

*POWER SHIFT NRG-RSV4 has been specifically developed for installation on Aprilia RSV4 Factory and R without requiring any action on the original wiring. All connections occur by means of the connectors directly interfacing with those of the original installation.*

To start the installation, remove the following parts from the motor cycle and extract the ignition key:  
1-Saddle , 2-Tank, 3-Left saddle side.

POWER SHIFT NRG-RSV4 è stato specificamente sviluppato per essere installato su Aprilia RSV4 Factory e R senza richiedere alcun intervento sul cablaggio originale, tutte le connessioni avvengono tramite connettori che si interfacciano direttamente a quelli dell' impianto originale.

Per procedere con l'installazione è necessario rimuovere le seguenti parti della moto e disinserire la chiave di accensione:

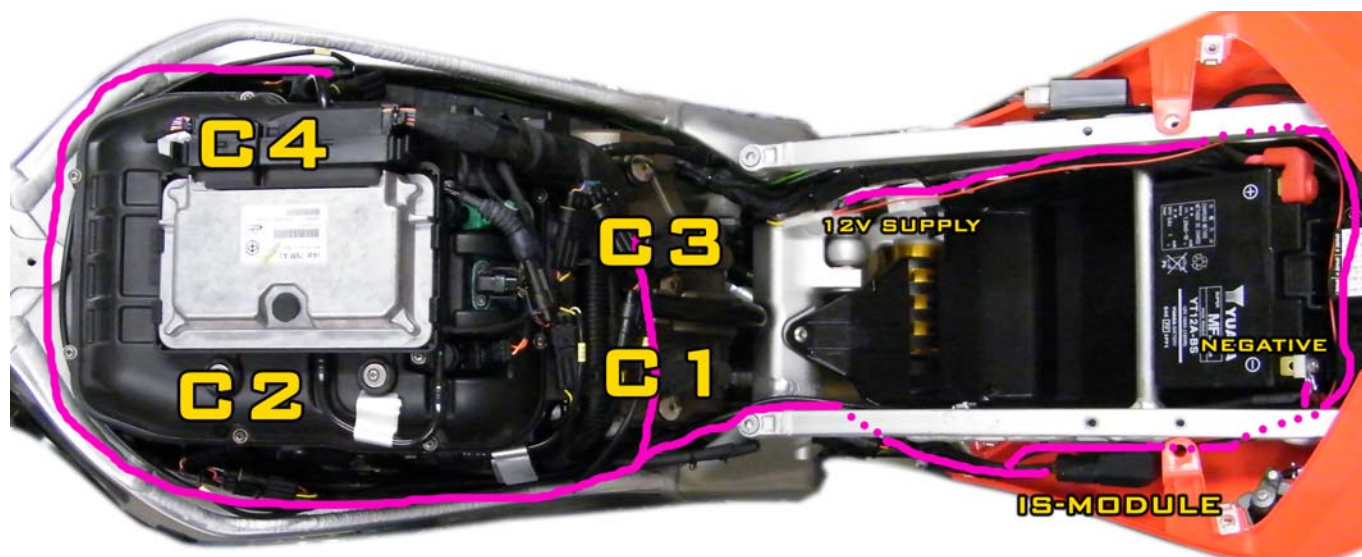
1-Sella , 2-Serbatoio, 3-Fianchetto sella sinistro.

### WIRING INSTALLATION

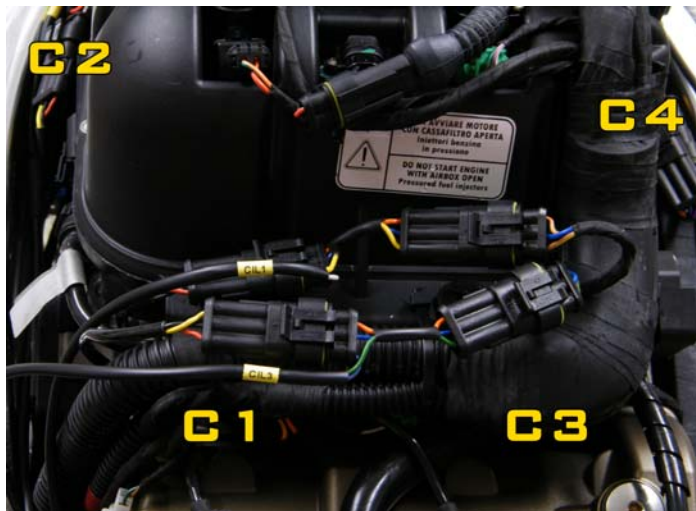
1. *Unfold the Power Shift wiring, as it is shown by the figure to place the main connector in the area where to secure the IS-MODULE, the black wire eyelet in the proximity of the battery negative pole and the 12V red power supply wire around the battery to reach the connector of the rear brake switch, as it is specified by the figure. The connectors with the label relative to every single cylinder shall be positioned as it is shown.*

### INSTALLAZIONE CABLAGGIO

1. Stendere il cablaggio di Power Shift come indicato in figura in modo da portare il connettore principale nella zona dove sarà fissato l' IS-MODULE, l'occhiello del filo nero in prossimità del polo negativo della batteria e il filo rosso di alimentazione 12V attorno alla batteria fino ad arrivare al connettore dell'interruttore del freno posteriore come indicato in figura. I connettori con etichetta relativa ai singoli cilindri dovranno essere portati nelle rispettive posizioni indicate.



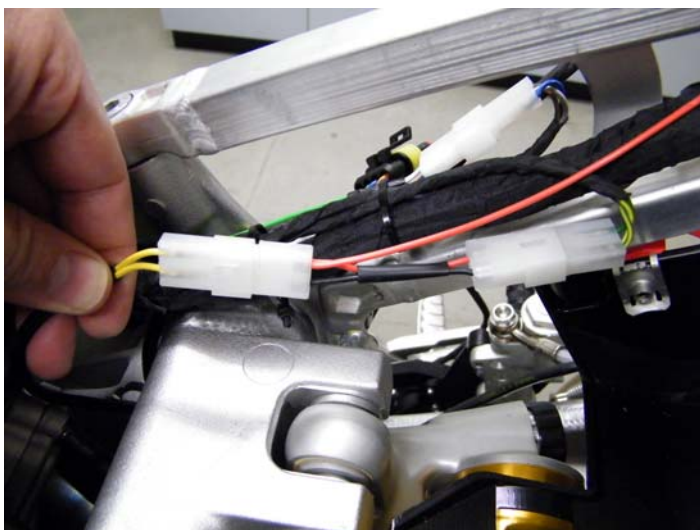
2. Connect the Power Shift connectors with those of the corresponding coils by following the label on the supplied cable and the position of every single cylinder, just as it is specified by the following images.
2. Collegare i connettori di Power Shift a quelli delle corrispondenti bobine seguendo l'etichetta sul cavo fornito e la relativa posizione di ogni cilindro come indicato nelle immagini seguenti.



**Attention!: It is very important to connect the coil cables directly to avoid any damage; in particular, for cylinders 1 and 3 follow the wire of original connectors to find out the correct coil.**

**Attenzione!: E' molto importante che i cavi delle bobine siano collegati correttamente onde evitare danni , in particolare per i cilindri 1 e 3 seguire il filo dei connettori originali per individuare la corretta bobina.**

3. Connect the red power supply wire with the connector of the rear brake switch, as it is specified by the figure, and the ground ring with the negative battery pole.
3. Collegare il filo rosso di alimentazione al connettore dell'interruttore del freno posteriore come indicato in figura e l'anello di massa al polo negativo della batteria.



4. Use the supplied adhesive Dual Lock system to secure the IS-MODULE and the POWER SHIFT central unit, according to the figure, and connect them with the supplied wiring. It is important for the Power Shift central unit cable to run inside the saddle frame, according to the figure.
4. Fissare, tramite il sistema Dual Lock adesivo fornito, l'IS-MODULE e la centralina POWER SHIFT come da figura e connetterle al cablaggio fornito. E' importante che il cavo della centralina Power Shift passi all'interno del telaio come da figura.

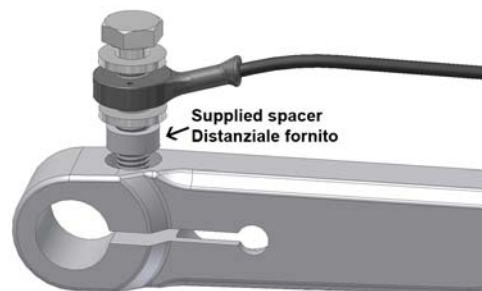
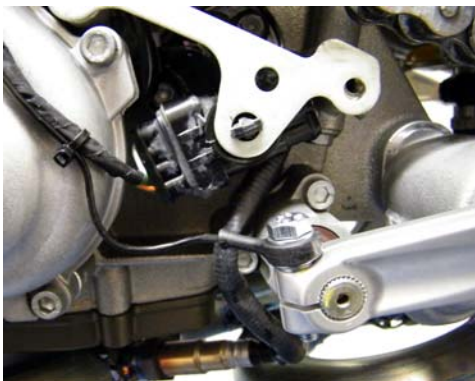


### SENSOR INSTALLATION

1. Mount the sensor on the lever by positioning the supplied spacer according to the figures.

### INSTALLAZIONE DEL SENSORE

1. Montare il sensore sulla leva posizionando il distanziale fornito come da illustrazioni.



*Attention: Never exceed the 80 Nm max. driving torque.*

*Attenzione: Non superare mai la coppia massima di serraggio di 0,8Kgm.*

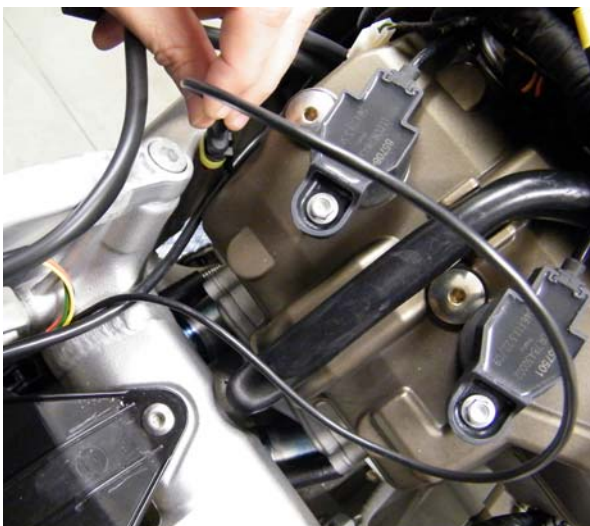
2. *If you use footrests with a rod pattern, the sensor can be directly mounted on the rod while always keeping the 2 supplied washers on both sides.*
2. *Se si utilizzano pedane con asta di rinvio il sensore può essere montato direttamente sull'asta mantenendo sempre le 2 rondelle fornite ai due lati.*



*Please Note: To prevent the lock nut from unscrewing as a result of vibrations, it is recommended to use medium-strength threadlocking glue on the uniball thread.*

*N.B: Onde evitare che con le vibrazioni il controdado si possa svitare è raccomandato l'uso di Frenafilletti di forza media sul filetto dell'uniball.*

3. *Let the 2-way sensor connector run between the frame and the engine, just as it is shown by the figure, and connect it with the sensor socket.*
3. *Far passare il connettore a 2 vie del sensore tra il telaio e il motore come indicato in figura e collegarlo alla controparte del sensore.*



*At the end of the installation, it is recommended to secure the wiring by means of plastic clamps without pulling them too much to prevent them from damaging the wiring.*

*Al termine dell'installazione è consigliabile assicurare il cablaggio con fascette di plastica senza tirarle troppo per evitare che danneggino il cablaggio.*

*After having mounted the system on the motorcycle, calibrate just as it is specified by the installation and operation manual attached.*

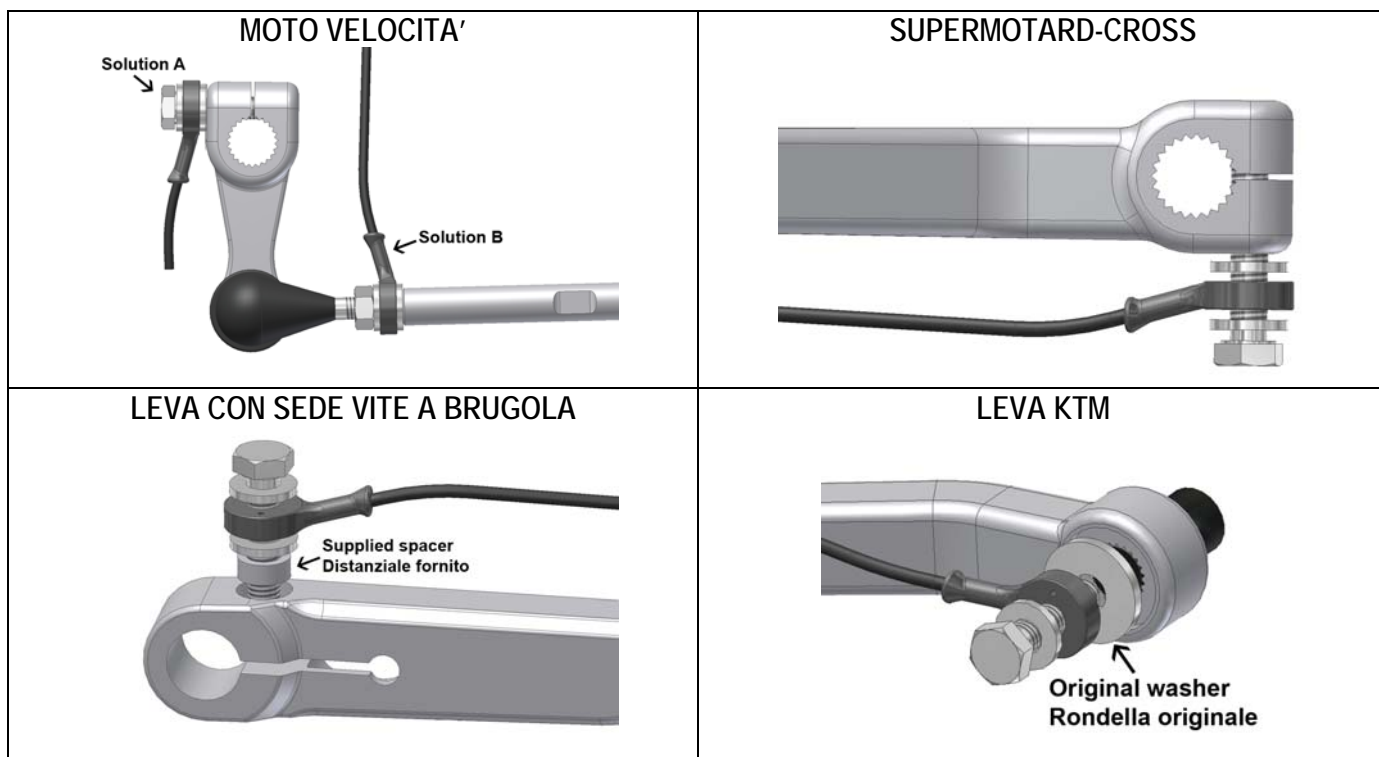
**Una volta montato il sistema sulla moto procedere con le tarature come indicato sul manuale d'installazione e d'uso allegato.**

### PRINCIPIO DI FUNZIONAMENTO DEL SENSORE NRG

POWER SHIFT NRG basa il suo funzionamento su un sensore che è in grado di rilevare l'energia generata dall'azione del pilota sulla leva del cambio.

### INSTALLAZIONE

2. Rimuovere il bullone originale di fissaggio della leva e sostituirlo con quello fornito nel kit.  
In caso di montaggio sull'asta di rinvio, svitare l'uniball e inserire il sensore come indicato in figura.
3. A seconda del leveraggio del veicolo, installare il sensore come indicato in figura interponendo sempre le due rondelle fornite, non sono determinanti il verso e l'orientamento del sensore.



N.B.: In caso di montaggio su leve dotate di vite a brugola, inserire l'apposito distanziale fornito con il kit per compensare l'altezza della sede originale.

4. **Attenzione: Avvitare il bullone non superando mai una coppia di serraggio massima di 0,8 Kgm.**
5. Su moto da velocità posizionare la centralina sotto o vicino alla sella della moto, su moto da cross o supermotard fissarla al telaio vicino alla zona dello sterzo.
6. Collegare il sensore al corrispettivo connettore posizionato sulla centralina Power Shift.

### CONNESSIONE ELETTRICA

Collegare Power Shift NRG all'impianto elettrico della moto seguendo attentamente lo schema allegato nella confezione.

### TARATURA DELLA SOGLIA D'INTERVENTO

La soglia di energia alla quale si desidera che intervenga il taglio viene impostata attraverso il selettore a 10 posizioni il cui valore minimo (più sensibile) è indicato con "0", aumentando il valore si aumenta l'energia richiesta dal pilota nella cambiata, il valore massimo (innesto più duro) è raggiunto nella posizione "9".

### Verso di funzionamento

Per essere facilmente utilizzabile senza particolari tarature Power Shift NRG è in grado di rilevare il segnale in entrambi i versi di azionamento della leva, con l'impostazione di fabbrica Power Shift interverrà sia in inserimento che in scalata (ricordiamo che in scalata l'intervento del

cambio elettronico non ha comunque effetto sull'innesto della marcia), è comunque possibile limitare l'intervento a una delle due direzioni eseguendo le operazioni di seguito riportate:

1. Togliere alimentazione a Power Shift.
2. Premere il pulsante e mantenerlo premuto mentre si dà alimentazione, si accenderà il LED per un secondo, non rilasciare il pulsante.
3. Mantenendo sempre premuto il pulsante, dopo circa 10 secondi il LED si illuminerà di un solo colore (es. VERDE) a indicare che il sistema è stato impostato per intervenire solo in un verso dopodiché, allo spegnimento del LED, rilasciare il pulsante. Ripetendo la stessa operazione, la volta successiva il LED si illuminerà con colore diverso (es. ROSSO), in tal caso il sistema interverrà nel verso opposto, se l'operazione viene eseguita ulteriormente il LED si illuminerà in modalità bicolore (ARANCIONE) ad indicare che il sistema è stato impostato in modo bidirezionale, l'operazione di impostazione del verso può essere ripetuta a piacere senza limiti.

**N.B: E' consigliato mantenere il sistema impostato sulla modalità bidirezionale.**

#### **Regolazione della sensibilità**

A motore spento azionare con la mano la leva del cambio, nel senso di inserimento, fino a che si sente "puntare" la marcia, il LED deve attivarsi non appena raggiunto tale "puntamento", se il LED resta spento ruotare il selettore in senso antiorario, se invece si attiva prima che la marcia punti ruotarlo in senso orario. La taratura è corretta se il LED si attiva nell'esatto istante del "puntamento".

**MOLTO IMPORTANTE: Da notare che il valore rilevato dal sensore è in funzione dell'energia della cambiata e non semplicemente della forza, pertanto un'azione lenta sulla leva può non essere rilevata o può generare un segnale più debole rispetto alla normale azione del pilota. Questo aspetto deve essere considerato sia in fase di taratura (con movimento della leva rapido e deciso come se si stesse guidando) sia dal pilota durante la guida che eseguirà cambiata decise rilasciando la leva del cambio dopo ogni azionamento.**

E' consigliabile ottimizzare la taratura dopo una prova su strada; per evitare che l'intervento sia influenzato da eventuali sobbalzi, vibrazioni o azioni involontarie del pilota, la taratura ottimale si ottiene cercando sempre il valore di durezza maggiore, impostare il selettore a valori crescenti finché lo sforzo sulla leva durante la cambiata diventa eccessivo, dopodiché riabbassare il valore del selettore di un 1 punto. E' quindi necessario optare sempre per una soglia più alta se si notano tagli di corrente indesiderati o l'eventuale accidentale uscita di una marcia dopo la cambiata.

#### **REGOLAZIONE DEL TEMPO DI TAGLIO (CUT OFF)**

Il tempo di Cut Off è pre-impostato ad un valore ottimale per la maggior parte dei motori pari a 5 centesimi di secondo (50 millisecondi), in ogni caso è possibile impostarlo a piacere da 3 a 15 centesimi di secondo. Tenendo premuto il pulsante per almeno 3 secondi si entra in modalità programmazione del tempo di Cut Off, rilasciare il tasto appena si illumina il LED. Il LED lampeggia tante volte quanti sono i centesimi di secondo impostati, dopo una pausa di 1 secondo ripetono tale sequenza.

Durante la sequenza di lampeggi premere il pulsante tante volte quanti sono i centesimi di secondo che si vogliono impostare.

Es: con l'impostazione di fabbrica di 5 centesimi di secondo il LED esegue 2 sequenze di 5 lampeggi separate dalla pausa di 1 secondo. Per impostare il tempo a 4 centesimi, durante i lampeggi, premere quattro volte il pulsante, il LED eseguirà quindi due sequenze di 4 lampeggi e la procedura sarà terminata.

#### **INVERSIONE DEL CONTATTO DI AZIONAMENTO (normalmente aperto-normalmente chiuso)**

**N.B: Nel caso in cui fosse necessario, per applicazioni particolari, invertire il contatto di azionamento, eseguire le operazioni di seguito riportate:**

**(Attenzione: prima di effettuare tale operazione verificare le connessioni elettriche perché l'inversione del contatto potrebbe danneggiare l'impianto o i fusibili)**

1. Alimentare Power Shift.
2. Posizionare il selettore sulla posizione "9".
3. Premere e mantenere premuto il pulsante per circa 15 secondi, durante tale tempo il LED si accende, si spegne e successivamente si illuminerà di un solo colore (Verde o Rosso a seconda del tipo di azionamento appena impostato).
4. Rilasciare il pulsante.
5. Riposizionare il selettore sul valore precedentemente individuato nella fase di taratura.

**Nota: Se viene effettuata l'inversione del contatto di azionamento, quando Power Shift non è alimentato la moto potrebbe non avviarsi o spegnersi all'innesto della marcia, in tal caso verificare che alla centralina Power Shift arrivi la corretta alimentazione.**

Power Shift è coperto da garanzia 12 mesi su difetti di fabbricazione – non omologato per uso stradale

Starlane s.r.l. Via Madonna delle Rose, 70 - 24061 Albano S. Alessandro (BG) - Italia - Tel. +39 035-4521007 Fax +39 035-4528208  
e-mail: [sales@starlane.com](mailto:sales@starlane.com) - <http://www.starlane.com>

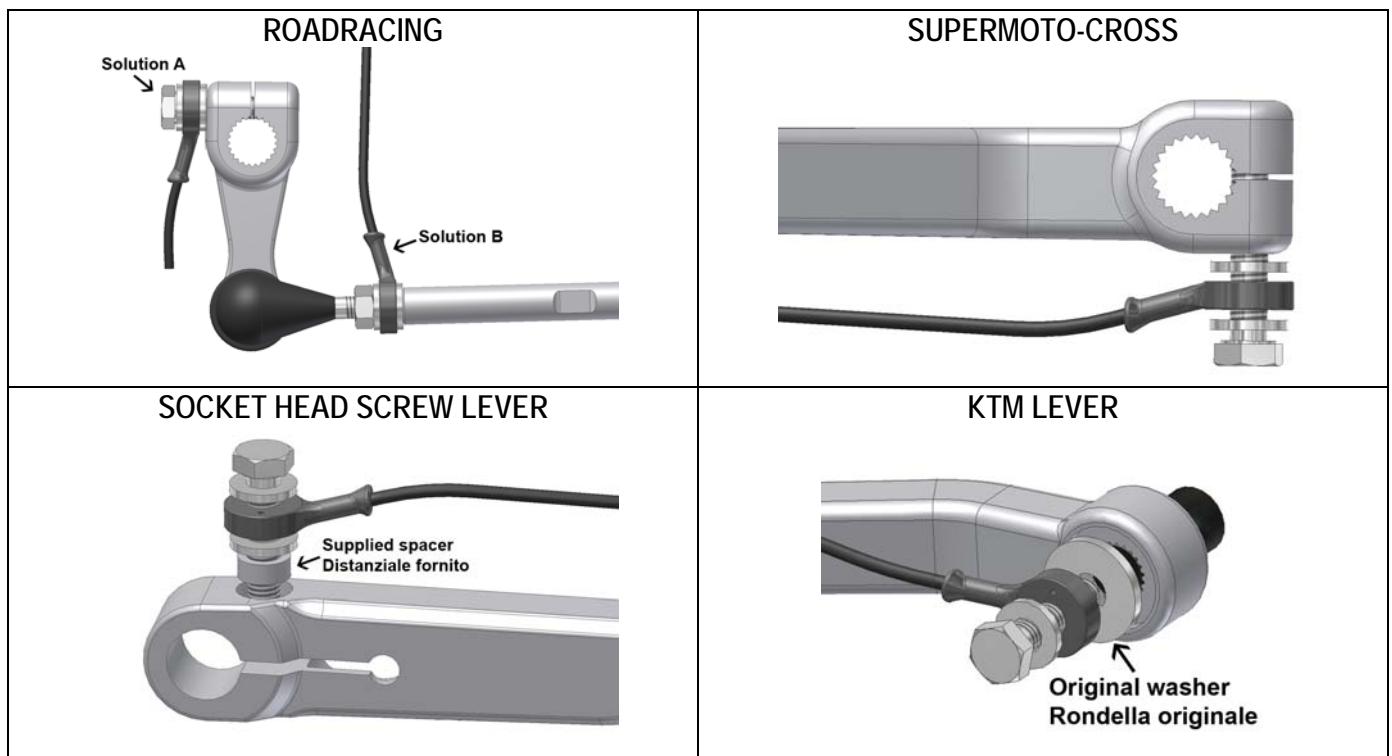


**NRG SENSOR OPERATING PRINCIPLE**

The POWER SHIFT NRG operation is based on a sensor that can detect the energy produced by the driver's action on the gears lever.

**INSTALLATION**

1. Remove the original bolt intended to fasten the lever and replace it with the one supplied in the kit.  
In case of assembly on the transmission rod, unscrew the uniball and insert the sensor, as it is shown by the figure.
2. According to the vehicle leverage, install the sensor, as it is shown by the figure by always placing the two supplied washers in-between. The sensor direction and orientation represent no decisive factor.



Please Note: In case of assembly on levers complete with a socket head screw, insert the spacer supplied with the kit to balance the original seat height.

3. **Attention:** On screwing the bolt, never exceed max. 8 Nm driving torque.
4. On roadracing motorcycles arrange the control unit beneath or close to the motorcycle saddle. On cross or supermoto motorcycles fasten it to the chassis, close to the steering area.
5. Connect the sensor to the connector on the Power Shift control unit.

**ELECTRICAL CONNECTION**

Carefully follow the diagram attached to the package to connect Power Shift NRG with the electrical installation of the motorcycle.

**SETTING THE CUT OFF THRESHOLD**

The force at which you wish the system to cut off is set by the 10 steps selector on which the minimum value (high sensitivity) is indicated by "0", setting a higher value will result in a sticky behaviour of the lever till the maximum value reached on the "9" position.

**Direction of operation**

Power Shift NRG can be easily used without requiring any special setup. It can detect the signal in both directions of operation of the lever. When set up by default, Power Shift will act at the time of engaging or shifting the gears (please remember that – when shifting the gears - the action of the electronic gears has no effect on the engagement thereof). However, you can limit the action to one of the two directions by carrying out the operations here below:

4. Power off Power Shift.
5. Press the button and hold it down while supplying. The LED will turn on for one second. Never release the button.
6. While holding the button down, the LED will turn on after about 10 seconds and assume one single colour (e.g. GREEN). This means that the system has been set up to act in one direction only. As soon as the LED turns off, release the button. If you repeat the same operation, the LED will assume another colour (e.g. RED) next time. In this case, the system will act in the opposite direction. If the operation is performed once again, the LED will turn on in a two-colour mode (ORANGE). This means that the system has been set to the bidirectional mode. The operation intended to set up the direction can be repeated at will, with no limit.

**Please Note: It is recommended to keep the system set to the bidirectional mode.**

### Setting the Sensitivity

While the engine is off move by hand the gearshift lever, in upshift direction, till you feel the gear "sticking", the red LED must light on just while you are feeling the "stickiness", if the red LED keeps off move the selector anticlockwise, if it lights on before the gear is engaged move it in clockwise direction. The correct setting is reached when the red LED lights on at the moment of the gear engaging, the green LED lighting on means the cut off has happened.

**VERY IMPORTANT: Please note that the value measured by the sensor depends upon the shift energy and not simply upon the force. As a consequence, a slow action on the lever may fail to be detected or it may produce a weaker signal compared to the driver's usual action. This aspect shall be considered at the time of the setup (by means of a rapid and resolute movement of the lever as if you were driving) and by the driver who will resolutely shift the gears by releasing the gears lever after every single operation.**

It's suggested to optimize the setting after a drive test; in order to void the intervention being influenced by possible dumps, vibrations or unwanted actions by the rider, the optimal setting is always reached looking for the highest value on the selector, set the selector to increasing values till the force on the lever during the ride is too high, then lower the selector value by 1 step. So it's always necessary to opt for a higher threshold if you notice undesired cuts or possible gears coming out after a shifting.

### SETTING THE CUT OFF TIME

The Cut Off time is preset at an optimal value for the most part of the engines at 5 hundredths of second (50 milliseconds), anyway it's possible to set it at will between 3 and 15 hundredths of second. Keeping the button pressed for at least 3 seconds you enter the Cut Off setting mode, release the button as soon as the LED lights on. The LED will blink as many times as the hundredths of second actually set, after a 1 second pause they repeat the same sequence.

During the blinking sequence push the button as many times as the desired hundredths to be set.

Ex: with the factory setting of 5 hundredths of second the LED executes 2 sequences of 5 blinks separated by a 1 second pause. In order to set the Cut Off time of 4 hundredths, during the blinking, press the button 4 times, the LED will execute two sequences of 4 blinks and the procedure will be completed.

### INVERTING THE ELECTRIC CONTACT TYPE (normally opened-normally closed)

**Note: In the case it should be necessary, for particular applications, to invert the cut contact, follow the steps below: (Attention: before making this operation verify the electrical connections because the contact inversion could damage the motorbike electronics, harness or some fuses).**

1. Power on Power Shift.
2. Move the selector to the "9" position.
3. Press and keep pressed the button for 15 seconds, during this time the LED will light on, light off and in a while will light on (Green or Red depending on the contact type just set).
4. Release the button.
5. Position the selector on the previous value you found out for the correct threshold setting.

**Please Note: If you reverse the operation contact when Power Shift is not supplied, the motorcycle might fail to start or power off as soon as you engage the gears. In this case, make sure that the Power Shift control unit is properly supplied.**

Power Shift is covered by a 12 month warranty against manufacturing defects.- not homologated for public road use