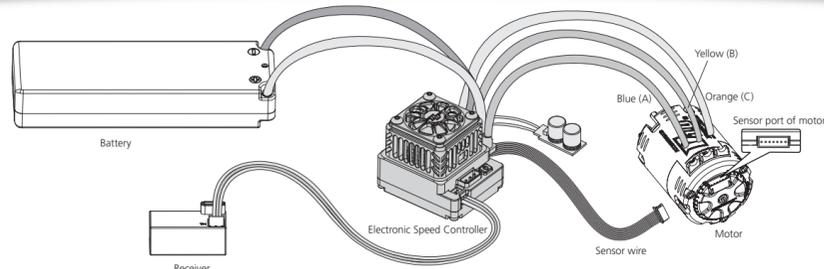
- 10 select-to-use profiles applicable to all 1/10th RC car racing.
- Internal electronic key switch for long service life, high reliability, and the external switch port for connecting an external switch (Not included in the packaging box, purchase separately) is applicable to different situations.
- Separate PRG/FAN port is able to power an external fan for maximize cooling performance or connect a LCD program box or OTA Programmer to the ESC.
- Variable frequency regulation of PWM & brake frequencies allows users to precisely regulate the driving & braking forces (of the motors).
- Softening function (HOBBYWING-initiated) for milder or wilder driving control and better driving efficiency.
- Multiple protections: low-voltage cutoff protection, ESC and motor thermal protection, and fail safe (throttle signal loss protection), reverse polarity protection (the external standard cappaack will still be damaged if battery reversal occurs).
- Data logging for recording the maximum ESC/motor temperature, motor speed/RPM, and others in real time.
- Firmware upgrade via Hobbywing multifunction LCD program box or OTA Programmer (item sold separately).

04 Specifications

Model	XERUN XR10 Pro G2S	XERUN XR10 Pro-Elite G2S
Cont./Peak Current	160A/1200A	
Motor Type	Sensored / Sensorless Brushless Motors	
Applications	1/10 th Touring car & Buggy racing, 1/10 th drift car & F1	
Motor Limit	Brushless Motor Limit with 2S LiPo/6S NiMH: (Touring Car) T>=4.5T, (Buggy) T>=5.5T	
LiPo/NiMH Cells	2S LiPo/4-6S NiMH	
BEC Output	5-7.4V Adjustable, Continuous Current of 5A (Switch-mode)	
Cooling Fan	Powered by the stable BEC voltage of 5-7.4V	
Connectors	Input End: No Connectors; Output End: No Connectors	
Size	37.5x30.9x32.5mm (w/Fan&Fan Shroud)	
Weight	90g (w/ wires)	88g (w/ wires)
Programming Port	PRG/FAN Port (*powered by battery voltage)	

Note: The recommended T counts are only applicable with the standard 3650/540 size (3 slot 2 pole) motors when ESCs are in blinky mode.

05 Connections



This is an extremely powerful brushless motor system. For your safety and the safety of those around you, we strongly recommend removing the pinion gear attached to the motor before performing calibration and programming functions with this system. It is also advisable to keep the wheels in the air when you turn on the ESC.

- Motor Wiring**
The motor wiring is different between the sensed and the sensorless; please only follow the introductions below.
 - Sensored Motor Wiring
There is strict wiring order from the ESC to the motor, the three A/B/C ESC wires must connect to the three A/B/C motor wires correspondingly. Next, connect the ESC sensor port and the motor sensor port with the stock 6-pin sensor cable. If you don't plug the sensor cable in, your ESC will still work in sensorless mode even if you're using a sensored motor.
 - Sensorless Motor Wiring/Sensored do not need to be worried in regards to the connectivity with the A/B/C(ESC and motor) as there is no polarity. You may find it necessary to swap two wires if the motor runs in reverse.
- Receiver Wiring**
The throttle control cable on the ESC has to be plugged into the throttle (TH) channel on the receiver. The throttle control cable has an output voltage of 6V / 7.4V to the receiver and steering servo, hence, no separate battery can be connected to the receiver. Otherwise, your ESC may be damaged.
- SerVO Wiring**
Proper polarity is essential. Please ensure positive (+) connects to positive (+), and negative (-) connects to negative (-) when plugging in the battery! When reverse polarity is applied to the ESC from the battery, the external standard cappaack will still be damaged.

06 ESC Setup

1 ESC/Radio Calibration

Begin using your ESC by calibrating with your transmitter. We strongly recommend Hobbywing users to use the "Fail Safe" function on the radio system and set (F5) to "Output Off" or "Neutral Position". Example of calibrating Neutral range and Endpoint.

- Turn on the transmitter, ensure all parameters (D/R, Curve, ATL) on the throttle channel are at default (100%). For transmitter without LCD, please turn the knob to the maximum, and the throttle "TRIM" to 0. Please also turn the corresponding knob to the neutral position.
- Start by turning on the transmitter with the ESC turned off but connected to a battery. Holding the "ON/OFF" button, the RED LED on the ESC starts to flash the motor beeps at the same time, and then release the ON/OFF button immediately.
 - Note: Beeps from the motor may be low sometimes, and you can check the LED status instead.

3. Set the neutral point, the full throttle endpoint and the full brake endpoint.

- Leave transmitter at the neutral position, press the "ON/OFF" button, the RED LED dies out and the GREEN LED flashes 1 time and the motor beeps 1 time to accept the neutral position.
- Pull the throttle trigger to the full throttle position, press the "ON/OFF" button, the GREEN LED blinks 2 times and the motor beeps 2 times to accept the full throttle endpoint.
- Push the throttle trigger to the full brake position, press the "ON/OFF" button, the GREEN LED blinks 3 times and the motor beeps 3 times to accept the full brake endpoint.

Note:

- The end position of forward: Pull the trigger to the maximum throttle position if it is pistol-style transmitter. Push the throttle to the top if it is board-style transmitter.
- The end position of backward: Push the trigger to the maximum brake position if it is pistol-style transmitter. Pull the throttle to the bottom if it is board-style transmitter.

4. The motor can be started 3 seconds after the ESC/Radio calibration is complete.

2 Power On/Off

Attention! The temperature of its Aluminum housing may be very high when there is heavy load. For precaution, we recommend users to have a fan blown towards the ESC. (Start with the ESC turned off), press the ON / OFF button to turn on the ESC (the indication LED comes on), and press the ON / OFF button again to turn off the ESC (the indication LED dies out).
Note: Do not turn off the ESC when the motor is spinning. The sudden stoppage may result in unwanted damage to both the motor and ESC. If there is an emergency, battery plugs can be pulled out to switch the ESC off.

3 Programmable Items

Section	Item	Programmable Items	Parameter Values															
General Setting	1A	Running Mode	Forward with Brake	Forward/ Reverse with Brake	Forward and Reverse													
	1B	Max. Reverse Force	25%	50%	75%	100%												
	1C	Cutoff Voltage	Disabled	Auto (3.5V/Cell)	3.0-7.4V Adjustable (Step: 0.1V)													
	1D	ESC Thermal Protection	Disabled	105°C/221°F	125°C/257°F													
	1E	Motor Thermal Protection	Disabled	105°C/221°F	125°C/257°F													
	1F	BEC Voltage	5.0V-7.4V Adjustable (Step:0.1V)															
	1G	Remote Off	Disabled	Enabled														
	1H	Sensor Mode	Full Sensored	Sensored/Sensorless Hybrid														
	1I	Motor Rotation	CCW	CW														
	1J	Phase-AC Swap	Disabled	Enabled														
Throttle Control	2A	Throttle Rate Control	1-30 Adjustable (Step: 1)															
	2B	Throttle Curve	Linear	Customized														
	2C	Neutral Range	3%-10% Adjustable (Step: 1%)															
	2D	Initial Throttle Force	1-15 Adjustable (Step: 1)															
	2E	Coast	1-15 Adjustable (Step: 1)															
	2F	PWM Drive Frequency	1K	2K	4K	8K	12K	16K	24K	32K	Customized							
Brake Control	3A	Drag Brake Force	0%-100% Adjustable (Step: 1%)															
	3B	Drag Brake Rate	Auto															
	3C	Max. Brake Force	0%-150% Adjustable (Step: 1%)															
	3D	Brake Rate Control	1-20 Adjustable (Step: 1)															
	3E	Brake Frequency	0.5K	1K	2K	4K	8K	16K	Customized									
	3F	Brake Control	Linear	Traditional		Hybrid												
Timing	4A	Boost Timing	0-64° Adjustable (Step: 1°)															
	4B	Boost Timing Activation	RPM	Auto														
	4C	Boost Start RPM	500-35000RPM (Step: 500RPM)															
	4D	Boost End RPM	3000-60000RPM (Step: 500RPM)															
	4E	Turbo Timing	0-64° Adjustable (Step: 1°)															
	5B	Turbo Delay	Instant	0.05s	0.1s	0.15s	0.2s	0.25s	0.3s	0.35s	0.4s	0.45s	0.5s	0.6s	0.7s	0.8s	0.9s	1.0s
	5C	Turbo Increase Rate	Instant	1deg/0.1s	2deg/0.1s	3deg/0.1s	5deg/0.1s	8deg/0.1s	12deg/0.1s	16deg/0.1s	20deg/0.1s	25deg/0.1s	30deg/0.1s					
	5D	Turbo Decrease Rate	Instant	1deg/0.1s	2deg/0.1s	3deg/0.1s	5deg/0.1s	8deg/0.1s	12deg/0.1s	16deg/0.1s	20deg/0.1s	25deg/0.1s	30deg/0.1s					

Note: Item 4C (Boost Start RPM) & Item 4D (Boost End RPM) are not programmable if item 4B (Timing Activation) is set to "Auto". The PWM Drive Frequency, Brake Frequency, Brake Control, Boost Timing, Turbo Timing and relevant items are not programmable (that's item 2E, 3E, 3F and 8 items from 4A to 5D are not programmable) when Sensor Mode (item 1H) is set to "Sensored/Sensorless Hybrid".

- Running Mode**
Option 1: Forward with Brake
Racing mode. It has only forward and brake functions.
Option 2: Forward/ Reverse with Brake
This option is known to be the "training" mode with "Forward/ Reverse with Brake" functions. Hobbywing has adopted the "DOUBLE-CLICK" method, that is your vehicle only brakes on the 1st time you push the throttle trigger forward (brake) (1st push). The motor stops when you quickly release the throttle trigger and then re-push the trigger quickly (2nd push), only then the vehicle will reverse. The reverse function will not work if your car does not come to a complete stop. The vehicle only reverses after the motor stops. This method is for preventing vehicle from being accidentally reversed.
Option 3: Forward and Reverse
This mode is often used by special vehicles (rock crawler). It adopts the "SINGLE-CLICK" method. The vehicle will reverse immediately when you push the throttle trigger forward (brake).
- Max. Reverse Force**
The reverse force of the value will determine its speed. For the safety of your vehicle, we recommend using a low amount.
- Cutoff Voltage**
Sets the voltage at which the ESC lowers or removes power to the motor in order to either keep the battery at a safe minimum voltage (for LiPo batteries). The ESC monitors the battery voltage all the time, it will immediately reduce the power to 30% (in 3 seconds) and cut off the output 10 seconds later when the voltage goes below the cutoff threshold. The RED LED will flash a short, single flash that repeats ("1", "1", "1") to indicate the low-voltage cutoff protection is activated. Please set the "Cutoff Voltage" to "Disabled" or customize this item if you are using NiMH batteries.
Option 1: Disabled
The ESC does not cut the power off due to low voltage. We do not recommend using this option when you use any LiPo battery as you will irreversibly damage the product. You need to select this option when you are using a NiMH pack.
Option 2: Auto
The ESC calculates the corresponding cutoff voltage for the battery shall be 7.0V.
Option 3: Customized
The customized cutoff threshold is a voltage for the whole battery pack (adjustable from 3.0V to 7.4V).
- ESC Thermal Protection**
The output from the ESC will be cut off with the value you have preset.
The GREEN LED flashes (1, 1, 1) when the ESC temperature reaches to the preset value. The output will not resume until the ESC temperature gets down.
Warning! Please do not disable this function unless you're in a competition. Otherwise the high temperature may damage your ESC and even your motor.
- Motor Thermal Protection**
The GREEN LED flashes (1, 1, 1, 1, 1, 1) when the motor temperature reaches to the preset value. The output will not resume until the motor temperature gets down.
Warning! Please do not disable this function unless you're in a competition. Otherwise the high temperature may damage your motor and even your ESC. For non-Hobbywing motor, the ESC may get this protection activated too early/before because of the different temperature sensor inside the motor. In this case, please disable this function and monitor the motor temperature manually.
- BEC Voltage**
BEC voltage can be adjusted between 6.0-7.4V. 6.0V is applicable to common servo. If use high-voltage servo, set to higher voltage according to voltage marking of servo.
- Remote Off**
Option 1: Enabled
Users can simply push and hold the brake trigger for 6 seconds. This option allows the user to turn off the ESC without pushing the ON/OFF button switch.
Option 2: Disabled
Users must turn off the ESC by pressing the ON/OFF switch button from the ESC.
- Sensor Mode**
Option 1: Full Sensored
The power system will work in the "sensored" mode at all times. The efficiency and drivability of this mode is at the highest.
Option 2: Sensorless/Sensorless Hybrid
The ESC operates the motor in sensed mode during the low-speed start-up process, followed by switching to operating the motor in the "sensorless" mode. This dual drive mode is applicable to 4WD SCT vehicles using 4 pole motors.
Warning! Do not select the option 1 if you are using a non-Hobbywing matching motor, as it is a 4 pole sensored motor, otherwise you may damage your ESC and motor.
- Motor Rotation/Direction**
With the motor shaft faces you (the rear end of the motor is away from you), increase the throttle input, the motor (shaft) will rotate in the CCW/CW direction if the "Motor Rotation / Direction" set to "CCW/CW". Generally, the vehicle runs forward when the motor (shaft) rotates in the CW direction. However, some vehicles only run forward when the motor rotates in the CW direction due to the different chassis design. In that case, you only need to set the "Motor Rotation/Direction" to "CW".
- Phase-AC Swap**
If the AC wire of ESC connect to AC wire of motor with crossed way (A wire of ESC connects to C wire of motor, C wire of ESC connects to A wire), set this item as Enable.
Warning! When #A/#B/C wire of ESC connect to #A/#B/#C wire of motor correspondingly, do not set to Enable. Otherwise it will damage the ESC and motor.

- Throttle Rate Control**
This item is used to control the throttle response. It can be adjustable from 1 to 30 (step: 1), the lower the throttle rate, the more the limit will be on the throttle response. A suitable rate can help driver to control his vehicle properly during the starting-up process. Generally, you can set it to a high value to have a quick throttle response if you are proficient at throttle control.
- Throttle Curve**
The throttle curve parameter reconciles the position of the throttle trigger (in throttle zone) and the actual ESC throttle output. It is linear by default and we can change it to non-linear by adjusting the throttle curve. For example, if adjust it to +EXP, the throttle output at the early stage will be higher (than the output when the curve is linear); if it is adjusted to -EXP, the throttle output at the early stage will be lower (than the output when the curve is linear).
- Neutral Range**
As not all transmitters have the same stability at "neutral position", please adjust this parameter as per your preference. You can adjust to a bigger value when this happens.
- Initial Throttle Force**
It also called as minimum throttle force. You can set it according to wheel tire and traction. If the ground is slippery, please set a small throttle force. Some motors have strong cogging effect with lower FDR number. When you push throttle a little bit, the motor will not rotate until a higher throttle point than the default initial throttle point. When we have this parameter, we can use the transmitter trim to check the above issue and then adjust the best initial throttle point by increasing the ITF a little. The control feeling will be smoother if you find the best point. Normally the number will be not over 5%.
- Coast**
The RPM of the motor will be lowered gradually when throttle is reduced. The vehicle will not reduce speed abruptly when the throttle is reduced to return to the neutral position. The bigger the value, the more the "COAST" will be felt. Example, COAST of 0 deactivates, and a COAST of 20% would be the maximum amount of COAST.
What is COAST?
When a vehicle has a larger final drive ratio, the tendency of having a "drag" feel is higher. The "COAST" technology is to allow the car to roll (coast) even when the final drive ratio is high. The Coast function brings better and smoother control feeling to racers. Some drivers will refer to this to the traditional brushed motors.
Note: The "Coast" will be void (even if you set to any value besides 0) if the above "drag brake" is not "0%".
- PWM Drive Frequency**
The acceleration will be more aggressive at the initial stage when the drive frequency is low, a higher drive frequency is smoother but this will create more heat to the ESC. If set this item to "Customized", then the PWM frequency can be adjusted to a variable value (which ranges from 0K to 32K) at any 0-100% throttle input. Please choose the frequencies as per the actual test results of your vehicles.
- Softening Value**
It allows users to fine-tune the bottom end, change the driving feel, and maximize the driving efficiency at different track conditions. The higher the "Softening Value", the milder the bottom end. In Modified class, drivers often feel the power of the bottom end is too aggressive. Little throttle input usually brings too much power to the car and make it hard to control at the corners, so HOBBYWING creates this softening function to solve the issue.
Note: You can increase the motor mechanical timing accordingly after you set the softening value. Every time you increase the softening value by 5 degrees, you can increase the mechanical timing by 1 degree. For example, if you set the softening value to 20 degrees, then you can increase the mechanical timing by 4 degrees. Please note that you will never increase the mechanical timing by over 5 degrees.
- Softening Range**
It's the range to which "Softening Value" starts and ends. For example, 0% to 30% will be generated when the user pre-programs the "Softening Range" at a value of 30%.
- Drag Brake**
It is the braking power produced when releasing from full speed to neutral position. This is to simulate the slight braking effect of a neutral brushed motor while coasting. It's not recommended for buggy and monster truck.
(Attention! Drag brake will consume more power and heat will be increased, apply it cautiously.)

- Drag Brake Rate**
This parameter is used to control the speed of the drag-brake response. Setting a suitable value can improve the drag braking effect of the vehicle, thus, improving drivability to suit each users. The value can be adjusted up to 20 levels. Increasing the value will result in a greater drag brake effect. The other "Auto" option is available as well and choose from. "Auto" will intelligently adjust the drag brake acceleration according to the current speed. The faster the current speed, the greater the drag brake will come into effect, vice versa.
- Max. Brake Force**
This ESC provides proportional braking function; the braking effect is decided by the position of the throttle trigger. It sets the percentage of available braking power when full brake is applied. Large amount will shorten the braking time but it may damage your pinion and spur.
- Brake Rate Control**
It's adjustable from 1 to 20 (step: 1), the lower the brake rate, the more limit on the brake response. A suitable rate can aid the driver to brake his vehicle correctly. Generally, you can set it to a high value to have a quick brake response.
- Brake Frequency**
The brake force will be larger if the frequency is low; you will get a smoother brake force when the value is higher. If set this item to "Customized", then the brake frequency can be adjusted to a variable value (which ranges from 0K to 16K) at any 0-100% throttle input. Please choose the frequencies as per the actual test results of your vehicles.
- Brake Control**
Option 1: Linear
Hobbywing has recommended using this mode under all circumstances. The braking effect is a bit weaker in this mode than in Traditional brake mode, but it's easy to control and brings great control feel.
Option 2: Traditional
This brake mode is the same as the XERUN series of ESCs, the brake force is stronger.
Option 3: Hybrid
The ESC switches the brake mode between Linear and Traditional as per the vehicle speed to prevent the slide (between tires and track) from affecting the braking effect.
Note: Please select the right mode for your vehicle as per the track condition, motor performance, and etc.
- Boost Timing**
It is effective within the whole throttle range; it directly affects the car speed on straightaway and winding course. The ESC adjusts the timing dynamically as per the RPM (when "Boost Timing Activation" set to "RPM") or throttle amount (when "Boost Timing Activation" set to "Auto") in the operation. The Boost Timing is not constant but variable.
- Boost Timing Activation**
Option 1: RPM
In RPM mode, the ESC adjusts the Boost Timing dynamically as per the motor speed (RPM). The actual Boost Timing is 0 when the RPM is lower than the Boost Start RPM. The Boost Timing changes as per the RPM when the RPM change is between the Boost Start RPM and the Boost End RPM. For example, if the Boost Timing is set to 5 degrees and the Boost Start RPM is 10000, the Boost End RPM is 15000. The Boost Timing corresponds to different RPM is shown below. When the RPM is higher than the Boost End RPM, the actual Boost Timing is the value you had previously set.

RPM (Motor Speed)	<10000	10001-11000	11001-12000	12001-13000	13001-14000	14001-15000	>15000
Actual Boost Timing	0 Degree	1 Degree	2 Degrees	3 Degrees	4 Degrees	5 Degrees	5 Degrees
- Option 2: Auto**
In Auto mode, the ESC adjusts the Boost Timing dynamically as per the throttle amount. Only at full throttle, the actual Boost Timing is the value you had previously set.
- Boost Start RPM**
This item defines the RPM at which Boost Timing is activated. For example, when the Boost Start RPM is set to 5000, the ESC will activate the corresponding Boost Timing when the RPM goes above 5000. The specific value is determined by the Boost Timing and the Boost End RPM you had previously set.
- Boost End RPM**
This item defines the RPM at which Boost Timing (you specifically set) is applied. For example, when Boost Timing is set to 10 degrees and the Boost End RPM is 15000, the ESC will activate the Boost Timing of 10 degrees when the RPM goes above 15000. The ESC will adjust the Boost Timing accordingly as per the actual RPM when the RPM goes below 15000.
- Turbo Timing**
This item is adjustable from 0 degree to 64 degrees, the corresponding turbo timing (you set) will initiate at full throttle. It's usually activated on long straightaway and makes the motor unleash its maximum potential.
- Turbo Delay**
When "TURBO DELAY" is set to "INSTANT", the Turbo Timing will be activated right after the throttle trigger is moved to the full throttle position. When other value(s) is applied, you will need to hold the throttle trigger at the full throttle position (as you set) till the Turbo Timing initiates.
- Turbo Increase Rate**
This item is used to define the "speed" at which Turbo Timing is released when the trigger condition is met. For example, "6 deg/0.1sec" refers to the Turbo Timing of 6 degrees that will be released in 0.1 second. Both the acceleration and heat is higher when the "Turbo increase rate" is of a larger value.
- Turbo Decrease Rate**
After the Turbo Timing is activated and the trigger condition turns to not be met (i.e. vehicle slows down at the end of the straightaway and gets into a corner, full throttle turns to partial throttle, the trigger condition for Turbo Timing turns to not met), if you disable all the Turbo Timing in a moment, an obvious slow-down like braking will be felt and cause the control of vehicle to become bad. If the ESC can disable the Turbo Timing at some "speed", the slow-down will be linear and the control will be improved.
Warning! Boost Timing & Turbo Timing can effectively improve the motor efficiency; they are usually used in competitions. Please take some time to read this manual and then set these two items carefully, monitor the ESC & motor temperatures when you have a trial run and then adjust the Timing and FDR accordingly as aggressive Timings and FDR may cause your ESC or motor to be burnt.

4 Preset Modes

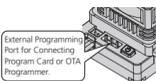
In order to make one firmware applicable to all different racing conditions, there are ten "easy-to-select" preset modes (as shown below). Users are able to change the settings of the modes provided (and rename those modes) as per the control feel, track, and etc. For example, the name can be changed from "Modify" to "TITI2019_MOD_4.5" to indicate the race was run with a 4.5T motor at 2019 TTIC. This can be saved for future reference as well.

Preset Modes for Different Racing:

Mode #	Modes/Profiles	Applications
1	Zero Timing	All Stock racing requiring users to use Zero timing (blinky) program on their ESCs.
2	TC-Modify	Modify class of 1/10th touring car racing
3	Buggy-2WD-Modify	Modify class of 1/10th 2WD buggy racing
4	Buggy-4WD-Modify	Modify class of 1/10th 4WD buggy racing
5	Practice	(With Reverse function activated), practice and sport
6	Stock-13.5T	13.5T Open Stock class of 1/10th touring car racing
7	Stock-17.5T	17.5T Open Stock class of 1/10th touring car racing
8	SCT-4 Pole	1/10 th 4WD SCT using 4 pole motor
9	Drift 2WD Carpet	1/10 th drift 2WD car on Carpet

5 ESC Programming

- Program your ESC with a multifunction LCD program box**
You can program this XR10 Pro ESC via a multifunction LCD program box or via a multifunction LCD program box & a PC (HOBBYWING USB LINK software needs to be installed on the PC). Before programming, you need to connect your ESC and the LCD program box via a cable with two JR male connectors and turn on the ESC; the boot screen will show up on the LCD. Press any button on the program box to initiate the communication between your ESC and the program box. Seconds later, "CONNECTING ESC" will be displayed, and indicates the following parameters. You can adjust the setting via "ITEM" & "VALUE" buttons, and press the "OK" button to save new set tings to your ESC.
- Program your ESC with a OTA Programmer**
The XR10 Pro ESC Can also be programmed via a OTA Programmer along with smart phone devices (HOBBYWING WIFI LINK software needs to be installed on the smart phone). Before programming, users will need to plug the programming cable on the OTA Programmer into the programming port on ESC and switch on the ESC. For detailed information about ESC programming via OTA Programmer, please refer to the user manual of Hobbywing's OTA Programmer.
Attention! This ESC has a separate programming port. Please don't use the throttle control cable (also called X cable) on the ESC to connect the program box; otherwise the program box won't function.



6 Factory Reset

- Restore the default values with a multifunction LCD program box
After connecting the program box to the ESC, continue to press the "ITEM" button on the program box until you see the "RESTORE DEFAULT" item, and press "OK" to factory reset your ESC.
- Restore the default values with a OTA Programmer (8 HW Link App)
After connecting the OTA Programmer to the ESC, open the HOBBYWING HW Link App on your smart phone, select "Parameters" followed by "Factory Reset" to reset the ESC.

07 Explanation for LED Status

- During the Start-up Process**
 - The RED LED turns on solid indicating the ESC doesn't detect any throttle signal or the throttle trigger is at the neutral position.
 - The GREEN LED flashes rapidly indicating the neutral throttle value stored on your ESC may be different from the current value stored on the transmitter. When this happens, re-calibrate the throttle range.
- In Operation**
 - The RED LED turns on solid and the GREEN LED dies out when the throttle trigger is in the throttle neutral zone. The RED LED will blink slowly (to confirm with HOAR's Sportman/Zero Timing) rules) if the total value of Boost Timing and Turbo timing is 0.
 - The RED LED dies out and the GREEN LED blinks when your vehicle runs forward. The GREEN LED turns solid when pulling the throttle trigger to the full (100%) throttle endpoint.
 - The RED LED dies out and the GREEN LED blinks when you brake your vehicle. The GREEN LED turns solid when pushing the throttle trigger to the full brake endpoint and setting the "maximum brake force" to 100%.
 - The RED LED dies out, the GREEN LED blinks when you reverse your vehicle. The GREEN LED turns solid when pushing the throttle trigger to the full brake endpoint and setting the "reverse force" to 100%.
- When Some Protection is Activated**
 - The RED LED flashes a short, single flash and repeats "1, 1, 1" indicating the low voltage cutoff protection is activated.
 - The GREEN LED flashes a short, single flash and repeats "1, 1, 1" indicating the ESC thermal protection is activated.
 - The GREEN LED flashes a short, double flash and repeats "1, 1, 1, 1, 1, 1" indicating the motor thermal protection is activated.
 - The RED & GREEN LEDs flash a short, single flash and repeats "1, 1, 1, 1, 1, 1" at the same time indicating the drive mode has been automatically switched to sensorless mode from sensed mode because of abnormal sensor signal when pairing the ESC with a sensored motor.

08 Trouble Shooting

Trouble (s)	Possible Causes	Solution (s)
The ESC was unable to start the status LED, the motor, and the cooling fan after it was powered on.	1. No power was supplied to the ESC; 2. The ESC switch was damaged.	Check if all ESC & battery connections have been well soldered or firmly connected.
The ESC was unable to start the motor, but the RED LED on the ESC turned on solid.	The throttle cable was reversely plugged into the TH channel or plugged into wrong channel on the receiver.	Plug the throttle cable into the throttle channel (CH2) by referring to relevant mark shown on your receiver.
The vehicle ran backward when you pulled the throttle trigger towards you.	1. The ESC-to-motor) wiring order was incorrect; 2. Your chassis is different from popular chassis.	1. Swap any two (ESC-to-motor) wires if you are using a sensorless motor; 2. There is nothing you can do if you are using a sensored motor and your chassis is different from popular chassis.
The motor suddenly stopped or significantly reduced the output in operation.	1. The receiver was influenced by some foreign interference; 2. The ESC entered the IVC protection; 3. The ESC entered the thermal shutdown protection.	1. Check all devices and try to find out all possible causes, and check the transmitter's battery voltage; 2. The RED LED keeps flashing indicating the IVC protection is activated, please replace your pack; 3. The GREEN LED keeps flashing indicating the thermal protection is activated, please let your ESC cool down before using it again.
The motor stuttered but couldn't start.	1. Some soldering between the motor and the ESC was not good; 2. The ESC was damaged (some MOSFETS were burnt).	1. Check all soldering points, please re-solder if necessary; 2. Contact the distributor for repair or other customer service.
The vehicle could run forward (and brake), but could not reverse.	1. The throttle neutral position on your transmitter was actually in the braking zone; 2. Set the "Running	

