



## MANUAL DE USUARIO E INSTALACIÓN

# Desconectador de batería 12 V

Sistema de corte de batería para motocicletas

**W89 B01**

**W89 B02**

Español **2** · English **23** · Français **44** · Deutsch **65** · Italiano **86**

### FABRICANTE

W89 Technologies · Vigo, España

### REVISIÓN

1.1 · Septiembre 2026

LEA ESTE MANUAL ANTES DE INSTALAR O USAR  
EL PRODUCTO

Consérvelo para futuras consultas

### IDIOMA

ES · EN · FR · DE · IT



**MANUAL DE USUARIO E INSTALACIÓN**

# **Desconectador de batería 12 V**

Sistema de corte de batería para motocicletas

**W89 B01**

**W89 B02**

**FABRICANTE**

W89 Technologies · Vigo, España

**REVISIÓN**

1.1 · Septiembre 2026

**LEA ESTE MANUAL ANTES DE INSTALAR O USAR  
EL PRODUCTO**

Consérvelo para futuras consultas

**IDIOMA**

Español

W89 B01 / B02

# Índice

|           |                                                 |           |
|-----------|-------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b>  | <b>Uso previsto</b>                             | <b>5</b>  |
| <b>2</b>  | <b>Contenido del kit</b>                        | <b>6</b>  |
| <b>3</b>  | <b>Ficha técnica</b>                            | <b>7</b>  |
| <b>4</b>  | <b>Advertencias de seguridad</b>                | <b>8</b>  |
| <b>5</b>  | <b>Cómo funciona el sistema</b>                 | <b>10</b> |
| <b>6</b>  | <b>Instalación</b>                              | <b>11</b> |
| 6.1       | Preparación y desconexión de la batería         | 11        |
| 6.2       | Ubicación del relé                              | 12        |
| 6.3       | Línea de potencia                               | 13        |
| 6.4       | Alimentación del circuito de control            | 14        |
| 6.5       | Pulsadores: modelo B01                          | 15        |
| 6.6       | Pulsadores: modelo B02                          | 16        |
| 6.7       | Conector de 6 pines y organización del cableado | 17        |
| 6.8       | Puesta en marcha y comprobación                 | 18        |
| <b>7</b>  | <b>Funcionamiento diario</b>                    | <b>19</b> |
| <b>8</b>  | <b>Situaciones especiales</b>                   | <b>20</b> |
| <b>9</b>  | <b>Mantenimiento</b>                            | <b>21</b> |
| <b>10</b> | <b>Resolución de problemas</b>                  | <b>21</b> |
| <b>11</b> | <b>Garantía y conformidad</b>                   | <b>22</b> |
| <b>12</b> | <b>Gestión de residuos (RAEE)</b>               | <b>22</b> |
| <b>13</b> | <b>Datos del fabricante</b>                     | <b>22</b> |

## ANTES DE EMPEZAR

# Sobre este manual

Este manual describe la instalación, el uso y el mantenimiento del desconectador de batería W89 en sus dos versiones, **B01** (con mando de manillar) y **B02** (con pulsadores sueltos). Las dos versiones se instalan y funcionan igual; solo cambia el montaje de los pulsadores (secciones 6.5 y 6.6).

**Lea el manual completo antes de empezar**, en especial la sección 4 de seguridad. Cada paso de la instalación va acompañado de una infografía: los colores de los cables de los dibujos coinciden con los del kit.

Este manual corresponde a la Rev. 1.1 · Septiembre 2026 y sustituye a las versiones anteriores. La versión más reciente está siempre disponible en el código QR del embalaje.

## Símbolos utilizados



**PELIGRO** · Riesgo de accidente o de lesiones. Léalo con especial atención.



**ATENCIÓN** · Riesgo de daños en el producto o en el vehículo.



**PROHIBIDO** · Acción que nunca debe realizarse.



**NOTA** · Información útil para la instalación o el uso.



**CORRECTO** · Así debe quedar.



**INCORRECTO** · Así no debe hacerse.

### Convención de colores en los dibujos

 cable de potencia (grueso) y cable NEGRO de control   
  cable negativo original de la moto   
  cable ROJO de control   
  pulsador ROJO (OFF)   
  pulsador VERDE (ON)   
  pulsador

## SECCIÓN 1

## Uso previsto

El desconectador W89 B01 / B02 está diseñado para **interrumpir la línea negativa de la batería** de motocicletas con instalación eléctrica de **12 V CC**. Con el sistema en OFF la batería queda aislada del vehículo, sin ningún consumo eléctrico, lo que evita que se descargue durante periodos largos de inactividad.

El corte y la activación se realizan desde dos pulsadores montados en el manillar (B01) o en el lugar que elija el usuario (B02).

### Este dispositivo NO es un sistema antirrobo

No es un dispositivo de seguridad activa ni un inmovilizador. No garantiza la imposibilidad de uso o sustracción del vehículo.

### No está diseñado para

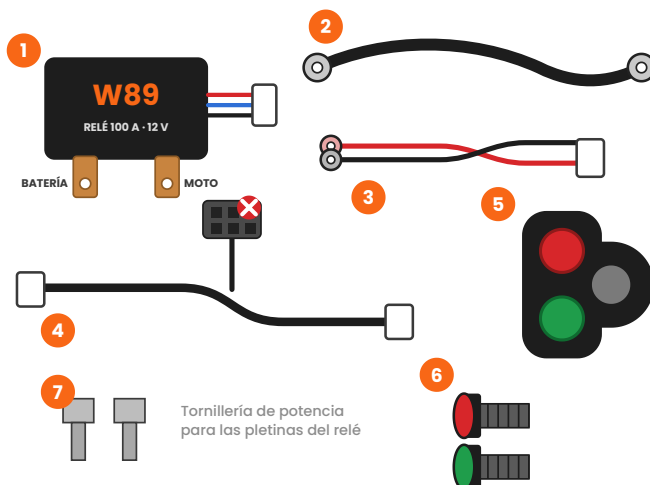
- Vehículos con instalación de **24 V** ni de cualquier tensión distinta de 12 V CC.
- Uso industrial, agrícola, marino o en vehículos de competición.
- Su instalación por personas **sin conocimientos básicos de electricidad de automoción**. En caso de duda, acuda a un taller profesional.
- Cortar la corriente con el motor en marcha o el vehículo en movimiento (véase la sección 4).

### Antes de comprar o instalar, compruebe la compatibilidad con su moto

Si su vehículo incorpora equipos que necesitan alimentación permanente (alarma, localizador GPS, inmovilizador con reloj, cargador USB con memoria, etc.), estos dejarán de funcionar mientras el sistema esté en OFF. Consulte la sección 8.

## SECCIÓN 2

# Contenido del kit



Componentes del kit (la numeración coincide con la tabla)

| # | Componente                                                    | B01 | B02 |
|---|---------------------------------------------------------------|-----|-----|
| 1 | Relé de potencia 100 A con cableado de control                | •   | •   |
| 2 | Cable de potencia 10 mm <sup>2</sup> con terminales de anillo | •   | •   |
| 3 | Cable de alimentación del control (ROJO / NEGRO)              | •   | •   |
| 4 | Mazo de mandos, con conector de 6 pines (sin uso)             | •   | •   |
| 5 | Mando de manillar Ø 22 mm con dos pulsadores (ROJO / VERDE)   | •   | —   |
| 6 | Dos pulsadores sueltos (ROJO / VERDE) para montaje libre      | —   | •   |
| 7 | Tornillería para las pletinas de potencia del relé            | •   | •   |

## 2.1 Información incluida en el embalaje

El manual se suministra en formato digital mediante el **código QR** del embalaje, junto con un segundo QR de acceso a un **videotutorial de instalación**. Al abrir la caja, compruebe que no falta ningún componente y que ningún cable o terminal presenta daños; en ese caso no instale el producto y contacte con el fabricante (sección 13).

## SECCIÓN 3

# Ficha técnica

|                                     |                                                                                               |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Modelo</b>                       | W89 B01 (con mando de manillar) · W89 B02 (pulsadores sueltos)                                |
| <b>Tensión de trabajo</b>           | 12 V CC (batería de plomo-ácido, AGM, gel o litio de 12 V)                                    |
| <b>Elemento de corte</b>            | Relé de potencia biestable, contactos de 100 A                                                |
| <b>Línea interrumpida</b>           | Negativa (–) de la batería, en serie con el cable de masa original                            |
| <b>Consumo en reposo</b>            | Nulo. El relé mantiene su estado sin alimentación, tanto en ON como en OFF                    |
| <b>Consumo al conmutar</b>          | Solo durante la pulsación (una fracción de segundo)                                           |
| <b>Mando</b>                        | Dos pulsadores momentáneos de retorno automático: ROJO = OFF, VERDE = ON                      |
| <b>Cable de potencia</b>            | 10 mm <sup>2</sup> de sección, terminales de anillo en ambos extremos                         |
| <b>Alimentación del control</b>     | Cable ROJO al borne (+) y cable NEGRO al borne (–) de la batería                              |
| <b>Soporte de manillar (B01)</b>    | Aluminio mecanizado y anodizado, para manillar de Ø 22 mm (7/8")                              |
| <b>Protección de los pulsadores</b> | IP65: resistentes al polvo y a chorros de agua. No sumergir ni aplicar agua a presión directa |
| <b>Conector de 6 pines</b>          | Sin función en este modelo. Debe quedar sin conectar, tapado y sujeto                         |
| <b>Indicador de estado</b>          | No incorpora piloto. El estado se comprueba dando el contacto a la moto                       |

## Sobre la capacidad de 100 A

Es la capacidad de los contactos del relé. Toda la corriente de la moto, incluida la del motor de arranque, pasa por él: por eso la tornillería de las pletinas debe quedar **fírmemente apretada**. Una conexión floja se calienta y puede dañar el relé.

## SECCIÓN 4

## Advertencias de seguridad

### PELIGRO · Con el vehículo en marcha

- **NUNCA pulse el botón ROJO (OFF) con el motor en marcha o con la moto en movimiento.** Al cortar la corriente se para el motor y se apagan instantáneamente luces, cuadro de instrumentos, ABS, control de tracción y cualquier otro sistema eléctrico. Es una situación de accidente grave.
- Cortar la corriente con el motor en marcha puede provocar además **picos de tensión** que dañen el regulador, la centralita o la electrónica de la moto. Estos daños no están cubiertos por la garantía.
- Si el corte se produjera accidentalmente en movimiento: no intente pulsar nada, **detenga el vehículo de forma segura** (embrague y freno), y solo entonces pulse VERDE. Revise la instalación y la posición del mando antes de volver a circular.
- Instale el mando en un lugar accesible pero donde **no pueda pulsarse por accidente** con la mano, el guante, la ropa o al maniobrar. No lo coloque junto a mandos de uso frecuente ni donde apoye la mano al conducir.
- Antes de cada salida, compruebe que el cuadro enciende al dar el contacto.

### ATENCIÓN · Antes y durante la instalación

- **Desconecte la batería antes de empezar:** primero el cable negativo (–) y después el positivo (+).
- Solo para instalaciones de **12 V CC**. Prohibido en sistemas de 24 V.
- La instalación debe realizarla una persona con conocimientos básicos de electricidad de automoción. En caso de duda, acuda a un taller.
- Retire anillos, pulseras y relojes metálicos: un cortocircuito en la batería provoca quemaduras.

## SECCIÓN 4 (CONTINUACIÓN)

## Advertencias de seguridad

### PROHIBIDO

- Modificar, cortar, empalmar o prolongar el cableado o los terminales suministrados.
- Conectar cualquier cosa al conector de 6 pines.
- Conectar el cable NEGRO de control al chasis o a cualquier punto que no sea el borne (-) de la batería (sección 6.4).
- Dejar cables de masa conectados directamente al borne (-) de la batería: todos deben pasar por el relé (sección 6.3).
- Usar el producto si observa daños en cables, terminales, pulsadores o relé.
- Abrir el relé o los pulsadores.
- Instalar el relé cerca del escape, del motor o de partes móviles, ni en zonas donde reciba agua directa.

### ATENCIÓN · Cableado

- Evite cables tensos, pellizcados, doblados en ángulo o expuestos a calor, rozamiento o partes móviles.
- El cable ROJO de control va conectado directamente al positivo de la batería: instálelo **protegido**, lejos de bordes metálicos y sin posibilidad de roce, y compruébelo en cada mantenimiento.
- Apriete firmemente toda la tornillería de potencia. Compruébela de nuevo tras los primeros 50 km.
- Al lavar la moto, no dirija el chorro a presión al mando ni al relé.

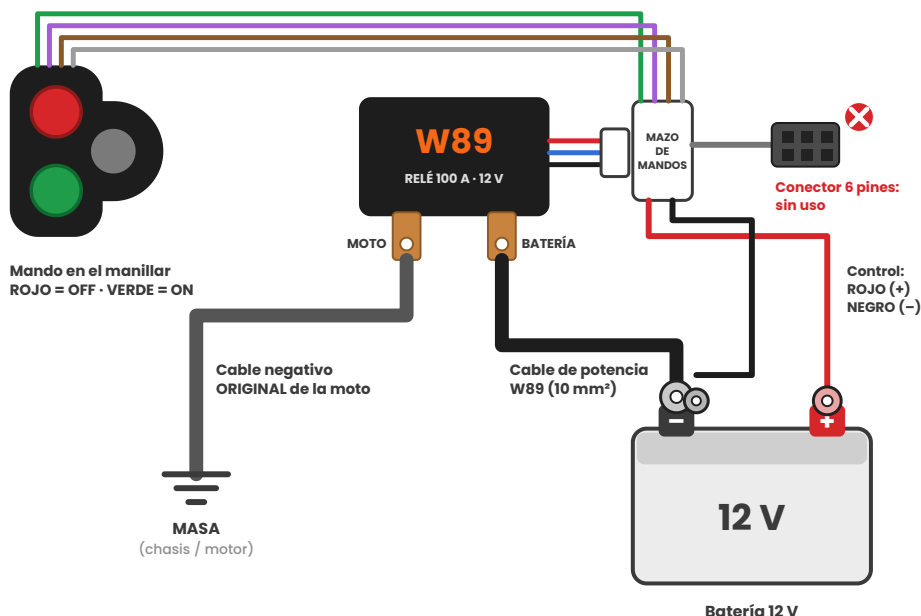
### Responsabilidad

El fabricante no se hace responsable de los daños derivados de una instalación incorrecta, de un uso distinto al descrito en este manual o del incumplimiento de estas advertencias.

## SECCIÓN 5

# Cómo funciona el sistema

Entender el esquema hace la instalación mucho más sencilla. El sistema tiene **dos circuitos independientes**:



Esquema general de conexión. Los colores de los cables coinciden con los del kit.

**Circuito de potencia** (cable negro grueso de 10 mm<sup>2</sup>). El relé se intercala **en serie en la línea negativa**: el cable de potencia W89 va del borne (-) de la batería al relé, y el cable negativo original de la moto va del relé al chasis. Con el relé en OFF, ninguna masa llega al vehículo y la batería queda completamente aislada.

**Circuito de control** (cables finos). Los pulsadores mandan un impulso al relé a través del mazo de mandos. El relé es **biestable**: cambia de estado con el impulso y lo mantiene sin consumir nada, por eso los pulsadores son momentáneos (vuelven solos a su posición). El control se alimenta con los cables ROJO (+) y NEGRO (-) tomados directamente de los bornes de la batería, y por eso el NEGRO nunca puede ir al chasis: en OFF el chasis no tiene masa.

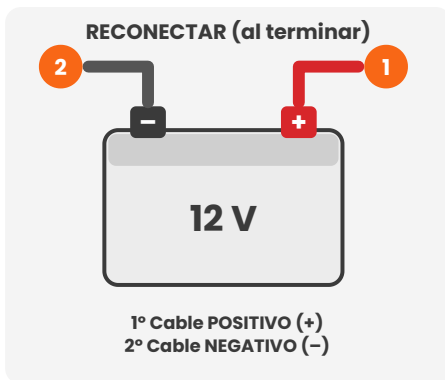
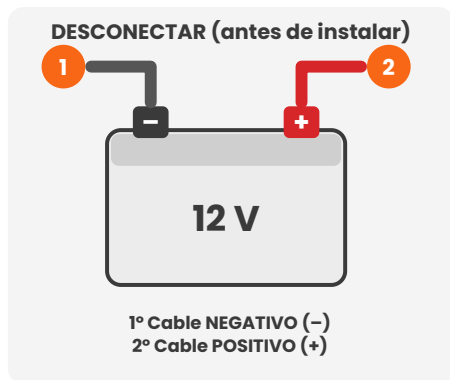
## SECCIÓN 6 · INSTALACIÓN

## 6.1 Preparación y desconexión de la batería

### Herramientas necesarias

Llaves para los bornes de la batería y para la tornillería del relé, destornillador, bridas de nailon, cinta aislante y, opcionalmente, un multímetro. Tiempo estimado: 45–60 minutos.

- 1 Aparque la moto en una superficie estable, con el motor **parado y frío** y la llave quitada del contacto. Retire anillos y pulseras.
- 2 Acceda a la batería (normalmente bajo el asiento o tras una tapa lateral).
- 3 Desconecte la batería: **primero el cable negativo (-)** y después el positivo (+). Aparte los cables para que no toquen los bornes.
- 4 Identifique el **cable negativo original**: es el que va del borne (-) al chasis o al motor. Cuente cuántos cables había en ese borne; todos ellos irán al relé (sección 6.3).
- 5 Presente los componentes del kit sobre la moto **sin conectarlos** para decidir el recorrido de los cables y la ubicación del relé.



Quitando primero el negativo se evita un cortocircuito si la llave toca el chasis mientras afloja el borne positivo.

Orden de desconexión y de reconexión de la batería

## SECCIÓN 6 · INSTALACIÓN

## 6.2 Ubicación del relé

El relé es el elemento por el que pasa toda la corriente de la moto. Su ubicación decide la fiabilidad y la duración del sistema. Elija un lugar que cumpla **todas** estas condiciones:



**Bajo el asiento o junto a la batería**



Zona seca, ventilada y sin vibración excesiva. Relé fijado con brida o tornillo: no debe golpear ni moverse.



**Lejos del motor y del escape**



El calor degrada el aislamiento y el propio relé. Mantenga una distancia clara de cualquier superficie caliente.



**Sin salpicaduras ni chorro directo**



Las pletinas del relé van descubiertas: evita zonas donde llegue agua de la rueda o del lavado. Nunca sumergido.



**Lejos de partes móviles**



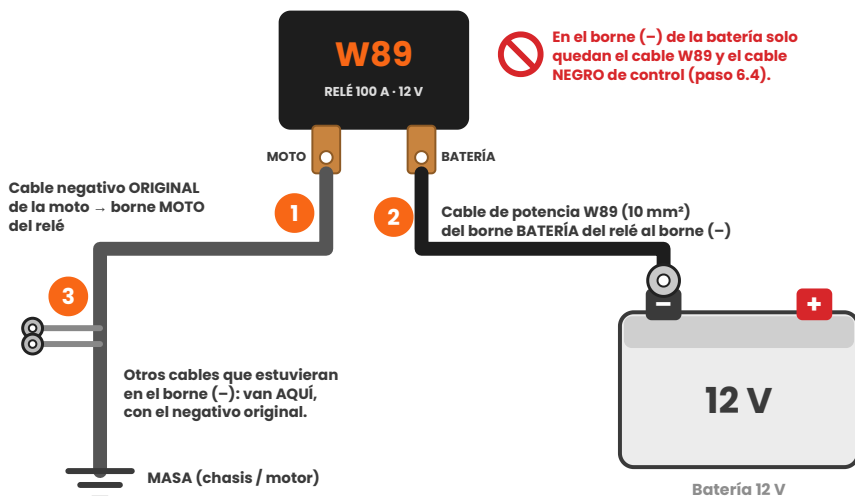
Cadena, dirección, suspensión, basculante y pedales no deben rozar el relé ni sus cables en ningún recorrido.

Criterios para elegir dónde fijar el relé

- 1 Elija una zona **cercana a la batería** para que el cable de potencia llegue sin tensión y con holgura.
- 2 Compruebe que las pletinas de cobre del relé **no puedan tocar ninguna parte metálica** de la moto ni entre sí. Si es necesario, aíсле la zona con cinta o una funda.
- 3 Fije el relé con una brida ancha o un tornillo, sin que quede suelto ni pueda golpear al circular. Oriente las pletinas hacia abajo o de lado para que no acumulen agua.
- 4 Compruebe que la tapa, el asiento o el carenado cierran sin pinzar el relé ni sus cables.

## SECCIÓN 6 · INSTALACIÓN

## 6.3 Línea de potencia



En el borne (-) de la batería solo quedan el cable W89 y el cable NEGRO de control (paso 6.4).

**Resultado: el relé queda EN SERIE en la línea negativa.**  
 Con el relé en OFF, ninguna masa llega a la moto.

Conexión del relé en serie en la línea negativa

- 1** Lleve el **cable negativo original** de la moto (el que ha soltado del borne) a una de las pletinas del relé (borne MOTO). Coloque el terminal, ponga el tornillo y la tuerca del kit y **apriete firmemente**.
- 2** Conecte un extremo del **cable de potencia W89 de 10 mm²** a la otra pletina del relé (borne BATERÍA) con la tornillería del kit. Apriete firmemente. **El otro extremo aún no se conecta** al borne (-): se hará en la puesta en marcha (6.8).
- 3** Si en el borne (-) había **más cables** (masa de la centralita, del ABS, de accesorios...), llévelos **todos** a la pletina MOTO junto con el negativo original. Si alguno quedara en el borne (-), el corte no sería total.
- 4** Tire con la mano de cada cable para comprobar que ninguno se mueve.

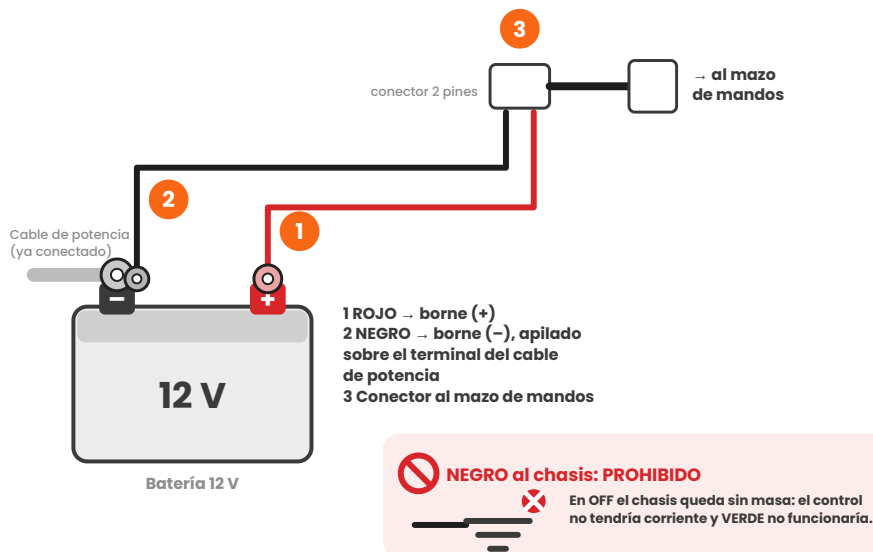
### Nota

Las dos pletinas del relé son equivalentes: el sistema funciona igual si intercambia BATERÍA y MOTO. Lo importante es que el negativo original y el cable W89 queden cada uno en una pletina distinta.

## SECCIÓN 6 · INSTALACIÓN

## 6.4 Alimentación del circuito de control

El cable de alimentación del control lleva dos hilos finos con terminal de anillo. Alimentan el relé y los pulsadores; **no sustituyen** al cable de potencia.



Conexión de los cables ROJO y NEGRO de control

- 1 Terminal **ROJO**: colóquelo en el borne **positivo (+)** de la batería junto con el cable positivo original de la moto y apriete el borne. Encamine el cable protegido, lejos de bordes metálicos.
- 2 Terminal **NEGRO**: irá en el borne **negativo (-)**, apilado sobre el terminal del cable de potencia W89. Déjelo preparado: se aprieta en la puesta en marcha (6.8).
- 3 Conecte el conector de 2 pines del cable de control al conector correspondiente del mazo de mandos hasta oír el clic.

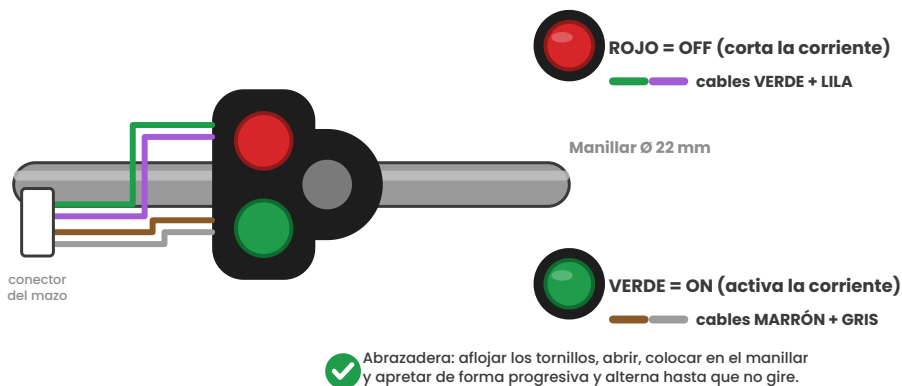
### PROHIBIDO conectar el NEGRO al chasis

Con el sistema en OFF el chasis queda sin masa. Si el negro fuera al chasis, el circuito de control se quedaría sin alimentación y el botón VERDE no podría volver a activar el sistema. Tampoco conecte el ROJO ni el NEGRO a ningún otro punto de la instalación, ni los prolongue.

## SECCIÓN 6 · INSTALACIÓN

## 6.5 Pulsadores: modelo B01

El B01 incluye el mando de manillar con los dos pulsadores integrados y una abrazadera para manillar de Ø 22 mm.



Montaje del mando B01 y colores de los cables de cada pulsador

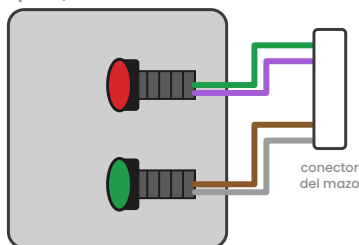
- 1 Elija la posición en el manillar: accesible con la moto parada, pero **donde no pueda pulsarse por accidente** al conducir, al apoyar la mano ni con el guante (sección 4). Suele ser una buena opción junto a la piña izquierda, orientado hacia el piloto.
- 2 Afloje los tornillos de la abrazadera, ábrala y colóquela en el manillar. Apriete los tornillos de forma progresiva y alterna hasta que el mando no gire. No fuerce la rosca.
- 3 Conecte los cables del mando al mazo: **botón ROJO (OFF)** = cables VERDE + LILA; **botón VERDE (ON)** = cables MARRÓN + GRIS. Cada pulsador tiene dos cables y no importa cuál de los dos va a cada terminal del mismo botón.
- 4 Encamine el mazo junto al cableado original de la moto hasta el relé, dejando holgura para el **giro completo del manillar** a ambos lados. Compruébelo girando a tope antes de fijar con bridas.

## SECCIÓN 6 · INSTALACIÓN

## 6.6 Pulsadores: modelo B02

El B02 no incluye soporte de manillar: los dos pulsadores se montan en el lugar que elija el usuario (un soporte, una tapa lateral, el interior de un carenado...).

Soporte / carenado del usuario



Sin soporte de manillar: cada pulsador se monta en un taladro del soporte que elija el usuario.

Mismos colores que en el B01:

— ROJO (OFF)

— VERDE (ON)

Compruebe el diámetro del cuerpo roscado antes de taladrar y proteja la zona contra el agua por la parte trasera.

Montaje libre de los pulsadores B02

- 1 Elija una ubicación **protegida** y accesible con la moto parada, donde los botones no puedan pulsarse por accidente ni recibir agua a presión. Evite zonas al alcance de la mano al conducir.
- 2 Compruebe el diámetro del cuerpo roscado de cada pulsador y taladre dos agujeros de ese diámetro. Elimine las rebabas y proteja el metal contra la corrosión.
- 3 Introduzca cada pulsador desde el frente y apriete la tuerca por detrás sin forzar. Coloque el **ROJO** y el **VERDE** de forma que se distingan claramente al tacto o a la vista.
- 4 Conecte los cables al mazo con los mismos colores que en el B01: **ROJO (OFF)** = — VERDE + — LILA · **VERDE (ON)** = — MARRÓN + — GRIS.
- 5 Encamine el mazo hasta el relé junto al cableado original y proteja la parte trasera de los pulsadores contra el agua.

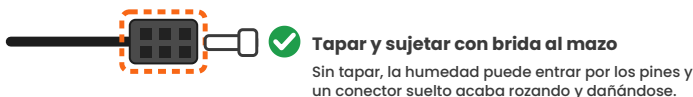
### Nota

Si monta el B02 en el manillar con un soporte propio, siga también las indicaciones del punto 6.5 sobre la posición del mando y el giro completo del manillar.

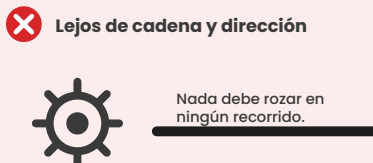
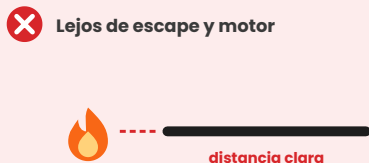
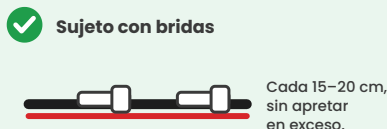
## SECCIÓN 6 · INSTALACIÓN

## 6.7 Conector de 6 pines y organización del cableado

### Conector de 6 pines



### Organización del cableado



Reglas para el recorrido y la sujeción de los cables

- 1 Sujete todos los cables con bridas cada 15–20 cm, siguiendo el recorrido del cableado original de la moto. No apriete las bridas hasta deformar el aislamiento.
- 2 Deje holgura en el manillar y en la zona de la suspensión: los cables no deben tensarse en ningún recorrido.
- 3 Mantenga los cables alejados del escape, del motor, de la cadena y de cualquier borde cortante. Proteja los pasos con funda o cinta.
- 4 Cierre tapas y asiento comprobando que no pinzan ningún cable.

## SECCIÓN 6 · INSTALACIÓN

## 6.8 Puesta en marcha y comprobación

- 1 Compruebe que el borne **(+)** está conectado y apretado (cable positivo original + terminal ROJO de control).
- 2 Conecte al borne **(-)** el terminal de anillo del **cable de potencia W89** y, apilado sobre él, el terminal **NEGRO** de control. Apriete el borne firmemente. En el borne **(-)** no debe quedar ningún otro cable.
- 3 Pulse el botón **VERDE** una vez. Debe oírse un clic en el relé.
- 4 Dé el contacto: el cuadro de instrumentos debe encender con normalidad. Arranque el motor unos segundos y **apáguelo con la llave** (nunca con el botón ROJO).
- 5 Con el motor parado, pulse el botón **ROJO**: la moto debe quedar completamente sin corriente (ni cuadro, ni luces, ni reloj).
- 6 Pulse **VERDE** de nuevo y compruebe que todo vuelve a funcionar. El sistema está listo.

### Comprobación funcional tras la instalación



Haga la prueba con el motor parado. La única forma de saber si el sistema está en ON es que la moto tenga corriente: el sistema no incorpora piloto indicador.

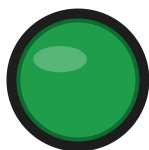
### Secuencia de comprobación funcional

#### Tras los primeros 50 km

Revise el apriete de las pletinas del relé y de los bornes de la batería, y que ningún cable se ha movido ni roza. Si algún terminal está caliente al tacto tras circular, está flojo: apriételo.

## SECCIÓN 7

# Funcionamiento diario

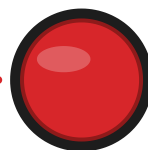


## VERDE = ON

Activa la corriente.  
Una pulsación corta;  
se oye un clic en el relé.



El relé memoriza el estado:  
**no hace falta mantener pulsado  
y no consume nada en reposo.**



## ROJO = OFF

Corta la corriente.  
Solo con el motor parado  
y la moto detenida.



No hay piloto indicador. Si la moto no tiene corriente y la batería está bien, el sistema está en OFF: pulse VERDE. Antes de ponerse en marcha, compruebe siempre que el cuadro enciende.

Los dos pulsadores y el estado del relé

## Para desconectar la batería (OFF)

Con la moto **parada y el motor apagado con la llave**, pulse el botón ROJO. Toda la moto queda sin corriente y la batería no se descarga. Es la posición recomendada para estacionamientos de varios días, garajes, invierno o transporte.

## Para volver a activar (ON)

Pulse el botón VERDE. Se oye un clic y la moto recupera la corriente. Dé el contacto y compruebe que el cuadro enciende antes de ponerse en marcha.

### Nunca durante la marcha

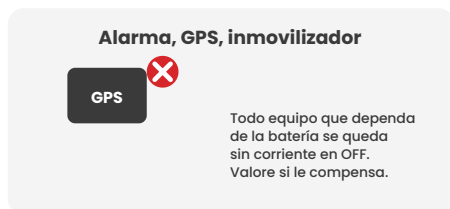
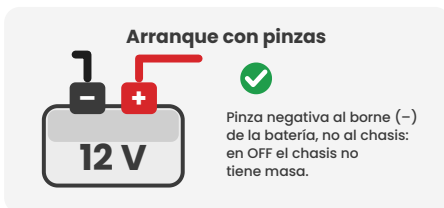
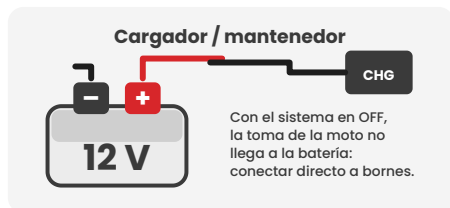
El botón ROJO solo debe pulsarse con la moto detenida y el motor parado. Pulsarlo en movimiento provoca la parada del motor y el apagado de luces, cuadro y ABS, además de posibles daños en la electrónica (sección 4).

### Notas de uso

El relé recuerda su estado aunque pase mucho tiempo, y no consume nada en reposo. Al desconectar, la moto puede perder el reloj, el viaje parcial y algunos ajustes de usuario: es normal.

## SECCIÓN 8

# Situaciones especiales



Casos habituales que conviene conocer

## Cargador o mantenedor de batería

Con el sistema en OFF, la toma de la moto (SAE, USB, mechero) no tiene conexión con la batería. Conecte el cargador **directamente a los bornes** de la batería, o ponga el sistema en ON mientras carga.

## Arranque con pinzas o arrancador portátil

Ponga el sistema en ON. Conecte la pinza positiva al borne (+) y la **negativa al borne (-) de la batería** (no al chasis: si el relé estuviera en OFF, el chasis no tendría masa).

## Alarma, localizador GPS, inmovilizador, USB con memoria

Cualquier equipo alimentado por la batería deja de funcionar en OFF. Si necesita que la alarma o el localizador sigan activos, mantenga el sistema en ON o valore si el desconectador es adecuado para su uso.

## Batería muy descargada

El relé necesita una tensión mínima para conmutar. Si la batería está muy baja, puede que al pulsar VERDE no se oiga el clic: cargue la batería y vuelva a intentarlo.

## SECCIÓN 9

# Mantenimiento

- Cada **6 meses** (y tras los primeros 50 km): compruebe el apriete de las pletinas del relé y de los bornes de la batería, y el estado del cableado, especialmente del cable ROJO de control.
- Limpie el mando y el relé únicamente con un paño húmedo. **No aplique productos químicos**, disolventes ni grasa en los contactos.
- Si aparece corrosión en un terminal, límpielo y aplique un protector de bornes; si el terminal está dañado, no lo repare: sustituya el componente.
- **No abra el relé** ni los pulsadores. No contienen piezas reparables por el usuario.

## SECCIÓN 10

# Resolución de problemas

| Síntoma                                                 | Causa probable                                                             | Solución                                                                            |
|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>La moto no tiene corriente</b>                       | Sistema en OFF                                                             | Pulse VERDE y dé el contacto                                                        |
| <b>Al pulsar VERDE no se oye clic ni hay corriente</b>  | Batería muy descargada; cable de control suelto; NEGRO conectado al chasis | Cargue la batería; revise terminales ROJO/NEGRO y su conexión a los bornes          |
| <b>Un botón no cambia el estado</b>                     | Cables del pulsador mal conectados o colores intercambiados                | Revise los pares VERDE+LILA (ROJO) y MARRÓN+GRIS (VERDE)                            |
| <b>Corriente intermitente, luces que parpadean</b>      | Pletina del relé o borne flojo                                             | Apriete la tornillería de potencia y los bornes                                     |
| <b>En OFF sigue habiendo corriente</b>                  | Algún cable de masa sigue en el borne (-)                                  | Llévelo a la pletina MOTO del relé (6.3)                                            |
| <b>Relé o terminal caliente tras circular</b>           | Conexión floja o terminal sucio                                            | Apriete o limpie. Si persiste, deje de usar el sistema y contacte con el fabricante |
| <b>Cargador conectado a la toma de la moto no carga</b> | Sistema en OFF                                                             | Cargue directo a bornes o ponga ON                                                  |

## SECCIÓN 11

# Garantía y conformidad

Este producto cuenta con la **garantía legal** aplicable a los consumidores en el país de compra (en España y en la Unión Europea, 3 años desde la entrega). Conserve el justificante de compra.

La garantía no cubre los daños causados por una instalación incorrecta, por el uso en sistemas distintos de 12 V CC, por accionar el sistema con el motor en marcha, por modificar el cableado o los terminales, ni por golpes, agua a presión, productos químicos o desgaste normal.

El fabricante declara que este producto cumple la legislación de la Unión Europea que le es aplicable. La declaración de conformidad puede solicitarse a la dirección de contacto indicada más abajo.

## SECCIÓN 12

# Gestión de residuos (RAEE)



El símbolo del contenedor tachado indica que este producto no debe desecharse con la basura doméstica. Al final de su vida útil, entréguelo en un **punto limpio** o en un punto de recogida de aparatos eléctricos y electrónicos. Así se recuperan los materiales y se evita la contaminación.

## SECCIÓN 13

# Datos del fabricante

|                   |                                                                     |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------|
| <b>Fabricante</b> | W89 Technologies                                                    |
| <b>Dirección</b>  | Camilo Veiga nº 6 · 36208 Vigo (Pontevedra) · España                |
| <b>Contacto</b>   | tienda@w89technologies.com                                          |
| <b>Producto</b>   | Desconectador de batería 12 V para motocicletas · W89 B01 / W89 B02 |
| <b>Manual</b>     | Rev. 1.1 · Septiembre 2026 · Español                                |

Anote aquí el lote o número de serie indicado en el embalaje:

-----



## USER AND INSTALLATION MANUAL

# 12 V battery disconnect switch

Battery cut-off system for motorcycles

**W89 B01**

**W89 B02**

### MANUFACTURER

W89 Technologies · Vigo, Spain

### REVISION

1.1 · September 2026

READ THIS MANUAL BEFORE INSTALLING OR  
USING THE PRODUCT

Keep it for future reference

### LANGUAGE

English

W89 B01 / B02

# Contents

|           |                                       |           |
|-----------|---------------------------------------|-----------|
| <b>1</b>  | <b>Intended use</b>                   | <b>26</b> |
| <b>2</b>  | <b>Kit contents</b>                   | <b>27</b> |
| <b>3</b>  | <b>Technical data</b>                 | <b>28</b> |
| <b>4</b>  | <b>Safety warnings</b>                | <b>29</b> |
| <b>5</b>  | <b>How the system works</b>           | <b>31</b> |
| <b>6</b>  | <b>Installation</b>                   | <b>32</b> |
| 6.1       | Preparation and battery disconnection | 32        |
| 6.2       | Relay location                        | 33        |
| 6.3       | Power line                            | 34        |
| 6.4       | Control circuit supply                | 35        |
| 6.5       | Buttons: model B01                    | 36        |
| 6.6       | Buttons: model B02                    | 37        |
| 6.7       | 6-pin connector and cable routing     | 38        |
| 6.8       | Start-up and functional check         | 39        |
| <b>7</b>  | <b>Daily operation</b>                | <b>40</b> |
| <b>8</b>  | <b>Special situations</b>             | <b>41</b> |
| <b>9</b>  | <b>Maintenance</b>                    | <b>42</b> |
| <b>10</b> | <b>Troubleshooting</b>                | <b>42</b> |
| <b>11</b> | <b>Warranty and conformity</b>        | <b>43</b> |
| <b>12</b> | <b>Waste disposal (WEEE)</b>          | <b>43</b> |
| <b>13</b> | <b>Manufacturer details</b>           | <b>43</b> |

## BEFORE YOU START

# About this manual

This manual describes the installation, use and maintenance of the W89 battery disconnect switch in its two versions, **B01** (with handlebar switch) and **B02** (with loose buttons). Both versions are installed and operated in the same way; only the mounting of the buttons differs (sections 6.5 and 6.6).

**Read the whole manual before you start**, especially the safety section 4. Every installation step comes with an infographic: the wire colours in the drawings match those of the kit.

This manual corresponds to Rev. 1.1 · September 2026 and replaces all previous versions. The latest version is always available through the QR code on the packaging.

## Symbols used



**DANGER** · Risk of accident or injury. Read with special attention.



**CAUTION** · Risk of damage to the product or the vehicle.



**FORBIDDEN** · An action that must never be carried out.



**NOTE** · Useful information for installation or use.



**CORRECT** · This is how it should be.



**INCORRECT** · This must not be done.

### Colour convention in the drawings

 power cable (thick) and BLACK control wire  
  original negative cable of the bike  
  RED control wire  
  GREEN button (ON)  
  RED button (OFF)  
   
 

## SECTION 1

## Intended use

The W89 B01 / B02 disconnect switch is designed to **interrupt the negative line of the battery** on motorcycles with a **12 V DC** electrical system. With the system OFF the battery is isolated from the vehicle, with no electrical consumption at all, which prevents it from discharging during long periods of inactivity.

Cut-off and activation are carried out from two push buttons mounted on the handlebar (B01) or wherever the user chooses (B02).

### This device is NOT an anti-theft system

It is not an active security device or an immobiliser. It does not guarantee that the vehicle cannot be used or stolen.

### Not designed for

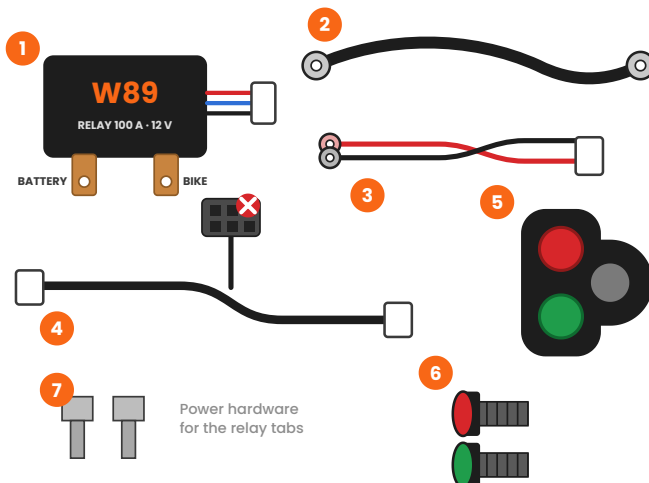
- Vehicles with a **24 V** system or any voltage other than 12 V DC.
- Industrial, agricultural or marine use, or racing vehicles.
- Installation by people **without basic knowledge of automotive electrics**. If in doubt, go to a professional workshop.
- Cutting the power with the engine running or the vehicle moving (see section 4).

### Before buying or installing, check compatibility with your bike

If your vehicle has equipment that needs a permanent supply (alarm, GPS tracker, immobiliser with clock, USB charger with memory, etc.), it will stop working while the system is OFF. See section 8.

## SECTION 2

# Kit contents



Kit components (the numbering matches the table)

| # | Component                                               | B01 | B02 |
|---|---------------------------------------------------------|-----|-----|
| 1 | 100 A power relay with control wiring                   | •   | •   |
| 2 | 10 mm² power cable with ring terminals                  | •   | •   |
| 3 | Control supply cable (RED / BLACK)                      | •   | •   |
| 4 | Control harness, with 6-pin connector (not used)        | •   | •   |
| 5 | Ø 22 mm handlebar switch with two buttons (RED / GREEN) | •   | —   |
| 6 | Two loose buttons (RED / GREEN) for free mounting       | —   | •   |
| 7 | Hardware for the relay power tabs                       | •   | •   |

## 2.1 Information included in the packaging

The manual is supplied in digital form through the **QR code** on the packaging, together with a second QR code giving access to an **installation video tutorial**. When opening the box, check that no component is missing and that no cable or terminal is damaged; if so, do not install the product and contact the manufacturer (section 13).

## SECTION 3

# Technical data

|                              |                                                                                                |
|------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Model</b>                 | W89 B01 (with handlebar switch) · W89 B02 (loose buttons)                                      |
| <b>Operating voltage</b>     | 12 V DC (12 V lead-acid, AGM, gel or lithium battery)                                          |
| <b>Switching element</b>     | Bistable (latching) power relay, 100 A contacts                                                |
| <b>Interrupted line</b>      | Battery negative (–), in series with the original ground cable                                 |
| <b>Standby consumption</b>   | None. The relay keeps its state without power, both in ON and in OFF                           |
| <b>Switching consumption</b> | Only while the button is pressed (a fraction of a second)                                      |
| <b>Control</b>               | Two momentary, self-returning push buttons: RED = OFF, GREEN = ON                              |
| <b>Power cable</b>           | 10 mm <sup>2</sup> cross-section, ring terminals at both ends                                  |
| <b>Control supply</b>        | RED wire to the (+) terminal and BLACK wire to the (–) terminal of the battery                 |
| <b>Handlebar mount (B01)</b> | Machined, anodised aluminium, for Ø 22 mm (7/8") handlebars                                    |
| <b>Button protection</b>     | IP65: dust-tight and resistant to water jets. Do not submerge or apply direct pressure washing |
| <b>6-pin connector</b>       | No function on this model. Must be left unconnected, capped and secured                        |
| <b>Status indicator</b>      | No indicator light. The state is checked by switching on the bike's ignition                   |

## About the 100 A rating

This is the rating of the relay contacts. All the bike's current, including the starter motor current, flows through it: that is why the tab hardware must be **firmly tightened**. A loose connection heats up and can damage the relay.

## SECTION 4

# Safety warnings

### DANGER · With the vehicle running

- **NEVER press the RED button (OFF) with the engine running or the bike moving.** Cutting the power stops the engine and instantly switches off lights, dashboard, ABS, traction control and every other electrical system. This is a serious accident situation.
- Cutting the power with the engine running can also cause **voltage spikes** that damage the regulator, the ECU or the bike's electronics. Such damage is not covered by the warranty.
- If the power were cut accidentally while moving: do not try to press anything, **stop the vehicle safely** (clutch and brake), and only then press GREEN. Check the installation and the position of the switch before riding again.
- Fit the switch in an accessible place, but where it **cannot be pressed by accident** with the hand, glove, clothing or while manoeuvring. Do not place it next to frequently used controls or where you rest your hand while riding.
- Before each ride, check that the dashboard lights up when you switch on the ignition.

### CAUTION · Before and during installation

- **Disconnect the battery before you start:** first the negative (–) cable, then the positive (+).
- For **12 V DC** systems only. Forbidden on 24 V systems.
- Installation must be carried out by a person with basic knowledge of automotive electrics. If in doubt, go to a workshop.
- Remove rings, bracelets and metal watches: a short circuit at the battery causes burns.

## SECTION 4 (CONTINUED)

## Safety warnings

### FORBIDDEN

- Modifying, cutting, splicing or extending the supplied wiring or terminals.
- Connecting anything to the 6-pin connector.
- Connecting the BLACK control wire to the frame or to any point other than the battery (–) terminal (section 6.4).
- Leaving ground cables connected directly to the battery (–) terminal: all of them must go through the relay (section 6.3).
- Using the product if you notice damage to cables, terminals, buttons or relay.
- Opening the relay or the buttons.
- Installing the relay near the exhaust, the engine or moving parts, or where it receives direct water.

### CAUTION · Wiring

- Avoid cables that are taut, pinched, bent at sharp angles or exposed to heat, chafing or moving parts.
- The RED control wire is connected directly to the battery positive: install it **protected**, away from metal edges and with no possibility of chafing, and check it at every maintenance.
- Firmly tighten all the power hardware. Check it again after the first 50 km.
- When washing the bike, do not aim the pressure jet at the switch or the relay.

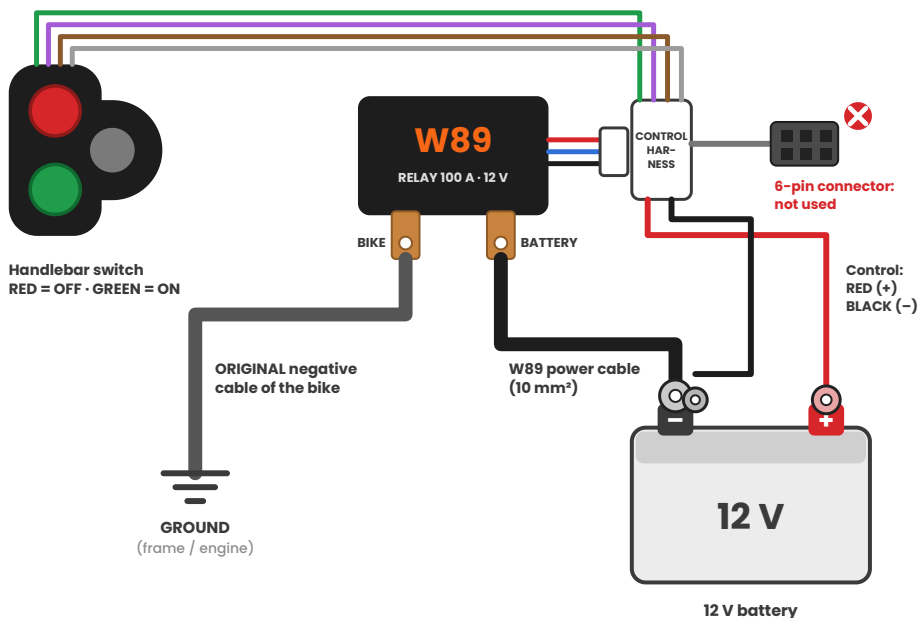
### Liability

The manufacturer is not liable for damage resulting from incorrect installation, from use other than that described in this manual, or from failure to observe these warnings.

## SECTION 5

## How the system works

Understanding the diagram makes the installation much easier. The system has **two independent circuits**:



General wiring diagram. The wire colours match those of the kit.

**Power circuit** (thick black 10 mm<sup>2</sup> cable). The relay is inserted **in series on the negative line**: the W89 power cable runs from the battery (–) terminal to the relay, and the bike's original negative cable runs from the relay to the frame. With the relay OFF, no ground reaches the vehicle and the battery is completely isolated.

**Control circuit** (thin wires). The buttons send a pulse to the relay through the control harness. The relay is **bistable**: it changes state with the pulse and keeps it without consuming anything, which is why the buttons are momentary (they return by themselves). The control circuit is powered by the RED (+) and BLACK (–) wires taken directly from the battery terminals, and that is why the BLACK wire must never go to the frame: in OFF the frame has no ground.

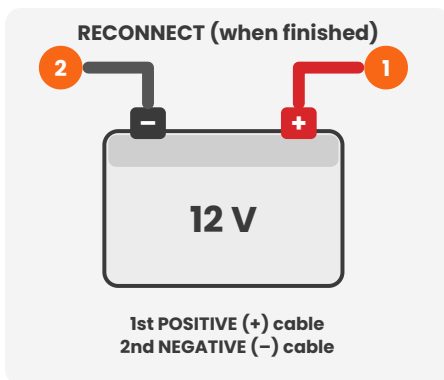
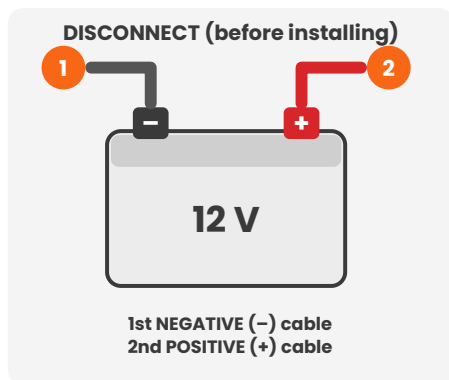
## SECTION 6 · INSTALLATION

# 6.1 Preparation and battery disconnection

### Tools required

Spanners for the battery terminals and the relay hardware, screwdriver, nylon cable ties, insulating tape and, optionally, a multimeter. Estimated time: 45–60 minutes.

- 1 Park the bike on a stable surface, with the engine **off and cold** and the key removed from the ignition. Remove rings and bracelets.
- 2 Access the battery (usually under the seat or behind a side cover).
- 3 Disconnect the battery: **first the negative (–) cable**, then the positive (+). Move the cables aside so they cannot touch the terminals.
- 4 Identify the **original negative cable**: it is the one running from the (–) terminal to the frame or the engine. Count how many cables were on that terminal; all of them will go to the relay (section 6.3).
- 5 Lay the kit components out on the bike **without connecting them** to decide the cable routing and the relay location.



Removing the negative first avoids a short circuit if the spanner touches the frame while loosening the positive terminal.

Battery disconnection and reconnection order

## SECTION 6 · INSTALLATION

### 6.2 Relay location

The relay is the component through which all the bike's current flows. Its location determines the reliability and service life of the system. Choose a place that meets **all** of these conditions:



**Under the seat or next to the battery**



Dry, ventilated area without excessive vibration. Relay fixed with a cable tie or screw: it must not knock or move.



**Away from the engine and exhaust**



Heat degrades the insulation and the relay itself. Keep a clear distance from any hot surface.



**No splashes or direct jets**



The relay tabs are exposed: avoid areas reached by water from the wheel or washing. Never submerged.



**Away from moving parts**



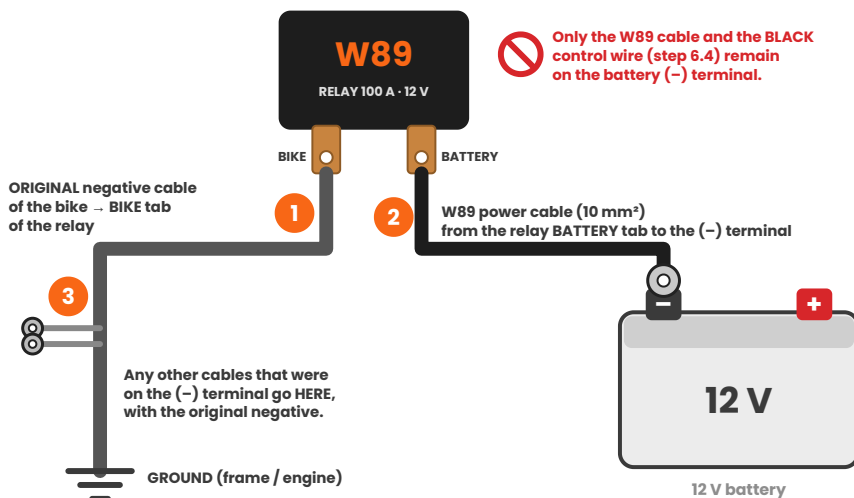
Chain, steering, suspension, swingarm and pedals must never rub the relay or its cables at any point of travel.

Criteria for choosing where to fix the relay

- 1 Choose an area **close to the battery** so that the power cable reaches without tension and with some slack.
- 2 Check that the relay's copper tabs **cannot touch any metal part** of the bike or each other. If necessary, insulate the area with tape or a sleeve.
- 3 Fix the relay with a wide cable tie or a screw so that it is not loose and cannot knock while riding. Point the tabs downwards or sideways so they do not collect water.
- 4 Check that the cover, seat or fairing closes without pinching the relay or its cables.

## SECTION 6 · INSTALLATION

## 6.3 Power line



Relay connection in series on the negative line

- 1 Take the bike's **original negative cable** (the one you removed from the terminal) to one of the relay tabs (BIKE tab). Fit the terminal, insert the bolt and nut from the kit and **tighten firmly**.
- 2 Connect one end of the **10 mm² W89 power cable** to the other relay tab (BATTERY tab) using the kit hardware. Tighten firmly. **The other end is not connected yet** to the (-) terminal: this is done at start-up (6.8).
- 3 If there were **more cables** on the (-) terminal (ECU ground, ABS ground, accessories...), take **all** of them to the BIKE tab together with the original negative. If any of them stayed on the (-) terminal, the cut-off would not be complete.
- 4 Pull each cable by hand to check that none of them moves.

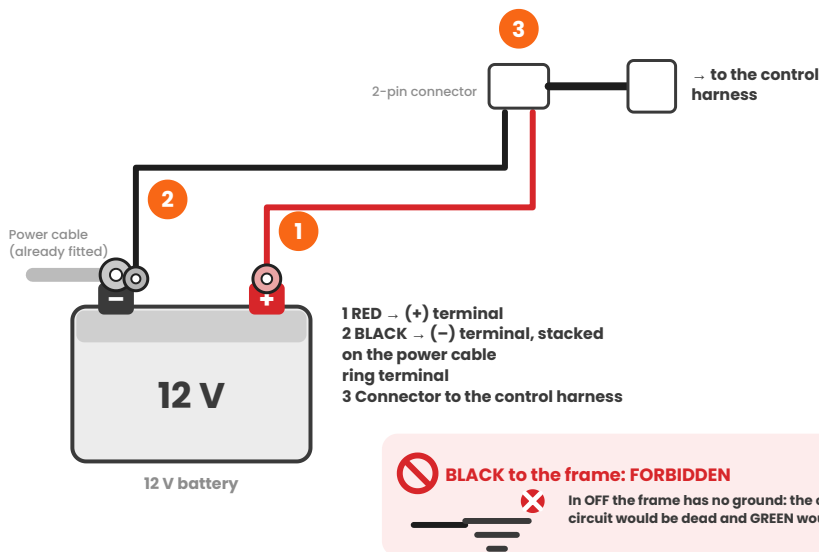
### Note

The two relay tabs are equivalent: the system works the same if you swap BATTERY and BIKE. What matters is that the original negative and the W89 cable each sit on a different tab.

## SECTION 6 · INSTALLATION

## 6.4 Control circuit supply

The control supply cable has two thin wires with ring terminals. They power the relay and the buttons; **they do not replace** the power cable.



Connecting the RED and BLACK control wires

- 1 **RED** terminal: place it on the battery **positive (+)** terminal together with the bike's original positive cable and tighten the terminal. Route the wire protected, away from metal edges.
- 2 **BLACK** terminal: it goes on the **negative (-)** terminal, stacked on the W89 power cable ring terminal. Leave it ready: it is tightened at start-up (6.8).
- 3 Plug the 2-pin connector of the control cable into the matching connector of the control harness until it clicks.

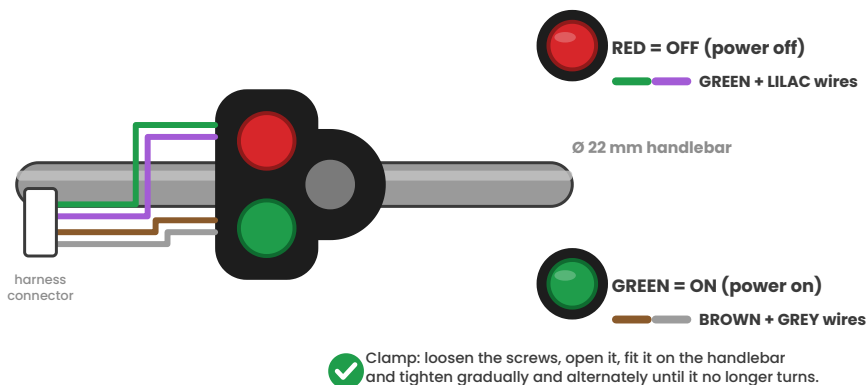
### FORBIDDEN: connecting the BLACK wire to the frame

With the system OFF the frame has no ground. If the black wire went to the frame, the control circuit would lose its supply and the GREEN button could not switch the system back on. Do not connect the RED or the BLACK wire to any other point of the installation either, and do not extend them.

## SECTION 6 · INSTALLATION

## 6.5 Buttons: model B01

The B01 includes the handlebar switch with the two buttons built in and a clamp for Ø 22 mm handlebars.



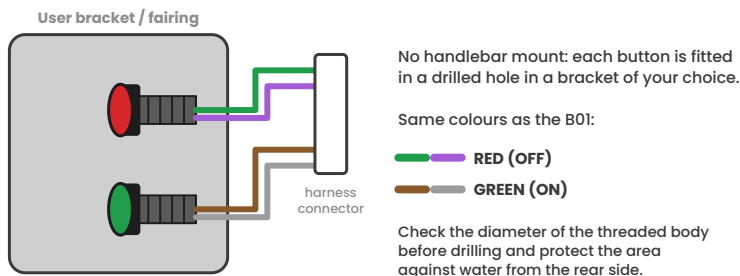
Fitting the B01 switch and wire colours of each button

- 1 Choose the position on the handlebar: reachable with the bike stopped, but **where it cannot be pressed by accident** while riding, when resting your hand or with the glove (section 4). Next to the left switchgear, facing the rider, is usually a good option.
- 2 Loosen the clamp screws, open it and place it on the handlebar. Tighten the screws gradually and alternately until the switch no longer turns. Do not force the thread.
- 3 Connect the switch wires to the harness: **RED button (OFF)** = GREEN + LILAC wires; **GREEN button (ON)** = BROWN + GREY wires. Each button has two wires and it does not matter which of the two goes to each terminal of the same button.
- 4 Route the harness alongside the bike's original wiring to the relay, leaving slack for **full handlebar travel** to both sides. Check it by turning to full lock before fixing with cable ties.

## SECTION 6 · INSTALLATION

## 6.6 Buttons: model B02

The B02 has no handlebar mount: the two buttons are fitted wherever the user chooses (a bracket, a side cover, the inside of a fairing...).



Free mounting of the B02 buttons

- 1 Choose a **protected** location, reachable with the bike stopped, where the buttons cannot be pressed by accident or receive pressurised water. Avoid areas within hand's reach while riding.
- 2 Check the diameter of each button's threaded body and drill two holes of that diameter. Remove burrs and protect the metal against corrosion.
- 3 Insert each button from the front and tighten the nut from behind without forcing. Position the **RED** and **GREEN** so they can be clearly told apart by touch or sight.
- 4 Connect the wires to the harness with the same colours as on the B01: **RED (OFF)** = — GREEN + — LILAC · **GREEN (ON)** = — BROWN + — GREY.
- 5 Route the harness to the relay alongside the original wiring and protect the rear of the buttons against water.

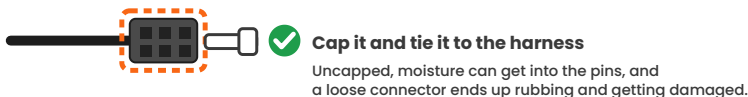
### Note

If you fit the B02 on the handlebar with your own mount, also follow the instructions in 6.5 about switch position and full handlebar travel.

## SECTION 6 · INSTALLATION

# 6.7 6-pin connector and cable routing

## 6-pin connector



## Cable routing



### Secured with cable ties



Every 15–20 cm,  
without over-  
tightening.



### Gentle bends, no tension



Leave slack for full handlebar travel.



### Away from exhaust and engine



clear distance



### Away from chain and steering



Nothing may rub at  
any point of travel.

Rules for routing and securing the cables

- 1 Secure all cables with cable ties every 15–20 cm, following the route of the bike's original wiring. Do not tighten the ties so much that they deform the insulation.
- 2 Leave slack at the handlebar and in the suspension area: the cables must not become taut at any point of travel.
- 3 Keep the cables away from the exhaust, the engine, the chain and any sharp edge. Protect pass-throughs with sleeving or tape.
- 4 Close covers and seat, checking that they do not pinch any cable.

## SECTION 6 · INSTALLATION

## 6.8 Start-up and functional check

- 1 Check that the **(+)** terminal is connected and tightened (original positive cable + RED control terminal).
- 2 Connect to the **(-)** terminal the ring terminal of the **W89 power cable** and, stacked on it, the **BLACK** control terminal. Tighten the terminal firmly. No other cable may remain on the **(-)** terminal.
- 3 Press the **GREEN** button once. A click must be heard from the relay.
- 4 Switch on the ignition: the dashboard must light up normally. Start the engine for a few seconds and **switch it off with the key** (never with the RED button).
- 5 With the engine off, press the **RED** button: the bike must be completely dead (no dashboard, no lights, no clock).
- 6 Press **GREEN** again and check that everything works again. The system is ready.

### Functional check after installation



Run the test with the engine off. The only way to know the system is ON is that the bike has power: the system has no indicator light.

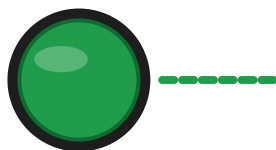
### Functional check sequence

#### After the first 50 km

Check the tightness of the relay tabs and the battery terminals, and that no cable has moved or is chafing. If any terminal is warm to the touch after riding, it is loose: tighten it.

## SECTION 7

# Daily operation

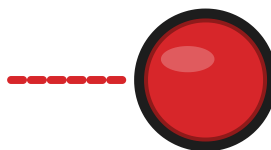


## GREEN = ON

Turns the power on.  
A short press;  
the relay clicks.



The relay remembers its state:  
**no need to hold the button,**  
**and it draws nothing at rest.**



## RED = OFF

Cuts the power.  
Only with the engine off  
and the bike stopped.



No indicator light. If the bike has no power and the battery is fine, the system is OFF:  
press GREEN. Before riding, always check that the dashboard lights up.

The two buttons and the relay state

## To disconnect the battery (OFF)

With the bike **stopped and the engine switched off with the key**, press the RED button. The whole bike is dead and the battery does not discharge. This is the recommended position for parking for several days, garages, winter storage or transport.

## To switch back on (ON)

Press the GREEN button. A click is heard and the bike gets its power back. Switch on the ignition and check that the dashboard lights up before riding.

### Never while riding

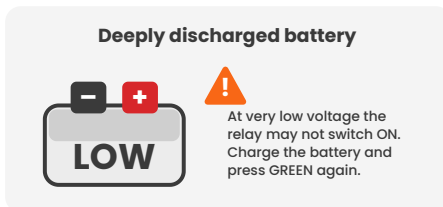
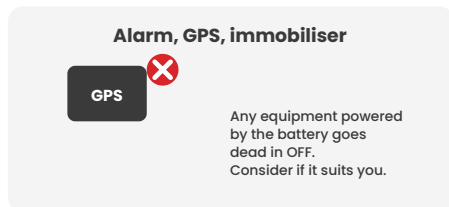
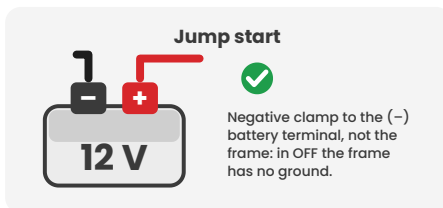
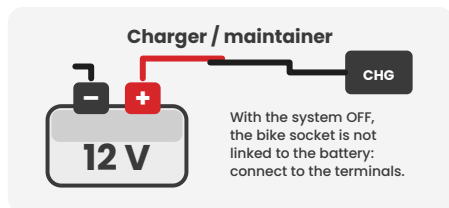
The RED button must only be pressed with the bike stopped and the engine off. Pressing it while moving stops the engine and switches off lights, dashboard and ABS, and may damage the electronics (section 4).

### Notes on use

The relay remembers its state however much time passes, and consumes nothing at rest. When disconnected, the bike may lose the clock, the trip meter and some user settings: this is normal.

## SECTION 8

# Special situations



Common cases worth knowing

### Battery charger or maintainer

With the system OFF, the bike's socket (SAE, USB, cigarette lighter) has no connection to the battery. Connect the charger **directly to the battery terminals**, or switch the system ON while charging.

### Jump start or portable jump starter

Switch the system ON. Connect the positive clamp to the (+) terminal and the **negative clamp to the battery (-) terminal** (not to the frame: if the relay were OFF, the frame would have no ground).

### Alarm, GPS tracker, immobiliser, USB with memory

Any equipment powered by the battery stops working in OFF. If you need the alarm or tracker to stay active, keep the system ON or consider whether the disconnect switch suits your use.

### Deeply discharged battery

The relay needs a minimum voltage to switch. If the battery is very low, you may not hear the click when pressing GREEN: charge the battery and try again.

## SECTION 9

# Maintenance

- Every **6 months** (and after the first 50 km): check the tightness of the relay tabs and battery terminals, and the condition of the wiring, especially the RED control wire.
- Clean the switch and the relay only with a damp cloth. **Do not apply chemicals**, solvents or grease to the contacts.
- If corrosion appears on a terminal, clean it and apply a terminal protector; if the terminal is damaged, do not repair it: replace the component.
- **Do not open the relay** or the buttons. They contain no user-serviceable parts.

## SECTION 10

# Troubleshooting

| Symptom                                             | Probable cause                                                                   | Solution                                                                                        |
|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>The bike has no power</b>                        | System OFF                                                                       | Press GREEN and switch on the ignition                                                          |
| <b>Pressing GREEN gives no click and no power</b>   | Deeply discharged battery; loose control wire; BLACK wire connected to the frame | Charge the battery; check the RED/BLACK terminals and their connection to the battery terminals |
| <b>A button does not change the state</b>           | Button wires badly connected or colours swapped                                  | Check the pairs GREEN+LILAC (RED) and BROWN+GREY (GREEN)                                        |
| <b>Intermittent power, flickering lights</b>        | Loose relay tab or terminal                                                      | Tighten the power hardware and the terminals                                                    |
| <b>Still power in OFF</b>                           | A ground cable is still on the (–) terminal                                      | Move it to the BIKE tab of the relay (6.3)                                                      |
| <b>Relay or terminal hot after riding</b>           | Loose connection or dirty terminal                                               | Tighten or clean. If it persists, stop using the system and contact the manufacturer            |
| <b>Charger on the bike's socket does not charge</b> | System OFF                                                                       | Charge directly at the terminals or switch ON                                                   |

## SECTION 11

# Warranty and conformity

This product is covered by the **legal warranty** applicable to consumers in the country of purchase (in Spain and the European Union, 3 years from delivery). Keep your proof of purchase.

The warranty does not cover damage caused by incorrect installation, by use on systems other than 12 V DC, by operating the system with the engine running, by modifying the wiring or terminals, or by impacts, pressurised water, chemicals or normal wear.

The manufacturer declares that this product complies with the applicable European Union legislation. The declaration of conformity can be requested from the contact address given below.

## SECTION 12

# Waste disposal (WEEE)



The crossed-out wheeled bin symbol means that this product must not be disposed of with household waste. At the end of its service life, take it to a **recycling centre** or a collection point for electrical and electronic equipment. This recovers the materials and prevents pollution.

## SECTION 13

# Manufacturer details

|                     |                                                                    |
|---------------------|--------------------------------------------------------------------|
| <b>Manufacturer</b> | W89 Technologies                                                   |
| <b>Address</b>      | Camilo Veiga nº 6 · 36208 Vigo (Pontevedra) · Spain                |
| <b>Contact</b>      | tienda@w89technologies.com                                         |
| <b>Product</b>      | 12 V battery disconnect switch for motorcycles · W89 B01 / W89 B02 |
| <b>Manual</b>       | Rev. 1.1 · September 2026 · English                                |

Write here the batch or serial number shown on the packaging:

-----



**MANUEL D'UTILISATION ET D'INSTALLATION**

# **Coupe-batterie 12 V**

Système de coupure de batterie pour motos

**W89 B01**

**W89 B02**

**FABRICANT**

W89 Technologies · Vigo, Espagne

**RÉVISION**

1.1 · Septembre 2026

**À LIRE AVANT INSTALLATION ET UTILISATION**

Conservez-le pour toute consultation  
ultérieure

**LANGUE**

Français

W89 B01 / B02

# Sommaire

|           |                                                |           |
|-----------|------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b>  | <b>Utilisation prévue</b>                      | <b>47</b> |
| <b>2</b>  | <b>Contenu du kit</b>                          | <b>48</b> |
| <b>3</b>  | <b>Fiche technique</b>                         | <b>49</b> |
| <b>4</b>  | <b>Consignes de sécurité</b>                   | <b>50</b> |
| <b>5</b>  | <b>Fonctionnement du système</b>               | <b>52</b> |
| <b>6</b>  | <b>Installation</b>                            | <b>53</b> |
| 6.1       | Préparation et débranchement de la batterie    | 53        |
| 6.2       | Emplacement du relais                          | 54        |
| 6.3       | Ligne de puissance                             | 55        |
| 6.4       | Alimentation du circuit de commande            | 56        |
| 6.5       | Boutons : modèle B01                           | 57        |
| 6.6       | Boutons : modèle B02                           | 58        |
| 6.7       | Connecteur 6 broches et cheminement des câbles | 59        |
| 6.8       | Mise en service et contrôle                    | 60        |
| <b>7</b>  | <b>Utilisation quotidienne</b>                 | <b>61</b> |
| <b>8</b>  | <b>Situations particulières</b>                | <b>62</b> |
| <b>9</b>  | <b>Entretien</b>                               | <b>63</b> |
| <b>10</b> | <b>Dépannage</b>                               | <b>63</b> |
| <b>11</b> | <b>Garantie et conformité</b>                  | <b>64</b> |
| <b>12</b> | <b>Gestion des déchets (DEEE)</b>              | <b>64</b> |
| <b>13</b> | <b>Coordonnées du fabricant</b>                | <b>64</b> |

## AVANT DE COMMENCER

# À propos de ce manuel

Ce manuel décrit l'installation, l'utilisation et l'entretien du coupe-batterie W89 dans ses deux versions, **B01** (avec commande au guidon) et **B02** (avec boutons séparés). Les deux versions s'installent et fonctionnent de la même façon ; seul le montage des boutons change (sections 6.5 et 6.6).

**Lisez tout le manuel avant de commencer**, en particulier la section 4 sur la sécurité. Chaque étape de l'installation est accompagnée d'une infographie : les couleurs des fils sur les dessins correspondent à celles du kit.

Ce manuel correspond à la Rév. 1.1 · Septembre 2026 et remplace les versions précédentes. La version la plus récente est toujours disponible via le code QR de l'emballage.

## Symboles utilisés



**DANGER** · Risque d'accident ou de blessure. À lire avec une attention particulière.



**ATTENTION** · Risque de dommages au produit ou au véhicule.



**INTERDIT** · Action à ne jamais effectuer.



**REMARQUE** · Information utile pour l'installation ou l'utilisation.



**CORRECT** · C'est ainsi que cela doit être.



**INCORRECT** · À ne pas faire.

### Convention de couleurs des dessins

 câble de puissance (épais) et fil NOIR de commande
  câble négatif d'origine de la moto
  fil ROUGE de commande
  bouton ROUGE (OFF)
  bouton VERT (ON)

## SECTION 1

## Utilisation prévue

Le coupe-batterie W89 B01 / B02 est conçu pour **interrompre la ligne négative de la batterie** des motos équipées d'une installation électrique de **12 V CC**. Système sur OFF, la batterie est isolée du véhicule, sans aucune consommation électrique, ce qui évite sa décharge pendant les longues périodes d'inactivité.

La coupure et la remise en service se font depuis deux boutons-poussoirs montés au guidon (B01) ou à l'endroit choisi par l'utilisateur (B02).

### Ce dispositif N'EST PAS un antivol

Ce n'est ni un dispositif de sécurité active ni un antidémarrage. Il ne garantit pas l'impossibilité d'utiliser ou de voler le véhicule.

### Non conçu pour

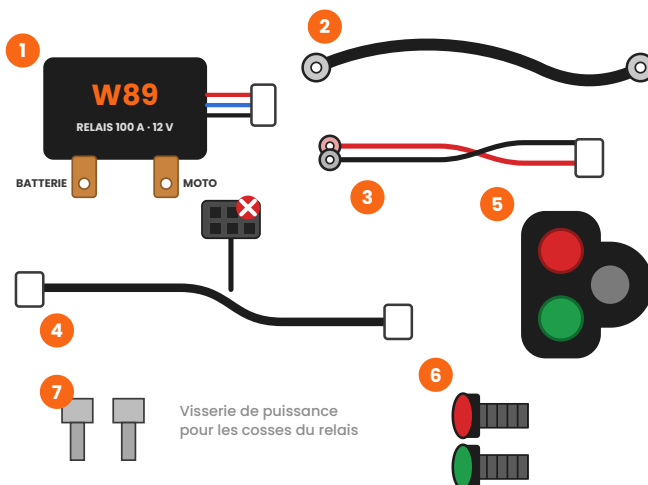
- Les véhicules équipés d'une installation de **24 V** ou de toute tension autre que 12 V CC.
- Un usage industriel, agricole, marin ou en compétition.
- Une installation par des personnes **sans connaissances de base en électricité automobile**. En cas de doute, adressez-vous à un atelier professionnel.
- Couper le courant moteur en marche ou véhicule en mouvement (voir section 4).

### Avant d'acheter ou d'installer, vérifiez la compatibilité avec votre moto

Si votre véhicule comporte des équipements nécessitant une alimentation permanente (alarme, traceur GPS, antidémarrage avec horloge, chargeur USB à mémoire, etc.), ceux-ci cesseront de fonctionner tant que le système est sur OFF. Voir section 8.

## SECTION 2

# Contenu du kit



Composants du kit (la numérotation correspond au tableau)

| # | Composant                                                    | B01 | B02 |
|---|--------------------------------------------------------------|-----|-----|
| 1 | Relais de puissance 100 A avec câblage de commande           | •   | •   |
| 2 | Câble de puissance 10 mm² avec cosse à œillet                | •   | •   |
| 3 | Câble d'alimentation de la commande (ROUGE / NOIR)           | •   | •   |
| 4 | Faisceau de commande, avec connecteur 6 broches (sans usage) | •   | •   |
| 5 | Commande de guidon Ø 22 mm avec deux boutons (ROUGE / VERT)  | •   | —   |
| 6 | Deux boutons séparés (ROUGE / VERT) pour montage libre       | —   | •   |
| 7 | Visserie pour les cosse de puissance du relais               | •   | •   |

## 2.1 Informations incluses dans l'emballage

Le manuel est fourni au format numérique via le **code QR** de l'emballage, accompagné d'un second code QR donnant accès à un **tutoriel vidéo d'installation**. À l'ouverture de la boîte, vérifiez qu'aucun composant ne manque et qu'aucun câble ni cosse n'est endommagé ; dans ce cas, n'installez pas le produit et contactez le fabricant (section 13).

## SECTION 3

# Fiche technique

|                                      |                                                                                                                        |
|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Modèle</b>                        | W89 B01 (avec commande au guidon) · W89 B02 (boutons séparés)                                                          |
| <b>Tension de service</b>            | 12 V CC (batterie 12 V plomb-acide, AGM, gel ou lithium)                                                               |
| <b>Élément de coupure</b>            | Relais de puissance bistable, contacts 100 A                                                                           |
| <b>Ligne interrompue</b>             | Négative (–) de la batterie, en série avec le câble de masse d'origine                                                 |
| <b>Consommation au repos</b>         | Nulle. Le relais conserve son état sans alimentation, sur ON comme sur OFF                                             |
| <b>Consommation à la commutation</b> | Uniquement pendant l'appui (une fraction de seconde)                                                                   |
| <b>Commande</b>                      | Deux boutons-poussoirs momentanés à retour automatique : ROUGE = OFF, VERT = ON                                        |
| <b>Câble de puissance</b>            | Section 10 mm <sup>2</sup> , cosses à œillet aux deux extrémités                                                       |
| <b>Alimentation de la commande</b>   | Fil ROUGE à la borne (+) et fil NOIR à la borne (–) de la batterie                                                     |
| <b>Support de guidon (B01)</b>       | Aluminium usiné et anodisé, pour guidon Ø 22 mm (7/8")                                                                 |
| <b>Protection des boutons</b>        | IP65 : étanches à la poussière et résistants aux jets d'eau. Ne pas immerger ni appliquer un jet haute pression direct |
| <b>Connecteur 6 broches</b>          | Sans fonction sur ce modèle. Doit rester non branché, protégé et fixé                                                  |
| <b>Indicateur d'état</b>             | Pas de voyant. L'état se vérifie en mettant le contact de la moto                                                      |

## À propos de la capacité de 100 A

C'est la capacité des contacts du relais. Tout le courant de la moto, y compris celui du démarreur, le traverse : c'est pourquoi la visserie des cosses doit être **fermement serrée**. Une connexion desserrée chauffe et peut endommager le relais.

## SECTION 4

## Consignes de sécurité

### DANGER · Véhicule en marche

- **N'appuyez JAMAIS sur le bouton ROUGE (OFF) moteur en marche ou moto en mouvement.** La coupure du courant arrête le moteur et éteint instantanément les feux, le tableau de bord, l'ABS, le contrôle de traction et tout autre système électrique. C'est une situation d'accident grave.
- Couper le courant moteur en marche peut en outre provoquer des **pics de tension** qui endommagent le régulateur, le calculateur ou l'électronique de la moto. Ces dommages ne sont pas couverts par la garantie.
- En cas de coupure accidentelle en roulant : n'essayez pas d'appuyer sur quoi que ce soit, **arrêtez le véhicule en sécurité** (embrayage et frein), puis seulement appuyez sur VERT. Vérifiez l'installation et la position de la commande avant de reprendre la route.
- Installez la commande à un endroit accessible mais où elle **ne peut pas être actionnée par accident** avec la main, le gant, les vêtements ou en manœuvrant. Ne la placez pas près des commandes d'usage fréquent ni là où la main repose en conduisant.
- Avant chaque départ, vérifiez que le tableau de bord s'allume à la mise du contact.

### ATTENTION · Avant et pendant l'installation

- **Débranchez la batterie avant de commencer** : d'abord le câble négatif (-), puis le positif (+).
- Uniquement pour les installations **12 V CC**. Interdit sur les systèmes 24 V.
- L'installation doit être réalisée par une personne ayant des connaissances de base en électricité automobile. En cas de doute, adressez-vous à un atelier.
- Retirez bagues, bracelets et montres métalliques : un court-circuit sur la batterie provoque des brûlures.

## SECTION 4 (SUITE)

## Consignes de sécurité

### INTERDIT

- Modifier, couper, épisser ou rallonger le câblage ou les cosses fournis.
- Brancher quoi que ce soit sur le connecteur 6 broches.
- Raccorder le fil NOIR de commande au châssis ou à tout point autre que la borne (-) de la batterie (section 6.4).
- Laisser des câbles de masse raccordés directement à la borne (-) de la batterie : tous doivent passer par le relais (section 6.3).
- Utiliser le produit si vous constatez des dommages sur les câbles, cosses, boutons ou relais.
- Ouvrir le relais ou les boutons.
- Installer le relais près de l'échappement, du moteur ou de pièces mobiles, ou dans une zone recevant de l'eau directement.

### ATTENTION · Câblage

- Évitez les câbles tendus, pincés, pliés à angle vif ou exposés à la chaleur, au frottement ou aux pièces mobiles.
- Le fil ROUGE de commande est raccordé directement au positif de la batterie : installez-le **protégé**, loin des arêtes métalliques et sans possibilité de frottement, et vérifiez-le à chaque entretien.
- Serrez fermement toute la visserie de puissance. Revérifiez-la après les 50 premiers kilomètres.
- Lors du lavage de la moto, ne dirigez pas le jet haute pression vers la commande ni vers le relais.

### Responsabilité

Le fabricant décline toute responsabilité pour les dommages résultant d'une installation incorrecte, d'un usage différent de celui décrit dans ce manuel ou du non-respect de ces consignes.

## SECTION 5

## Fonctionnement du système

Comprendre le schéma rend l'installation beaucoup plus simple. Le système comporte **deux circuits indépendants** :

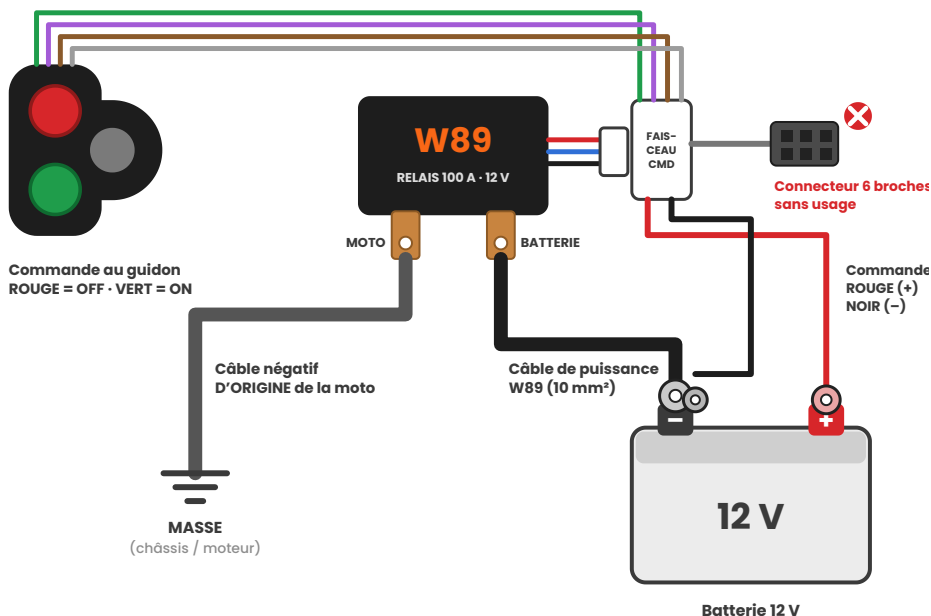


Schéma général de raccordement. Les couleurs des fils correspondent à celles du kit.

**Circuit de puissance** (câble noir épais de 10 mm²). Le relais est intercalé **en série sur la ligne négative** : le câble de puissance W89 va de la borne (–) de la batterie au relais, et le câble négatif d'origine de la moto va du relais au châssis. Relais sur OFF, aucune masse n'arrive au véhicule et la batterie est totalement isolée.

**Circuit de commande** (fils fins). Les boutons envoient une impulsion au relais via le faisceau de commande. Le relais est **bistable** : il change d'état à l'impulsion et le conserve sans rien consommer, c'est pourquoi les boutons sont momentanés (ils reviennent seuls en position). La commande est alimentée par les fils ROUGE (+) et NOIR (–) pris directement sur les bornes de la batterie, et c'est pourquoi le NOIR ne doit jamais aller au châssis : sur OFF, le châssis n'a pas de masse.

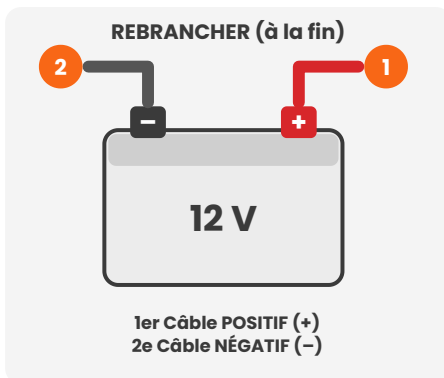
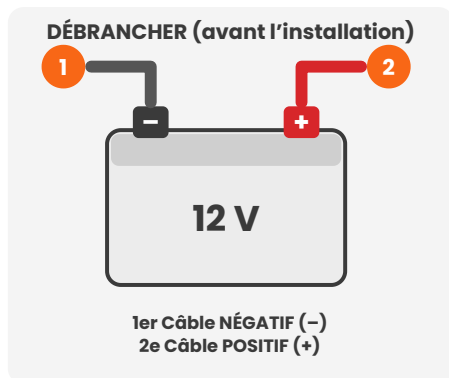
## SECTION 6 · INSTALLATION

## 6.1 Préparation et débranchement de la batterie

### Outils nécessaires

Clés pour les bornes de la batterie et la visserie du relais, tournevis, colliers en nylon, ruban isolant et, en option, un multimètre. Durée estimée : 45-60 minutes.

- 1 Garez la moto sur une surface stable, moteur **arrêté et froid**, clé retirée du contact. Retirez bagues et bracelets.
- 2 Accédez à la batterie (généralement sous la selle ou derrière un cache latéral).
- 3 Débranchez la batterie : **d'abord le câble négatif (-)**, puis le positif (+). Écartez les câbles pour qu'ils ne touchent pas les bornes.
- 4 Identifiez le **câble négatif d'origine** : c'est celui qui va de la borne (-) au châssis ou au moteur. Comptez combien de câbles étaient sur cette borne ; ils iront tous au relais (section 6.3).
- 5 Présentez les composants du kit sur la moto **sans les brancher** pour décider du cheminement des câbles et de l'emplacement du relais.



Retirer d'abord le négatif évite un court-circuit si la clé touche le châssis pendant le desserrage de la borne positive.

Ordre de débranchement et de rebranchement de la batterie

## SECTION 6 · INSTALLATION

## 6.2 Emplacement du relais

Le relais est l'élément par lequel passe tout le courant de la moto. Son emplacement détermine la fiabilité et la durée de vie du système. Choisissez un endroit qui remplit **toutes** ces conditions :



**Sous la selle ou près de la batterie**



Zone sèche, ventilée et sans vibration excessive. Relais fixé par collier ou vis : il ne doit ni cogner ni bouger.



**Loin du moteur et de l'échappement**



La chaleur dégrade l'isolant et le relais lui-même. Gardez une distance nette de toute surface chaude.



**Sans éclaboussures ni jet direct**



Les cosses du relais sont nues : évitez les zones atteintes par l'eau de la roue ou du lavage. Jamais immergé.



**Loin des pièces mobiles**



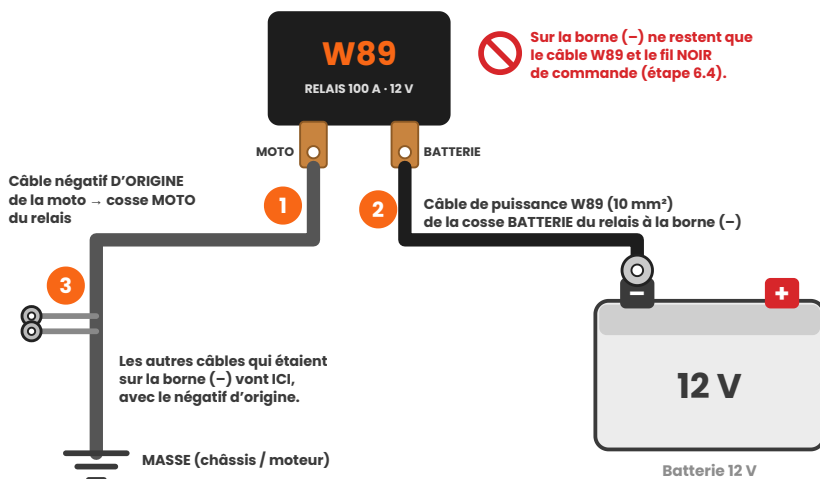
Chaîne, direction, suspension, bras oscillant et pédales ne doivent jamais frotter le relais ni ses câbles sur toute la course.

Critères pour choisir où fixer le relais

- 1 Choisissez une zone **proche de la batterie** pour que le câble de puissance arrive sans tension et avec du mou.
- 2 Vérifiez que les cosses en cuivre du relais **ne peuvent toucher aucune partie métallique** de la moto ni se toucher entre elles. Si nécessaire, isolez la zone avec du ruban ou une gaine.
- 3 Fixez le relais avec un collier large ou une vis, sans qu'il reste libre ni puisse cogner en roulant. Orientez les cosses vers le bas ou sur le côté pour qu'elles n'accumulent pas d'eau.
- 4 Vérifiez que le cache, la selle ou le carénage se ferment sans pincer le relais ni ses câbles.

## SECTION 6 · INSTALLATION

## 6.3 Ligne de puissance



Résultat : le relais est EN SÉRIE sur la ligne négative.  
 Relais sur OFF, aucune masse n'arrive à la moto.

Raccordement du relais en série sur la ligne négative

- 1 Amenez le **câble négatif d'origine** de la moto (celui que vous avez détaché de la borne) sur l'une des cosses du relais (cosse MOTO). Placez l'œillet, mettez la vis et l'écrou du kit et **serrez fermement**.
- 2 Raccordez une extrémité du **câble de puissance W89 de 10 mm²** à l'autre cosse du relais (cosse BATTERIE) avec la visserie du kit. Serrez fermement. **L'autre extrémité ne se branche pas encore** sur la borne (-) : cela se fera à la mise en service (6.8).
- 3 S'il y avait **d'autres câbles** sur la borne (-) (masse du calculateur, de l'ABS, d'accessoires...), amenez-les **tous** sur la cosse MOTO avec le négatif d'origine. Si l'un d'eux restait sur la borne (-), la coupure ne serait pas totale.
- 4 Tirez à la main sur chaque câble pour vérifier qu'aucun ne bouge.

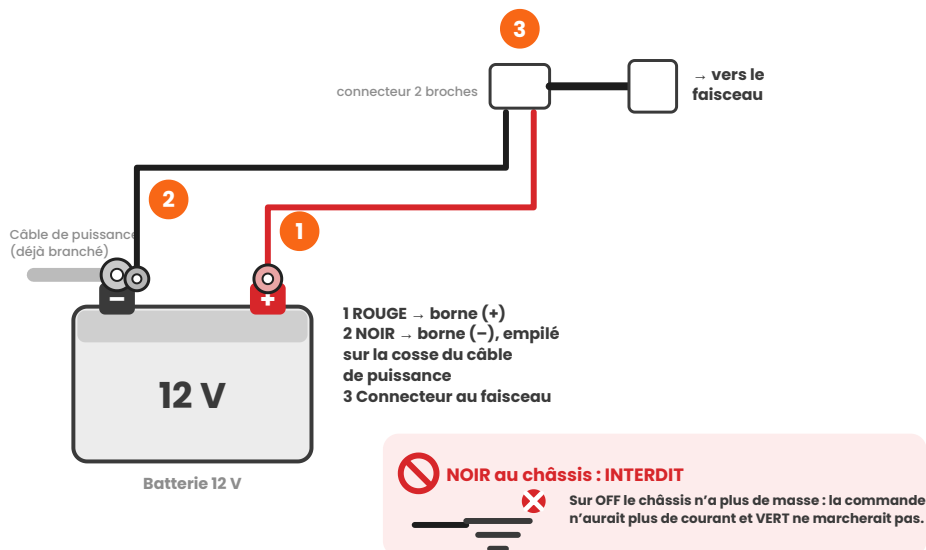
### Remarque

Les deux cosses du relais sont équivalentes : le système fonctionne de la même façon si vous inversez BATTERIE et MOTO. L'important est que le négatif d'origine et le câble W89 soient chacun sur une cosse différente.

## SECTION 6 · INSTALLATION

## 6.4 Alimentation du circuit de commande

Le câble d'alimentation de la commande comporte deux fils fins à cosse à œillet. Ils alimentent le relais et les boutons ; **ils ne remplacent pas** le câble de puissance.



Raccordement des fils ROUGE et NOIR de commande

- 1 Cosse **ROUGE** : placez-la sur la borne **positive (+)** de la batterie avec le câble positif d'origine de la moto et serrez la borne. Faites cheminer le fil protégé, loin des arêtes métalliques.
- 2 Cosse **NOIRE** : elle ira sur la borne **négative (-)**, empilée sur la cosse du câble de puissance W89. Laissez-la prête : elle sera serrée à la mise en service (6.8).
- 3 Branchez le connecteur 2 broches du câble de commande sur le connecteur correspondant du faisceau jusqu'au clic.

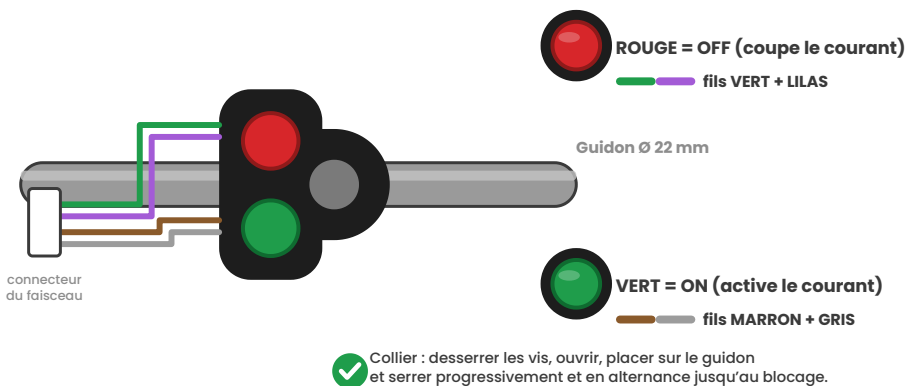
### INTERDIT de raccorder le NOIR au châssis

Système sur OFF, le châssis n'a plus de masse. Si le noir allait au châssis, le circuit de commande n'aurait plus d'alimentation et le bouton VERT ne pourrait plus réactiver le système. Ne raccordez pas non plus le ROUGE ni le NOIR à un autre point de l'installation, et ne les rallongez pas.

## SECTION 6 · INSTALLATION

## 6.5 Boutons : modèle B01

Le B01 comprend la commande de guidon avec les deux boutons intégrés et un collier pour guidon de Ø 22 mm.



Montage de la commande B01 et couleurs des fils de chaque bouton

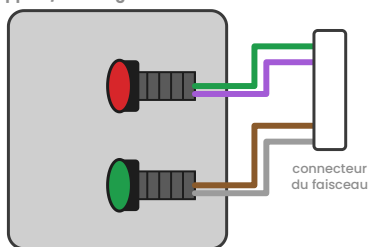
- 1 Choisissez la position sur le guidon : accessible moto à l'arrêt, mais **où elle ne peut pas être actionnée par accident** en roulant, en posant la main ou avec le gant (section 4). Près du commodo gauche, orientée vers le pilote, est souvent un bon choix.
- 2 Desserrez les vis du collier, ouvrez-le et placez-le sur le guidon. Serrez les vis progressivement et en alternance jusqu'à ce que la commande ne tourne plus. Ne forcez pas le filetage.
- 3 Raccordez les fils de la commande au faisceau : **bouton ROUGE (OFF)** = fils ■ VERT + ■ LILAS ; **bouton VERT (ON)** = fils ■ MARRON + ■ GRIS. Chaque bouton a deux fils et peu importe lequel des deux va sur chaque borne du même bouton.
- 4 Faites cheminer le faisceau le long du câblage d'origine de la moto jusqu'au relais, en laissant du mou pour le **braquage complet du guidon** des deux côtés. Vérifiez-le en braquant à fond avant de fixer avec des colliers.

## SECTION 6 · INSTALLATION

## 6.6 Boutons : modèle B02

Le B02 ne comprend pas de support de guidon : les deux boutons se montent à l'endroit choisi par l'utilisateur (un support, un cache latéral, l'intérieur d'un carénage...).

Support / carénage de l'utilisateur



Sans support de guidon : chaque bouton se monte dans un trou percé sur le support de votre choix.

Mêmes couleurs que sur le B01 :

— ROUGE (OFF)

— VERT (ON)

Vérifiez le diamètre du corps fileté avant de percer et protégez la zone contre l'eau par l'arrière.

Montage libre des boutons B02

- 1 Choisissez un emplacement **protégé** et accessible moto à l'arrêt, où les boutons ne peuvent être actionnés par accident ni recevoir d'eau sous pression. Évitez les zones à portée de main en conduisant.
- 2 Vérifiez le diamètre du corps fileté de chaque bouton et percez deux trous de ce diamètre. Ébavurez et protégez le métal contre la corrosion.
- 3 Insérez chaque bouton par l'avant et serrez l'écrou par l'arrière sans forcer. Placez le **ROUGE** et le **VERT** de façon à bien les distinguer au toucher ou à la vue.
- 4 Raccordez les fils au faisceau avec les mêmes couleurs que sur le B01 :  
**ROUGE (OFF)** = — VERT + — LILAS · **VERT (ON)** = — MARRON + — GRIS.
- 5 Faites cheminer le faisceau jusqu'au relais le long du câblage d'origine et protégez l'arrière des boutons contre l'eau.

### Remarque

Si vous montez le B02 au guidon avec votre propre support, suivez aussi les indications du point 6.5 sur la position de la commande et le braquage complet du guidon.

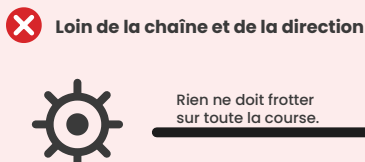
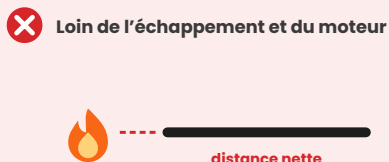
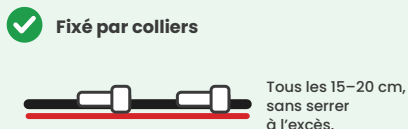
## SECTION 6 · INSTALLATION

## 6.7 Connecteur 6 broches et cheminement des câbles

### Connecteur 6 broches



### Cheminement des câbles



Règles de cheminement et de fixation des câbles

- 1 Fixez tous les câbles avec des colliers tous les 15–20 cm, en suivant le cheminement du câblage d'origine de la moto. Ne serrez pas les colliers au point de déformer l'isolant.
- 2 Laissez du mou au guidon et dans la zone de la suspension : les câbles ne doivent jamais être tendus, quelle que soit la position.
- 3 Tenez les câbles éloignés de l'échappement, du moteur, de la chaîne et de toute arête coupante. Protégez les passages avec une gaine ou du ruban.
- 4 Refermez les caches et la selle en vérifiant qu'ils ne pincent aucun câble.

## SECTION 6 · INSTALLATION

## 6.8 Mise en service et contrôle

- 1 Vérifiez que la borne **(+)** est branchée et serrée (câble positif d'origine + cosse ROUGE de commande).
- 2 Branchez sur la borne **(-)** la cosse à œillet du **câble de puissance W89** et, empilée dessus, la cosse **NOIRE** de commande. Serrez fermement la borne. Aucun autre câble ne doit rester sur la borne **(-)**.
- 3 Appuyez une fois sur le bouton **VERT**. Un clic doit se faire entendre dans le relais.
- 4 Mettez le contact : le tableau de bord doit s'allumer normalement. Démarrez le moteur quelques secondes et **coupez-le avec la clé** (jamais avec le bouton ROUGE).
- 5 Moteur arrêté, appuyez sur le bouton **ROUGE** : la moto doit être entièrement privée de courant (ni tableau de bord, ni feux, ni horloge).
- 6 Appuyez de nouveau sur **VERT** et vérifiez que tout refonctionne. Le système est prêt.

### Contrôle fonctionnel après installation



Faites le test moteur arrêté. La seule façon de savoir si le système est sur ON est que la moto ait du courant : le système n'a pas de voyant.

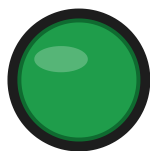
### Séquence de contrôle fonctionnel

#### Après les 50 premiers kilomètres

Vérifiez le serrage des cosses du relais et des bornes de la batterie, et qu'aucun câble n'a bougé ni ne frotte. Si une cosse est chaude au toucher après avoir roulé, elle est desserrée : resserrez-la.

## SECTION 7

# Utilisation quotidienne

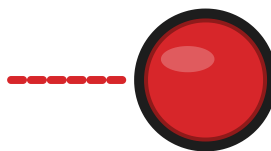


## VERT = ON

Active le courant.  
Une pression courte ;  
le relais fait un clic.



Le relais mémorise l'état :  
**inutile de maintenir appuyé,**  
**aucune consommation au repos.**



## ROUGE = OFF

Coupe le courant.  
Uniquement moteur arrêté  
et moto immobile.



**Pas de voyant. Si la moto n'a pas de courant et que la batterie est bonne, le système est sur OFF : appuyez sur VERT. Avant de rouler, vérifiez toujours que le tableau de bord s'allume.**

Les deux boutons et l'état du relais

## Pour couper la batterie (OFF)

Moto **à l'arrêt et moteur coupé avec la clé**, appuyez sur le bouton ROUGE. Toute la moto est privée de courant et la batterie ne se décharge pas. C'est la position recommandée pour les stationnements de plusieurs jours, le garage, l'hivernage ou le transport.

## Pour réactiver (ON)

Appuyez sur le bouton VERT. Un clic se fait entendre et la moto retrouve le courant. Mettez le contact et vérifiez que le tableau de bord s'allume avant de partir.

### Jamais en roulant

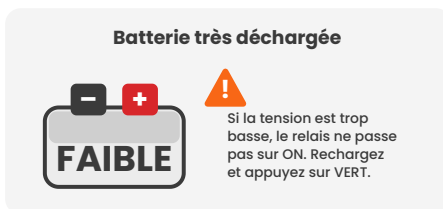
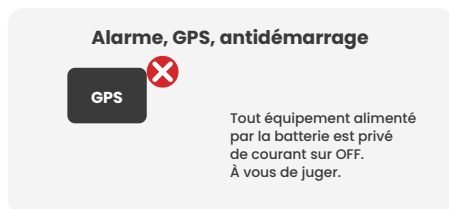
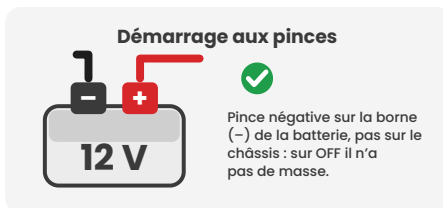
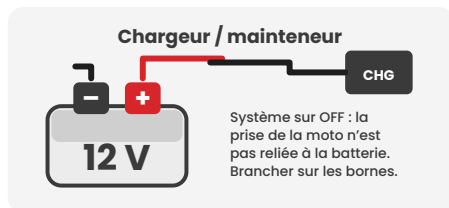
Le bouton ROUGE ne doit être actionné que moto immobile et moteur arrêté. L'actionner en mouvement provoque l'arrêt du moteur et l'extinction des feux, du tableau de bord et de l'ABS, ainsi que d'éventuels dommages à l'électronique (section 4).

### Remarques d'utilisation

Le relais garde son état aussi longtemps que nécessaire et ne consomme rien au repos. Après une coupure, la moto peut perdre l'horloge, le compteur partiel et certains réglages utilisateur : c'est normal.

## SECTION 8

# Situations particulières



Cas courants qu'il est utile de connaître

## Chargeur ou mainteneur de batterie

Système sur OFF, la prise de la moto (SAE, USB, allume-cigare) n'est plus reliée à la batterie. Branchez le chargeur **directement sur les bornes** de la batterie, ou mettez le système sur ON pendant la charge.

## Démarrage aux pinces ou avec un booster

Mettez le système sur ON. Branchez la pince positive sur la borne (+) et la **pince négative sur la borne (-) de la batterie** (pas sur le châssis : si le relais était sur OFF, le châssis n'aurait pas de masse).

## Alarme, traceur GPS, antidémarrage, USB à mémoire

Tout équipement alimenté par la batterie cesse de fonctionner sur OFF. Si l'alarme ou le traceur doivent rester actifs, laissez le système sur ON ou demandez-vous si le coupe-batterie convient à votre usage.

## Batterie très déchargée

Le relais a besoin d'une tension minimale pour commuter. Si la batterie est très faible, il se peut que le clic ne se produise pas en appuyant sur VERT : rechargez la batterie et réessayez.

## SECTION 9

## Entretien

- Tous les **6 mois** (et après les 50 premiers kilomètres) : vérifiez le serrage des cosses du relais et des bornes de la batterie, ainsi que l'état du câblage, en particulier du fil ROUGE de commande.
- Nettoyez la commande et le relais uniquement avec un chiffon humide.  
**N'appliquez pas de produits chimiques**, de solvants ni de graisse sur les contacts.
- En cas de corrosion sur une cosse, nettoyez-la et appliquez un protecteur de bornes ; si la cosse est endommagée, ne la réparez pas : remplacez le composant.
- **N'ouvrez pas le relais** ni les boutons. Ils ne contiennent aucune pièce réparable par l'utilisateur.

## SECTION 10

## Dépannage

| Symptôme                                                         | Cause probable                                                                | Solution                                                                                        |
|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>La moto n'a pas de courant</b>                                | Système sur OFF                                                               | Appuyez sur VERT et mettez le contact                                                           |
| <b>Pas de clic ni de courant en appuyant sur VERT</b>            | Batterie très déchargée ; fil de commande desserré ; NOIR raccordé au châssis | Rechargez la batterie ; vérifiez les cosses ROUGE/NOIRE et leur raccordement aux bornes         |
| <b>Un bouton ne change pas l'état</b>                            | Fils du bouton mal raccordés ou couleurs inversées                            | Vérifiez les paires VERT+LILAS (ROUGE) et MARRON+GRIS (VERT)                                    |
| <b>Courant intermittent, feux qui clignotent</b>                 | Cosse du relais ou borne desserrée                                            | Resserrez la visserie de puissance et les bornes                                                |
| <b>Il y a encore du courant sur OFF</b>                          | Un câble de masse est resté sur la borne (–)                                  | Amenez-le sur la cosse MOTO du relais (6.3)                                                     |
| <b>Relais ou cosse chaud après avoir roulé</b>                   | Connexion desserrée ou cosse sale                                             | Resserrez ou nettoyez. Si cela persiste, cessez d'utiliser le système et contactez le fabricant |
| <b>Le chargeur branché sur la prise de la moto ne charge pas</b> | Système sur OFF                                                               | Chargez directement sur les bornes ou mettez sur ON                                             |

## SECTION 11

# Garantie et conformité

Ce produit bénéficie de la **garantie légale** applicable aux consommateurs dans le pays d'achat (en Espagne et dans l'Union européenne, 3 ans à compter de la livraison). Conservez votre justificatif d'achat.

La garantie ne couvre pas les dommages causés par une installation incorrecte, par l'utilisation sur des systèmes autres que 12 V CC, par l'actionnement du système moteur en marche, par la modification du câblage ou des cosses, ni par les chocs, l'eau sous pression, les produits chimiques ou l'usure normale.

Le fabricant déclare que ce produit est conforme à la législation de l'Union européenne qui lui est applicable. La déclaration de conformité peut être demandée à l'adresse de contact indiquée ci-dessous.

## SECTION 12

# Gestion des déchets (DEEE)



Le symbole de la poubelle barrée indique que ce produit ne doit pas être jeté avec les ordures ménagères. En fin de vie, déposez-le dans une **déchetterie** ou un point de collecte des équipements électriques et électroniques. Les matériaux sont ainsi récupérés et la pollution évitée.

## SECTION 13

# Coordonnées du fabricant

|                  |                                                       |
|------------------|-------------------------------------------------------|
| <b>Fabricant</b> | W89 Technologies                                      |
| <b>Adresse</b>   | Camilo Veiga nº 6 · 36208 Vigo (Pontevedra) · Espagne |
| <b>Contact</b>   | tienda@w89technologies.com                            |
| <b>Produit</b>   | Coupe-batterie 12 V pour motos · W89 B01 / W89 B02    |
| <b>Manuel</b>    | Rév. 1.1 · Septembre 2026 · Français                  |

Notez ici le lot ou le numéro de série indiqué sur l'emballage : \_\_\_\_\_



**BEDIENUNGS- UND EINBAUANLEITUNG**

# **Batterietrenn- schalter 12 V**

Batterie-Trennsystem für Motorräder

**W89 B01**

**W89 B02**

**HERSTELLER**

W89 Technologies · Vigo, Spanien

**REVISION**

1.1 · September 2026

**VOR EINBAU UND GEBRAUCH LESEN**

Zum späteren Nachschlagen aufbewahren

**SPRACHE**

Deutsch

W89 B01 / B02

# Inhalt

|           |                                         |           |
|-----------|-----------------------------------------|-----------|
| <b>1</b>  | <b>Bestimmungsgemäße Verwendung</b>     | <b>68</b> |
| <b>2</b>  | <b>Lieferumfang</b>                     | <b>69</b> |
| <b>3</b>  | <b>Technische Daten</b>                 | <b>70</b> |
| <b>4</b>  | <b>Sicherheitshinweise</b>              | <b>71</b> |
| <b>5</b>  | <b>Funktionsweise des Systems</b>       | <b>73</b> |
| <b>6</b>  | <b>Einbau</b>                           | <b>74</b> |
| 6.1       | Vorbereitung und Abklemmen der Batterie | 74        |
| 6.2       | Einbauort des Relais                    | 75        |
| 6.3       | Leistungsleitung                        | 76        |
| 6.4       | Versorgung des Steuerkreises            | 77        |
| 6.5       | Taster: Modell B01                      | 78        |
| 6.6       | Taster: Modell B02                      | 79        |
| 6.7       | 6-poliger Stecker und Kabelverlegung    | 80        |
| 6.8       | Inbetriebnahme und Funktionsprüfung     | 81        |
| <b>7</b>  | <b>Täglicher Gebrauch</b>               | <b>82</b> |
| <b>8</b>  | <b>Besondere Situationen</b>            | <b>83</b> |
| <b>9</b>  | <b>Wartung</b>                          | <b>84</b> |
| <b>10</b> | <b>Fehlerbehebung</b>                   | <b>84</b> |
| <b>11</b> | <b>Garantie und Konformität</b>         | <b>85</b> |
| <b>12</b> | <b>Entsorgung (WEEE)</b>                | <b>85</b> |
| <b>13</b> | <b>Herstellerangaben</b>                | <b>85</b> |

## BEVOR SIE BEGINNEN

# Über diese Anleitung

Diese Anleitung beschreibt Einbau, Gebrauch und Wartung des Batterietrennschalters W89 in seinen zwei Versionen, **B01** (mit Lenkerschalter) und **B02** (mit losen Tastern). Beide Versionen werden gleich eingebaut und bedient; nur die Montage der Taster unterscheidet sich (Abschnitte 6.5 und 6.6).

**Lesen Sie die gesamte Anleitung, bevor Sie beginnen**, insbesondere Abschnitt 4 zur Sicherheit. Jeder Einbauschritt wird von einer Infografik begleitet: die Kabelfarben in den Zeichnungen entsprechen denen des Bausatzes.

Diese Anleitung entspricht Rev. 1.1 · September 2026 und ersetzt alle früheren Versionen. Die aktuellste Version ist stets über den QR-Code auf der Verpackung verfügbar.

## Verwendete Symbole



**GEFAHR** · Unfall- oder Verletzungsgefahr. Besonders aufmerksam lesen.



**ACHTUNG** · Gefahr von Schäden am Produkt oder am Fahrzeug.



**VERBOTEN** · Handlung, die niemals ausgeführt werden darf.



**HINWEIS** · Nützliche Information für Einbau oder Gebrauch.



**RICHTIG** · So soll es sein.



**FALSCH** · So darf es nicht gemacht werden.

### Farbkonvention in den Zeichnungen

 Leistungskabel (dick) und SCHWARZE Steuerleitung   
  Original-Minuskabel des Motorrads   
  ROTE Steuerleitung   
  ROTES Taster (OFF)   
  GRÜNER Taster (ON)

## ABSCHNITT 1

## Bestimmungsgemäße Verwendung

Der Trennschalter W89 B01 / B02 ist dafür ausgelegt, **die Minusleitung der Batterie zu unterbrechen** bei Motorrädern mit einer **12-V-Gleichstrom**-Bordelektrik. Bei OFF ist die Batterie ohne jeden Stromverbrauch vom Fahrzeug getrennt, sodass sie sich bei längerem Stillstand nicht entlädt.

Trennen und Einschalten erfolgen über zwei Taster am Lenker (B01) oder an einem vom Nutzer gewählten Ort (B02).

### Dieses Gerät ist KEINE Diebstahlsicherung

Es ist weder eine aktive Sicherheitseinrichtung noch eine Wegfahrsperre. Es garantiert nicht, dass das Fahrzeug nicht benutzt oder entwendet werden kann.

### Nicht vorgesehen für

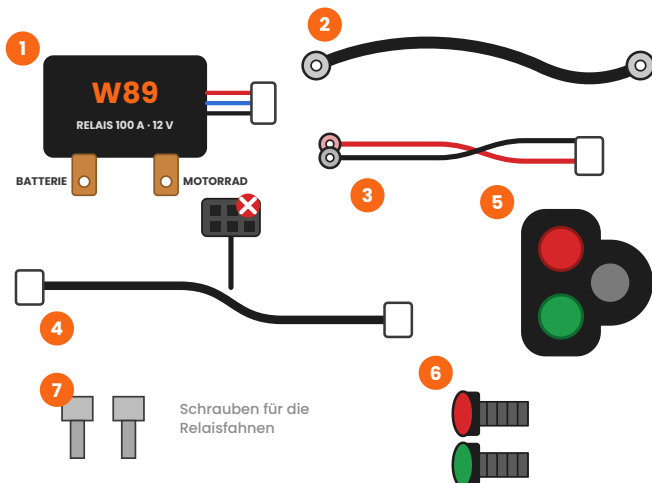
- Fahrzeuge mit **24-V**-Bordnetz oder einer anderen Spannung als 12 V DC.
- Industriellen, landwirtschaftlichen oder maritimen Einsatz sowie Rennfahrzeuge.
- Den Einbau durch Personen **ohne Grundkenntnisse der Fahrzeugelektrik**. Im Zweifel wenden Sie sich an eine Fachwerkstatt.
- Das Trennen des Stroms bei laufendem Motor oder fahrendem Fahrzeug (siehe Abschnitt 4).

### Prüfen Sie vor Kauf oder Einbau die Kompatibilität mit Ihrem Motorrad

Wenn Ihr Fahrzeug Geräte mit Dauerstromversorgung hat (Alarmanlage, GPS-Tracker, Wegfahrsperre mit Uhr, USB-Ladegerät mit Speicher usw.), funktionieren diese nicht, solange das System auf OFF steht. Siehe Abschnitt 8.

## ABSCHNITT 2

# Lieferumfang



Bestandteile des Bausatzes (die Nummerierung entspricht der Tabelle)

| # | Bauteil                                                        | B01 | B02 |
|---|----------------------------------------------------------------|-----|-----|
| 1 | Leistungsrelais 100 A mit Steuerverkabelung                    | •   | •   |
| 2 | Leistungskabel 10 mm² mit Ringkabelschuhen                     | •   | •   |
| 3 | Versorgungskabel der Steuerung (ROT / SCHWARZ)                 | •   | •   |
| 4 | Kabelbaum der Steuerung, mit 6-poligem Stecker (ohne Funktion) | •   | •   |
| 5 | Lenkerschalter Ø 22 mm mit zwei Tastern (ROT / GRÜN)           | •   | —   |
| 6 | Zwei lose Taster (ROT / GRÜN) für freie Montage                | —   | •   |
| 7 | Schrauben für die Leistungsfahnen des Relais                   | •   | •   |

## 2.1 Informationen auf der Verpackung

Die Anleitung wird digital über den **QR-Code** auf der Verpackung bereitgestellt, zusammen mit einem zweiten QR-Code, der zu einem **Einbau-Videotutorial** führt. Prüfen Sie beim Öffnen der Verpackung, dass kein Bauteil fehlt und kein Kabel oder Anschluss beschädigt ist; andernfalls bauen Sie das Produkt nicht ein und wenden Sie sich an den Hersteller (Abschnitt 13).

## ABSCHNITT 3

# Technische Daten

|                                 |                                                                                               |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Modell</b>                   | W89 B01 (mit Lenkerschalter) · W89 B02 (lose Taster)                                          |
| <b>Betriebsspannung</b>         | 12 V DC (12-V-Batterie: Blei-Säure, AGM, Gel oder Lithium)                                    |
| <b>Schaltelement</b>            | Bistabiles Leistungsrelais, Kontakte 100 A                                                    |
| <b>Unterbrochene Leitung</b>    | Minus (–) der Batterie, in Reihe mit dem Original-Massekabel                                  |
| <b>Ruhestromverbrauch</b>       | Keiner. Das Relais hält seinen Zustand ohne Versorgung, sowohl bei ON als auch bei OFF        |
| <b>Verbrauch beim Schalten</b>  | Nur während des Tastendrucks (Bruchteil einer Sekunde)                                        |
| <b>Bedienung</b>                | Zwei selbstrückstellende Taster: ROT = OFF, GRÜN = ON                                         |
| <b>Leistungskabel</b>           | Querschnitt 10 mm², Ringkabelschuhe an beiden Enden                                           |
| <b>Versorgung der Steuerung</b> | ROTE Leitung an den Pluspol (+), SCHWARZE Leitung an den Minuspol (–) der Batterie            |
| <b>Lenkerhalter (B01)</b>       | Gefrästes, eloxiertes Aluminium, für Lenker Ø 22 mm (7/8")                                    |
| <b>Schutzart der Taster</b>     | IP65: staubdicht und strahlwassergeschützt. Nicht untertauchen, kein direkter Hochdruckstrahl |
| <b>6-poliger Stecker</b>        | Ohne Funktion bei diesem Modell. Muss unangeschlossen, verschlossen und fixiert bleiben       |
| <b>Zustandsanzeige</b>          | Keine Kontrollleuchte. Der Zustand wird durch Einschalten der Zündung geprüft                 |

## Zur Belastbarkeit von 100 A

Dies ist die Belastbarkeit der Relaiskontakte. Der gesamte Strom des Motorrads, einschließlich des Anlasserstroms, fließt hindurch: deshalb müssen die Schrauben der Fahnen **fest angezogen** sein. Eine lockere Verbindung erwärmt sich und kann das Relais beschädigen.

## ABSCHNITT 4

## Sicherheitshinweise

### GEFAHR · Bei fahrendem Fahrzeug

- **Drücken Sie NIEMALS den ROTEN Taster (OFF) bei laufendem Motor oder fahrendem Motorrad.** Beim Trennen des Stroms geht der Motor aus, und Licht, Cockpit, ABS, Traktionskontrolle und alle anderen elektrischen Systeme schalten sich schlagartig ab. Das ist eine schwere Unfallsituation.
- Das Trennen bei laufendem Motor kann außerdem **Spannungsspitzen** verursachen, die Regler, Steuergerät oder Elektronik des Motorrads beschädigen. Solche Schäden sind nicht von der Garantie gedeckt.
- Falls der Strom versehentlich während der Fahrt getrennt wird: nichts drücken, **das Fahrzeug sicher anhalten** (Kupplung und Bremse) und erst dann GRÜN drücken. Prüfen Sie Einbau und Position des Schalters, bevor Sie weiterfahren.
- Montieren Sie den Schalter an einer erreichbaren Stelle, an der er aber **nicht versehentlich** mit Hand, Handschuh, Kleidung oder beim Rangieren gedrückt werden kann. Nicht neben häufig benutzten Bedienelementen und nicht dort, wo die Hand beim Fahren aufliegt.
- Prüfen Sie vor jeder Fahrt, dass das Cockpit beim Einschalten der Zündung aufleuchtet.

### ACHTUNG · Vor und während des Einbaus

- **Klemmen Sie die Batterie vor Beginn ab:** zuerst das Minuskabel (–), dann das Pluskabel (+).
- Nur für **12-V-DC**-Anlagen. Verboten in 24-V-Systemen.
- Der Einbau muss von einer Person mit Grundkenntnissen der Fahrzeugelektrik durchgeführt werden. Im Zweifel an eine Werkstatt wenden.
- Ringe, Armbänder und Metalluhren ablegen: ein Kurzschluss an der Batterie verursacht Verbrennungen.

## ABSCHNITT 4 (FORTSETZUNG)

## Sicherheitshinweise

### VERBOTEN

- Die mitgelieferten Kabel oder Anschlüsse verändern, kürzen, verbinden oder verlängern.
- Irgendetwas an den 6-poligen Stecker anschließen.
- Die SCHWARZE Steuerleitung an den Rahmen oder an eine andere Stelle als den Minuspol (–) der Batterie anschließen (Abschnitt 6.4).
- Massekabel direkt am Minuspol (–) der Batterie belassen: alle müssen über das Relais laufen (Abschnitt 6.3).
- Das Produkt verwenden, wenn Kabel, Anschlüsse, Taster oder Relais beschädigt sind.
- Relais oder Taster öffnen.
- Das Relais nahe Auspuff, Motor oder beweglichen Teilen einbauen oder dort, wo es direkt Wasser abbekommt.

### ACHTUNG · Verkabelung

- Vermeiden Sie gespannte, gequetschte, scharf geknickte oder Hitze, Scheuern oder beweglichen Teilen ausgesetzte Kabel.
- Die ROTE Steuerleitung ist direkt mit dem Pluspol der Batterie verbunden: verlegen Sie sie **geschützt**, fern von Metallkanten und ohne Scheuermöglichkeit, und prüfen Sie sie bei jeder Wartung.
- Ziehen Sie alle Leistungsschrauben fest an. Prüfen Sie sie nach den ersten 50 km erneut.
- Richten Sie beim Waschen des Motorrads den Hochdruckstrahl nicht auf Schalter oder Relais.

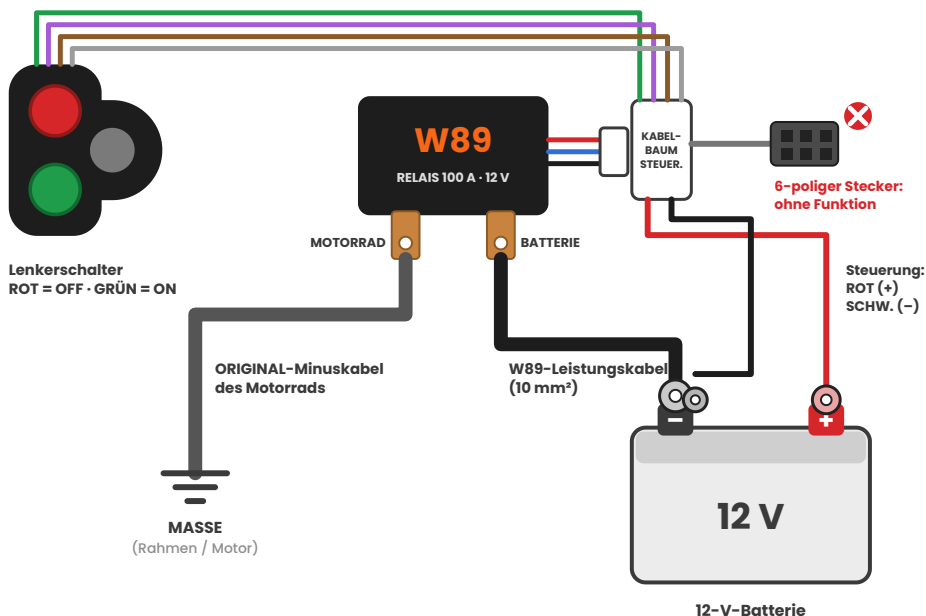
### Haftung

Der Hersteller haftet nicht für Schäden, die durch fehlerhaften Einbau, eine andere als die in dieser Anleitung beschriebene Verwendung oder die Nichtbeachtung dieser Hinweise entstehen.

## ABSCHNITT 5

# Funktionsweise des Systems

Wer das Schema versteht, baut deutlich leichter ein. Das System besteht aus **zwei unabhängigen Stromkreisen**:



Allgemeines Anschlussschema. Die Kabelfarben entsprechen denen des Bausatzes.

**Leistungskreis** (dickes schwarzes Kabel, 10 mm²). Das Relais wird **in Reihe in die Minusleitung** eingefügt: das W89-Leistungskabel führt vom Minuspol (–) der Batterie zum Relais, und das Original-Minuskabel des Motorrads vom Relais zum Rahmen. Bei OFF erreicht keine Masse das Fahrzeug, und die Batterie ist vollständig getrennt.

**Steuerkreis** (dünne Leitungen). Die Taster senden über den Kabelbaum einen Impuls an das Relais. Das Relais ist **bistabil**: es wechselt mit dem Impuls den Zustand und hält ihn ohne Verbrauch, deshalb sind die Taster nur tastend (sie kehren von selbst zurück). Die Steuerung wird über die ROTE (+) und SCHWARZE (–) Leitung direkt von den Batteriepolen versorgt; darum darf die SCHWARZE niemals an den Rahmen: bei OFF hat der Rahmen keine Masse.

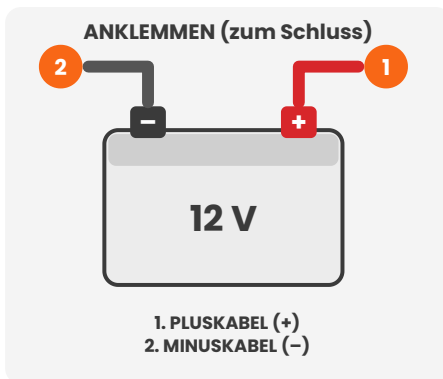
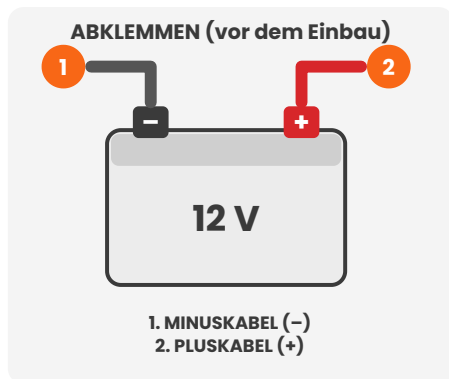
## ABSCHNITT 6 · EINBAU

## 6.1 Vorbereitung und Abklemmen der Batterie

### Benötigtes Werkzeug

Schlüssel für die Batteriepole und die Relaischrauben, Schraubendreher, Nylon-Kabelbinder, Isolierband und optional ein Multimeter. Geschätzte Dauer: 45–60 Minuten.

- 1 Stellen Sie das Motorrad auf festen Untergrund, Motor **aus und kalt**, Zündschlüssel abgezogen. Ringe und Armbänder ablegen.
- 2 Öffnen Sie den Zugang zur Batterie (meist unter der Sitzbank oder hinter einer Seitenabdeckung).
- 3 Klemmen Sie die Batterie ab: **zuerst das Minuskabel (–)**, dann das Pluskabel (+). Legen Sie die Kabel so, dass sie die Pole nicht berühren.
- 4 Identifizieren Sie das **Original-Minuskabel**: es führt vom Minuspol (–) zum Rahmen oder Motor. Zählen Sie, wie viele Kabel an diesem Pol waren; alle kommen an das Relais (Abschnitt 6.3).
- 5 Legen Sie die Bauteile **ohne sie anzuschließen** am Motorrad an, um Kabelführung und Einbauort des Relais festzulegen.



Wird zuerst das Minuskabel abgenommen, gibt es keinen Kurzschluss, falls der Schlüssel beim Lösen des Pluspols den Rahmen berührt.

Reihenfolge beim Ab- und Anklemmen der Batterie

## ABSCHNITT 6 · EINBAU

# 6.2 Einbauort des Relais

Durch das Relais fließt der gesamte Strom des Motorrads. Sein Einbauort entscheidet über Zuverlässigkeit und Lebensdauer des Systems. Wählen Sie einen Ort, der **alle** diese Bedingungen erfüllt:



**Unter der Sitzbank oder neben der Batterie**



Trockener, belüfteter Ort ohne starke Vibration. Relais mit Kabelbinder oder Schraube fixiert: es darf nicht schlagen oder wandern.



**Weg von Motor und Auspuff**



Hitze schädigt die Isolierung und das Relais selbst. Deutlichen Abstand zu jeder heißen Fläche einhalten.



**Kein Spritzwasser, kein direkter Strahl**



Die Relaisfahnen liegen frei: Bereiche meiden, die Wasser vom Rad oder vom Waschen erreicht. Nie untertauchen.



**Weg von beweglichen Teilen**



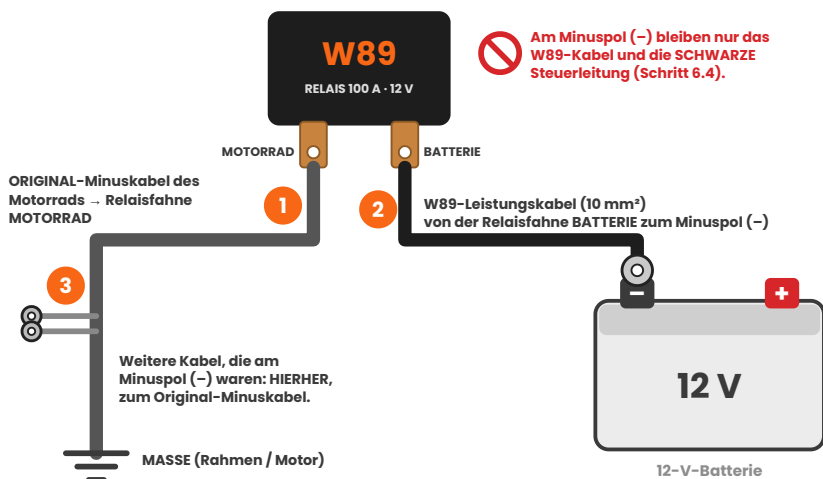
Kette, Lenkung, Federung, Schwinge und Pedale dürfen Relais und Kabel in keiner Stellung berühren.

Kriterien für die Wahl des Einbauorts

- 1 Wählen Sie einen Bereich **nahe der Batterie**, damit das Leistungskabel ohne Zug und mit etwas Spiel ankommt.
- 2 Stellen Sie sicher, dass die Kupferfahnen des Relais **kein Metallteil** des Motorrads und sich nicht gegenseitig berühren können. Isolieren Sie den Bereich bei Bedarf mit Band oder einer Hülle.
- 3 Fixieren Sie das Relais mit einem breiten Kabelbinder oder einer Schraube, sodass es nicht lose ist und beim Fahren nicht schlagen kann. Richten Sie die Fahnen nach unten oder zur Seite, damit sich kein Wasser sammelt.
- 4 Prüfen Sie, dass Abdeckung, Sitzbank oder Verkleidung schließen, ohne Relais oder Kabel einzuklemmen.

## ABSCHNITT 6 · EINBAU

## 6.3 Leistungsleitung



Ergebnis: das Relais liegt IN REIHE in der Minusleitung.  
Bei OFF erreicht keine Masse das Motorrad.

Anschluss des Relais in Reihe in der Minusleitung

- 1 Führen Sie das **Original-Minuskabel** des Motorrads (das vom Pol gelöste) an eine der Relaisfahnen (Fahne MOTORRAD). Kabelschuh auflegen, Schraube und Mutter aus dem Bausatz einsetzen und **fest anziehen**.
- 2 Schließen Sie ein Ende des **W89-Leistungskabels (10 mm²)** mit den Schrauben des Bausatzes an die andere Fahne (Fahne BATTERIE) an. Fest anziehen. **Das andere Ende wird noch nicht** am Minuspol (-) angeschlossen: das geschieht bei der Inbetriebnahme (6.8).
- 3 Waren am Minuspol (-) **weitere Kabel** (Masse von Steuergerät, ABS, Zubehör ...), führen Sie **alle** zusammen mit dem Original-Minuskabel an die Fahne MOTORRAD. Blicke eines am Pol (-), wäre die Trennung nicht vollständig.
- 4 Ziehen Sie von Hand an jedem Kabel, um zu prüfen, dass sich keines bewegt.

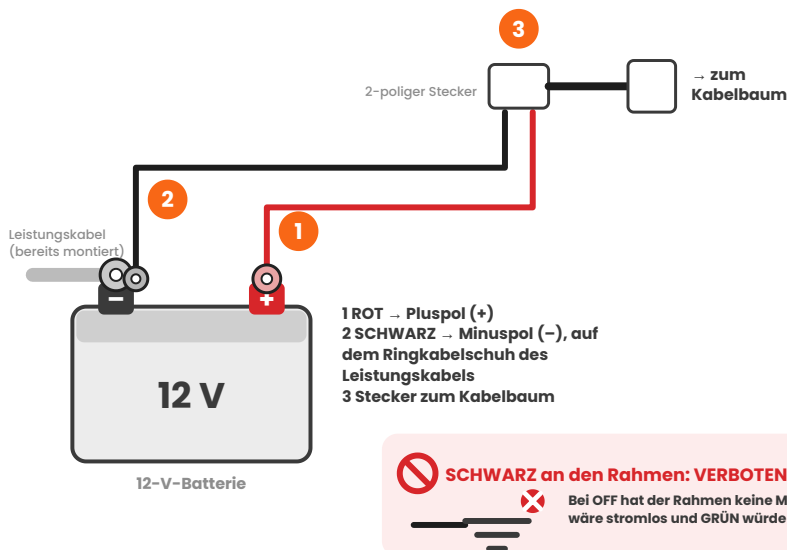
### Hinweis

Die beiden Relaisfahnen sind gleichwertig: das System funktioniert genauso, wenn Sie BATTERIE und MOTORRAD vertauschen. Wichtig ist nur, dass Original-Minuskabel und W89-Kabel auf verschiedenen Fahnen liegen.

## ABSCHNITT 6 · EINBAU

## 6.4 Versorgung des Steuerkreises

Das Versorgungskabel der Steuerung hat zwei dünne Leitungen mit Ringkabelschuh. Sie versorgen Relais und Taster; **sie ersetzen nicht** das Leistungskabel.



Anschluss der ROTEN und SCHWARZEN Steuerleitung

- 1 Kabelschuh **ROT**: am **Pluspol (+)** der Batterie zusammen mit dem Original-Pluskabel auflegen und den Pol anziehen. Leitung geschützt und fern von Metallkanten verlegen.
- 2 Kabelschuh **SCHWARZ**: kommt an den **Minuspol (-)**, auf den Kabelschuh des W89-Leistungskabels gelegt. Bereitlegen: angezogen wird bei der Inbetriebnahme (6.8).
- 3 Stecken Sie den 2-poligen Stecker des Steuerkabels bis zum Klick in den passenden Stecker des Kabelbaums.

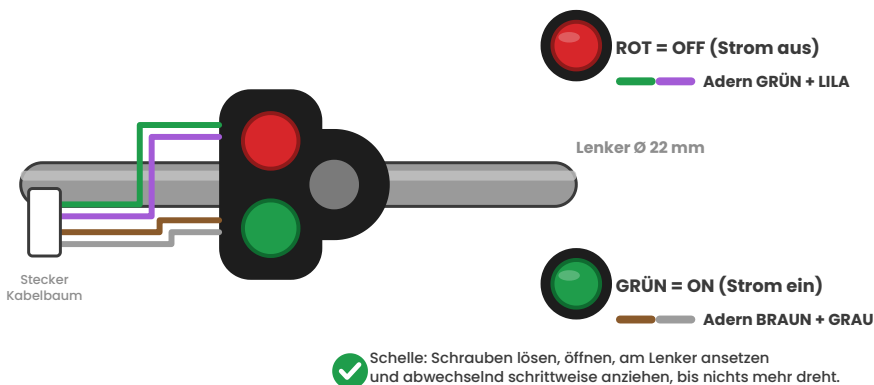
### VERBOTEN: SCHWARZ an den Rahmen

Bei OFF hat der Rahmen keine Masse. Läge die schwarze Leitung am Rahmen, wäre der Steuerkreis ohne Versorgung, und der GRÜNE Taster könnte das System nicht wieder einschalten. Schließen Sie ROT und SCHWARZ auch an keine andere Stelle der Anlage an und verlängern Sie sie nicht.

## ABSCHNITT 6 · EINBAU

## 6.5 Taster: Modell B01

Der B01 enthält den Lenkerschalter mit den zwei integrierten Tastern und einer Schelle für Lenker mit Ø 22 mm.



Montage des Lenkerschalters B01 und Kabelfarben der Taster

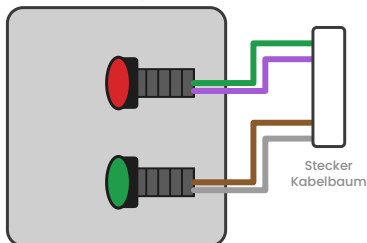
- 1 Wählen Sie die Position am Lenker: im Stand erreichbar, aber **nicht versehentlich drückbar** beim Fahren, beim Auflegen der Hand oder mit dem Handschuh (Abschnitt 4). Neben der linken Armatur, zum Fahrer gerichtet, ist meist eine gute Wahl.
- 2 Lösen Sie die Schrauben der Schelle, öffnen Sie sie und setzen Sie sie am Lenker an. Ziehen Sie die Schrauben abwechselnd und schrittweise an, bis sich der Schalter nicht mehr dreht. Gewinde nicht überdrehen.
- 3 Verbinden Sie die Schalterkabel mit dem Kabelbaum: **ROTER Taster (OFF)** = Adern ■ GRÜN + ■ LILA; **GRÜNER Taster (ON)** = Adern ■ BRAUN + ■ GRAU. Jeder Taster hat zwei Adern; welche der beiden an welchen Anschluss desselben Tasters kommt, ist egal.
- 4 Verlegen Sie den Kabelbaum entlang der Originalverkabelung bis zum Relais und lassen Sie Spiel für den **vollen Lenkeinschlag** nach beiden Seiten. Prüfen Sie dies bei vollem Einschlag, bevor Sie mit Kabelbindern fixieren.

## ABSCHNITT 6 · EINBAU

## 6.6 Taster: Modell B02

Der B02 hat keinen Lenkerhalter: die zwei Taster werden an einem vom Nutzer gewählten Ort montiert (Halter, Seitendeckel, Innenseite einer Verkleidung ...).

Halter / Verkleidung des Nutzers



Ohne Lenkerhalter: jeder Taster wird in eine Bohrung eines Halters Ihrer Wahl eingebaut.

Gleiche Farben wie beim B01:

GRÜN (OFF)

GRÜN (ON)

Vor dem Bohren den Durchmesser des Gewindekörpers prüfen und die Rückseite gegen Wasser schützen.

Freie Montage der Taster B02

- 1 Wählen Sie einen **geschützten**, im Stand erreichbaren Ort, an dem die Taster nicht versehentlich gedrückt werden und keinen Druckwasserstrahl abbekommen. Meiden Sie Bereiche in Handreichweite beim Fahren.
- 2 Prüfen Sie den Durchmesser des Gewindekörpers jedes Tasters und bohren Sie zwei Löcher mit diesem Durchmesser. Entgraten und das Metall gegen Korrosion schützen.
- 3 Setzen Sie jeden Taster von vorn ein und ziehen Sie die Mutter von hinten ohne Gewalt an. Ordnen Sie **ROT** und **GRÜN** so an, dass sie sich fühlbar oder sichtbar klar unterscheiden.
- 4 Verbinden Sie die Adern mit dem Kabelbaum in den gleichen Farben wie beim B01: **ROT (OFF)** = GRÜN + LILA · **GRÜN (ON)** = BRAUN + GRAU.
- 5 Verlegen Sie den Kabelbaum entlang der Originalverkabelung bis zum Relais und schützen Sie die Rückseite der Taster gegen Wasser.

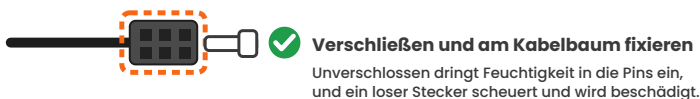
### Hinweis

Wenn Sie den B02 mit einem eigenen Halter am Lenker montieren, beachten Sie auch die Hinweise in 6.5 zu Schalterposition und vollem Lenkeinschlag.

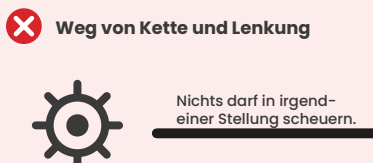
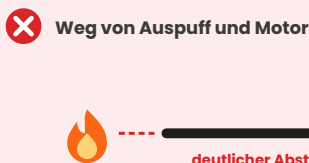
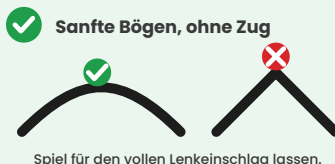
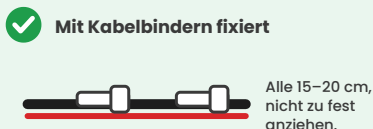
## ABSCHNITT 6 · EINBAU

## 6.7 6-poliger Stecker und Kabelverlegung

### 6-poliger Stecker



### Kabelverlegung



Regeln für Verlegung und Befestigung der Kabel

- 1 Fixieren Sie alle Kabel alle 15–20 cm mit Kabelbindern entlang der Originalverkabelung des Motorrads. Ziehen Sie die Binder nicht so fest, dass sich die Isolierung verformt.
- 2 Lassen Sie am Lenker und im Bereich der Federung Spiel: die Kabel dürfen in keiner Stellung unter Zug stehen.
- 3 Halten Sie die Kabel fern von Auspuff, Motor, Kette und scharfen Kanten. Schützen Sie Durchführungen mit Schlauch oder Band.
- 4 Schließen Sie Abdeckungen und Sitzbank und prüfen Sie, dass kein Kabel eingeklemmt wird.

## ABSCHNITT 6 · EINBAU

## 6.8 Inbetriebnahme und Funktionsprüfung

- 1 Prüfen Sie, dass der **Pluspol (+)** angeschlossen und angezogen ist (Original-Pluskabel + ROTER Steuerkabelschuh).
- 2 Legen Sie am **Minuspol (-)** den Ringkabelschuh des **W89-Leistungskabels** und darauf den **SCHWARZEN** Steuerkabelschuh auf. Ziehen Sie den Pol fest an. Am Minuspol (-) darf kein weiteres Kabel liegen.
- 3 Drücken Sie einmal den **GRÜNEN** Taster. Im Relais muss ein Klick hörbar sein.
- 4 Schalten Sie die Zündung ein: das Cockpit muss normal aufleuchten. Lassen Sie den Motor einige Sekunden laufen und **stellen Sie ihn mit dem Schlüssel ab** (niemals mit dem ROTEN Taster).
- 5 Drücken Sie bei stehendem Motor den **ROTEN** Taster: das Motorrad muss vollständig stromlos sein (kein Cockpit, kein Licht, keine Uhr).
- 6 Drücken Sie erneut **GRÜN** und prüfen Sie, dass alles wieder funktioniert. Das System ist betriebsbereit.

### Funktionsprüfung nach dem Einbau



Test bei stehendem Motor durchführen. Ob das System auf ON steht, erkennt man nur daran, dass das Motorrad Strom hat: das System hat keine Kontrollleuchte.

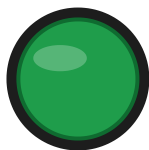
### Ablauf der Funktionsprüfung

#### Nach den ersten 50 km

Prüfen Sie den festen Sitz der Relaisfahnen und der Batteriepole und dass kein Kabel verrutscht ist oder scheuert. Ist ein Anschluss nach der Fahrt warm, ist er locker: anziehen.

## ABSCHNITT 7

# Täglicher Gebrauch

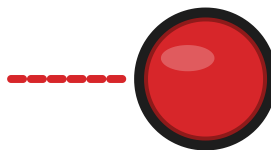


## GRÜN = ON

Schaltet den Strom ein.  
Kurzer Druck;  
das Relais klickt.



**Das Relais speichert den Zustand:  
kein Gedrückthalten nötig,  
kein Verbrauch im Ruhezustand.**



## ROT = OFF

Trennt den Strom.  
Nur bei stehendem Motor  
und stehendem Motorrad.



**Keine Kontrollleuchte. Ohne Strom bei intakter Batterie steht das System auf OFF:  
GRÜN drücken. Vor jeder Fahrt prüfen, dass das Cockpit aufleuchtet.**

Die zwei Taster und der Zustand des Relais

## Batterie trennen (OFF)

Bei **stehendem Motorrad und mit dem Schlüssel abgestelltem Motor** den ROTEN Taster drücken. Das gesamte Motorrad ist stromlos und die Batterie entlädt sich nicht. Empfohlen bei mehrtägigem Parken, in der Garage, beim Überwintern oder Transport.

## Wieder einschalten (ON)

Den GRÜNEN Taster drücken. Ein Klick ist hörbar, und das Motorrad hat wieder Strom. Zündung einschalten und prüfen, dass das Cockpit aufleuchtet, bevor Sie losfahren.

### Niemals während der Fahrt

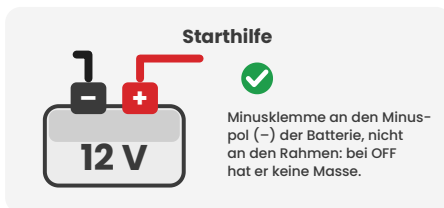
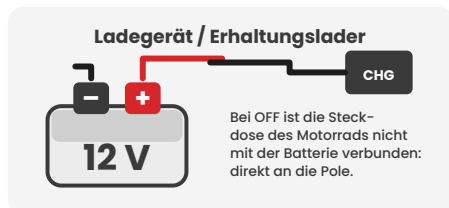
Der ROTE Taster darf nur bei stehendem Motorrad und abgestelltem Motor gedrückt werden. Ein Druck während der Fahrt führt zum Motorstillstand und zum Ausfall von Licht, Cockpit und ABS sowie zu möglichen Schäden an der Elektronik (Abschnitt 4).

### Hinweise zum Gebrauch

Das Relais behält seinen Zustand beliebig lange und verbraucht im Ruhezustand nichts. Nach dem Trennen können Uhr, Tageskilometer und einige Nutzereinstellungen verloren gehen: das ist normal.

## ABSCHNITT 8

# Besondere Situationen



Häufige Fälle, die man kennen sollte

### Ladegerät oder Erhaltungslader

Bei OFF hat die Steckdose des Motorrads (SAE, USB, Zigarettanzünder) keine Verbindung zur Batterie. Schließen Sie das Ladegerät **direkt an die Batteriepole** an oder schalten Sie das System zum Laden auf ON.

### Starthilfe mit Kabeln oder Booster

Schalten Sie das System auf ON. Verbinden Sie die Plusklemme mit dem Pluspol (+) und die **Minusklemme mit dem Minuspol (-) der Batterie** (nicht mit dem Rahmen: stünde das Relais auf OFF, hätte der Rahmen keine Masse).

### Alarmanlage, GPS-Tracker, Wegfahrsperre, USB mit Speicher

Jedes von der Batterie versorgte Gerät ist bei OFF außer Betrieb. Sollen Alarmanlage oder Tracker aktiv bleiben, lassen Sie das System auf ON oder prüfen Sie, ob der Trennschalter für Ihren Einsatz geeignet ist.

### Tiefentladene Batterie

Das Relais benötigt eine Mindestspannung zum Schalten. Bei sehr schwacher Batterie ist beim Drücken von GRÜN eventuell kein Klick zu hören: Batterie laden und erneut versuchen.

## ABSCHNITT 9

# Wartung

- Alle **6 Monate** (und nach den ersten 50 km): festen Sitz der Relaisfahnen und Batteriepole sowie den Zustand der Verkabelung prüfen, insbesondere der ROTEN Steuerleitung.
- Schalter und Relais nur mit einem feuchten Tuch reinigen. **Keine Chemikalien**, Lösungsmittel oder Fett auf die Kontakte auftragen.
- Bei Korrosion an einem Anschluss diesen reinigen und Polschutz auftragen; bei beschädigtem Anschluss nicht reparieren, sondern das Bauteil ersetzen.
- **Relais und Taster nicht öffnen.** Sie enthalten keine vom Nutzer zu wartenden Teile.

## ABSCHNITT 10

# Fehlerbehebung

| Symptom                                              | Mögliche Ursache                                                                 | Lösung                                                                                          |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Motorrad hat keinen Strom</b>                     | System auf OFF                                                                   | GRÜN drücken und Zündung einschalten                                                            |
| <b>Bei GRÜN kein Klick und kein Strom</b>            | Batterie tiefentladen;<br>Steuerleitung lose;<br>SCHWARZ am Rahmen angeschlossen | Batterie laden; Kabelschuhe ROT/SCHWARZ und ihren Anschluss an den Polen prüfen                 |
| <b>Ein Taster ändert den Zustand nicht</b>           | Tasteradern falsch angeschlossen oder Farben vertauscht                          | Paare GRÜN+LILA (ROT) und BRAUN+GRAU (GRÜN) prüfen                                              |
| <b>Strom unterbrochen, Licht flackert</b>            | Relaisfahne oder Pol locker                                                      | Leistungsschrauben und Pole anziehen                                                            |
| <b>Bei OFF ist weiterhin Strom da</b>                | Ein Massekabel liegt noch am Minuspol (–)                                        | An die Fahne MOTORRAD des Relais legen (6.3)                                                    |
| <b>Relais oder Anschluss nach der Fahrt heiß</b>     | Lockere Verbindung oder verschmutzter Anschluss                                  | Anziehen oder reinigen. Falls weiterhin: System nicht mehr benutzen und Hersteller kontaktieren |
| <b>Ladegerät an der Motorradsteckdose lädt nicht</b> | System auf OFF                                                                   | Direkt an den Polen laden oder auf ON schalten                                                  |

## ABSCHNITT 11

# Garantie und Konformität

Für dieses Produkt gilt die **gesetzliche Gewährleistung** für Verbraucher im Land des Kaufs (in Spanien und der Europäischen Union 3 Jahre ab Lieferung).  
Bewahren Sie den Kaufbeleg auf.

Die Garantie deckt keine Schäden durch fehlerhaften Einbau, Verwendung in anderen Systemen als 12 V DC, Betätigung bei laufendem Motor, Veränderung von Kabeln oder Anschlüssen sowie durch Stöße, Druckwasser, Chemikalien oder normalen Verschleiß.

Der Hersteller erklärt, dass dieses Produkt den geltenden Rechtsvorschriften der Europäischen Union entspricht. Die Konformitätserklärung kann unter der unten angegebenen Kontaktadresse angefordert werden.

## ABSCHNITT 12

# Entsorgung (WEEE)



Das Symbol der durchgestrichenen Mülltonne bedeutet, dass dieses Produkt nicht über den Hausmüll entsorgt werden darf. Geben Sie es am Ende seiner Lebensdauer bei einem **Wertstoffhof** oder einer Sammelstelle für Elektro- und Elektronikaltgeräte ab. So werden Materialien zurückgewonnen und Umweltbelastungen vermieden.

## ABSCHNITT 13

# Herstellerangaben

|                   |                                                               |
|-------------------|---------------------------------------------------------------|
| <b>Hersteller</b> | W89 Technologies                                              |
| <b>Anschrift</b>  | Camilo Veiga nº 6 · 36208 Vigo (Pontevedra) · Spanien         |
| <b>Kontakt</b>    | tienda@w89technologies.com                                    |
| <b>Produkt</b>    | Batterietrennschalter 12 V für Motorräder · W89 B01 / W89 B02 |
| <b>Anleitung</b>  | Rev. 1.1 · September 2026 · Deutsch                           |

Tragen Sie hier die Charge oder Seriennummer von der Verpackung ein:

-----



**MANUALE D'USO E INSTALLAZIONE**

# **Staccabatteria 12 V**

Sistema di scollegamento batteria per motociclette

**W89 B01**

**W89 B02**

**PRODUTTORE**

W89 Technologies · Vigo, Spagna

**REVISIONE**

1.1 · Settembre 2026

**LEGGERE QUESTO MANUALE PRIMA DI  
INSTALLARE O USARE IL PRODOTTO**

Conservarlo per consultazioni future

**LINGUA**

Italiano

W89 B01 / B02

# Indice

|           |                                              |            |
|-----------|----------------------------------------------|------------|
| <b>1</b>  | <b>Uso previsto</b>                          | <b>89</b>  |
| <b>2</b>  | <b>Contenuto del kit</b>                     | <b>90</b>  |
| <b>3</b>  | <b>Scheda tecnica</b>                        | <b>91</b>  |
| <b>4</b>  | <b>Avvertenze di sicurezza</b>               | <b>92</b>  |
| <b>5</b>  | <b>Come funziona il sistema</b>              | <b>94</b>  |
| <b>6</b>  | <b>Installazione</b>                         | <b>95</b>  |
| 6.1       | Preparazione e scollegamento della batteria  | 95         |
| 6.2       | Posizione del relè                           | 96         |
| 6.3       | Linea di potenza                             | 97         |
| 6.4       | Alimentazione del circuito di comando        | 98         |
| 6.5       | Pulsanti: modello B01                        | 99         |
| 6.6       | Pulsanti: modello B02                        | 100        |
| 6.7       | Connettore a 6 pin e organizzazione dei cavi | 101        |
| 6.8       | Messa in servizio e verifica                 | 102        |
| <b>7</b>  | <b>Uso quotidiano</b>                        | <b>103</b> |
| <b>8</b>  | <b>Situazioni particolari</b>                | <b>104</b> |
| <b>9</b>  | <b>Manutenzione</b>                          | <b>105</b> |
| <b>10</b> | <b>Risoluzione dei problemi</b>              | <b>105</b> |
| <b>11</b> | <b>Garanzia e conformità</b>                 | <b>106</b> |
| <b>12</b> | <b>Smaltimento (RAEE)</b>                    | <b>106</b> |
| <b>13</b> | <b>Dati del produttore</b>                   | <b>106</b> |

## PRIMA DI INIZIARE

# Informazioni sul manuale

Questo manuale descrive l'installazione, l'uso e la manutenzione dello staccabatteria W89 nelle sue due versioni, **B01** (con comando al manubrio) e **B02** (con pulsanti sciolti). Le due versioni si installano e funzionano allo stesso modo; cambia solo il montaggio dei pulsanti (sezioni 6.5 e 6.6).

**Leggere tutto il manuale prima di iniziare**, in particolare la sezione 4 sulla sicurezza. Ogni passo dell'installazione è accompagnato da un'infografica: i colori dei cavi nei disegni corrispondono a quelli del kit.

Questo manuale corrisponde alla Rev. 1.1 · Settembre 2026 e sostituisce le versioni precedenti. La versione più recente è sempre disponibile tramite il codice QR sulla confezione.

## Simboli utilizzati



**PERICOLO** · Rischio di incidente o lesioni. Leggere con particolare attenzione.



**ATTENZIONE** · Rischio di danni al prodotto o al veicolo.



**VIETATO** · Azione da non eseguire mai.



**NOTA** · Informazione utile per l'installazione o l'uso.



**CORRETTO** · Così deve essere.



**SBAGLIATO** · Così non va fatto.

### Convenzione dei colori nei disegni

 cavo di potenza (grosso) e filo NERO di comando originale della moto
  filo ROSSO di comando
  cavo negativo
  pulsante ROSSO (OFF)
  pulsante VERDE (ON)

## SEZIONE 1

## Uso previsto

Lo staccabatteria W89 B01 / B02 è progettato per **interrompere la linea negativa della batteria** di motociclette con impianto elettrico a **12 V CC**. Con il sistema in OFF la batteria resta isolata dal veicolo, senza alcun consumo elettrico, evitando che si scarichi durante lunghi periodi di inattività.

Lo scollegamento e l'attivazione avvengono tramite due pulsanti montati sul manubrio (B01) o nel punto scelto dall'utente (B02).

### Questo dispositivo **NON** è un antifurto

Non è un dispositivo di sicurezza attiva né un immobilizer. Non garantisce l'impossibilità di uso o sottrazione del veicolo.

### Non è progettato per

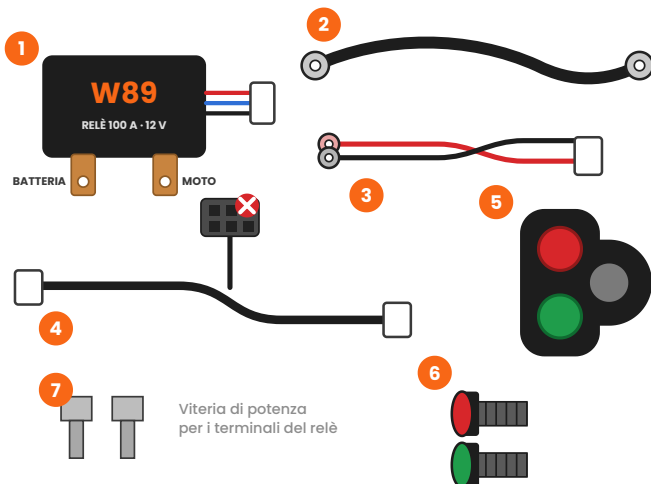
- Veicoli con impianto a **24 V** o con qualsiasi tensione diversa da 12 V CC.
- Uso industriale, agricolo, nautico o su veicoli da competizione.
- L'installazione da parte di persone **senza conoscenze di base di elettricità automobilistica**. In caso di dubbio, rivolgersi a un'officina professionale.
- Togliere la corrente con il motore acceso o il veicolo in movimento (vedere sezione 4).

### Prima di acquistare o installare, verificare la compatibilità con la moto

Se il veicolo ha dispositivi che richiedono alimentazione permanente (allarme, localizzatore GPS, immobilizer con orologio, caricatore USB con memoria, ecc.), questi smetteranno di funzionare finché il sistema è in OFF. Vedere sezione 8.

## SEZIONE 2

# Contenuto del kit



Componenti del kit (la numerazione corrisponde alla tabella)

| # | Componente                                                    | B01 | B02 |
|---|---------------------------------------------------------------|-----|-----|
| 1 | Relè di potenza 100 A con cablaggio di comando                | •   | •   |
| 2 | Cavo di potenza 10 mm <sup>2</sup> con capicorda ad occhiello | •   | •   |
| 3 | Cavo di alimentazione del comando (ROSSO / NERO)              | •   | •   |
| 4 | Cablaggio comandi, con connettore a 6 pin (non utilizzato)    | •   | •   |
| 5 | Comando al manubrio Ø 22 mm con due pulsanti (ROSSO / VERDE)  | •   | —   |
| 6 | Due pulsanti sciolti (ROSSO / VERDE) per montaggio libero     | —   | •   |
| 7 | Viteria per i terminali di potenza del relè                   | •   | •   |

## 2.1 Informazioni incluse nella confezione

Il manuale è fornito in formato digitale tramite il **codice QR** sulla confezione, insieme a un secondo QR che dà accesso a un **videotutorial di installazione**. All'apertura della scatola, verificare che non manchi alcun componente e che nessun cavo o terminale sia danneggiato; in tal caso non installare il prodotto e contattare il produttore (sezione 13).

## SEZIONE 3

# Scheda tecnica

|                                  |                                                                                                        |
|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Modello</b>                   | W89 B01 (con comando al manubrio) · W89 B02 (pulsanti sciolti)                                         |
| <b>Tensione di lavoro</b>        | 12 V CC (batteria 12 V al piombo-acido, AGM, gel o litio)                                              |
| <b>Elemento di interruzione</b>  | Relè di potenza bistabile, contatti da 100 A                                                           |
| <b>Linea interrotta</b>          | Negativa (–) della batteria, in serie con il cavo di massa originale                                   |
| <b>Consumo a riposo</b>          | Nulla. Il relè mantiene lo stato senza alimentazione, sia in ON che in OFF                             |
| <b>Consumo alla commutazione</b> | Solo durante la pressione (una frazione di secondo)                                                    |
| <b>Comando</b>                   | Due pulsanti momentanei a ritorno automatico:<br>ROSSO = OFF, VERDE = ON                               |
| <b>Cavo di potenza</b>           | Sezione 10 mm <sup>2</sup> , capicorda ad occhiello a entrambe le estremità                            |
| <b>Alimentazione del comando</b> | Filo ROSSO al morsetto (+) e filo NERO al morsetto (–) della batteria                                  |
| <b>Supporto manubrio (B01)</b>   | Alluminio lavorato e anodizzato, per manubrio Ø 22 mm (7/8")                                           |
| <b>Protezione dei pulsanti</b>   | IP65: resistenti a polvere e getti d'acqua. Non immergere né applicare getti ad alta pressione diretti |
| <b>Connettore a 6 pin</b>        | Nessuna funzione su questo modello. Deve restare scollegato, coperto e fissato                         |
| <b>Indicatore di stato</b>       | Nessuna spia. Lo stato si verifica inserendo il quadro della moto                                      |

## Sulla portata di 100 A

È la portata dei contatti del relè. Tutta la corrente della moto, compresa quella del motorino di avviamento, passa per il relè: per questo la viteria dei terminali deve essere **serata saldamente**. Un collegamento allentato si scalda e può danneggiare il relè.

## SEZIONE 4

## Avvertenze di sicurezza

### PERICOLO · Con il veicolo in marcia

- **NON premere MAI il pulsante ROSSO (OFF) con il motore acceso o la moto in movimento.** Togliendo la corrente il motore si spegne e si spengono istantaneamente luci, quadro strumenti, ABS, controllo di trazione e qualsiasi altro sistema elettrico. È una situazione di grave incidente.
- Togliere la corrente con il motore acceso può inoltre provocare **picchi di tensione** che danneggiano il regolatore, la centralina o l'elettronica della moto. Questi danni non sono coperti dalla garanzia.
- Se lo scollegamento avvenisse accidentalmente in movimento: non tentare di premere nulla, **fermare il veicolo in sicurezza** (frizione e freno) e solo allora premere VERDE. Verificare l'installazione e la posizione del comando prima di rimettersi in marcia.
- Installare il comando in un punto accessibile ma dove **non possa essere premuto per sbaglio** con la mano, il guanto, gli indumenti o durante le manovre. Non collocarlo vicino a comandi di uso frequente né dove si appoggia la mano guidando.
- Prima di ogni partenza, verificare che il quadro si accenda inserendo la chiave.

### ATTENZIONE · Prima e durante l'installazione

- **Scollegare la batteria prima di iniziare:** prima il cavo negativo (-), poi il positivo (+).
- Solo per impianti a **12 V CC**. Vietato su sistemi a 24 V.
- L'installazione deve essere eseguita da una persona con conoscenze di base di elettricità automobilistica. In caso di dubbio, rivolgersi a un'officina.
- Togliere anelli, bracciali e orologi metallici: un cortocircuito sulla batteria provoca ustioni.

## SEZIONE 4 (SEGUE)

## Avvertenze di sicurezza

### VIETATO

- Modificare, tagliare, giuntare o prolungare i cavi o i terminali forniti.
- Collegare qualsiasi cosa al connettore a 6 pin.
- Collegare il filo NERO di comando al telaio o a qualsiasi punto diverso dal morsetto (–) della batteria (sezione 6.4).
- Lasciare cavi di massa collegati direttamente al morsetto (–) della batteria: devono passare tutti per il relè (sezione 6.3).
- Usare il prodotto se si notano danni a cavi, terminali, pulsanti o relè.
- Aprire il relè o i pulsanti.
- Installare il relè vicino a scarico, motore o parti mobili, o dove riceva acqua diretta.

### ATTENZIONE · Cablaggio

- Evitare cavi tesi, schiacciati, piegati ad angolo o esposti a calore, sfregamento o parti mobili.
- Il filo ROSSO di comando è collegato direttamente al positivo della batteria: installarlo **protetto**, lontano da bordi metallici e senza possibilità di sfregamento, e verificarlo a ogni manutenzione.
- Serrare saldamente tutta la viteria di potenza. Ricontrollarla dopo i primi 50 km.
- Lavando la moto, non dirigere il getto ad alta pressione sul comando né sul relè.

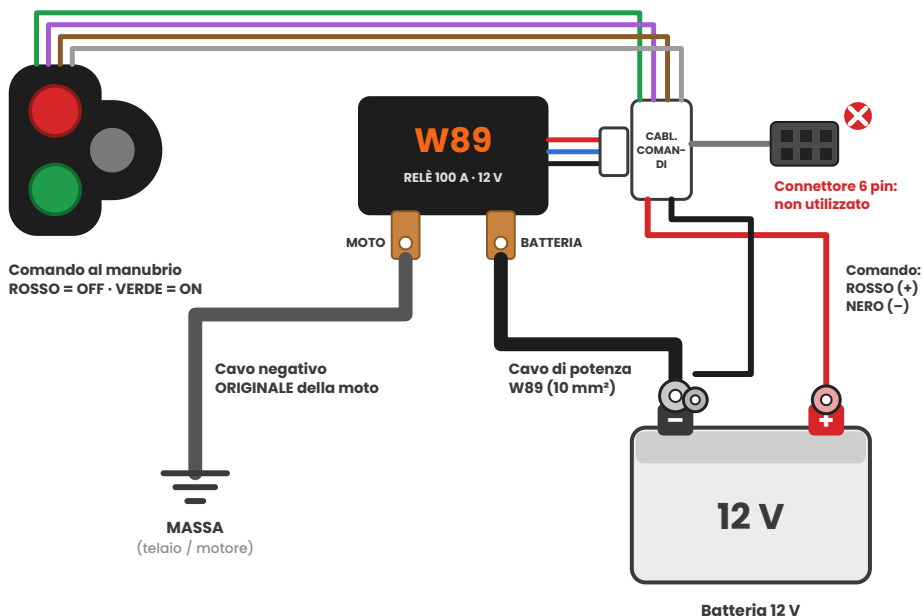
### Responsabilità

Il produttore non risponde dei danni derivanti da un'installazione errata, da un uso diverso da quello descritto in questo manuale o dal mancato rispetto di queste avvertenze.

## SEZIONE 5

## Come funziona il sistema

Capire lo schema rende l'installazione molto più semplice. Il sistema ha **due circuiti indipendenti**:



Schema generale di collegamento. I colori dei cavi corrispondono a quelli del kit.

**Circuito di potenza** (cavo nero grosso da 10 mm²). Il relè è inserito **in serie sulla linea negativa**: il cavo di potenza W89 va dal morsetto (–) della batteria al relè, e il cavo negativo originale della moto va dal relè al telaio. Con il relè in OFF, nessuna massa arriva al veicolo e la batteria è completamente isolata.

**Circuito di comando** (filati sottili). I pulsanti inviano un impulso al relè attraverso il cablaggio comandi. Il relè è **bistabile**: cambia stato con l'impulso e lo mantiene senza consumare nulla, per questo i pulsanti sono momentanei (tornano da soli in posizione). Il comando è alimentato dai fili ROSSO (+) e NERO (–) presi direttamente dai morsetti della batteria, ed è per questo che il NERO non può mai andare al telaio: in OFF il telaio non ha massa.

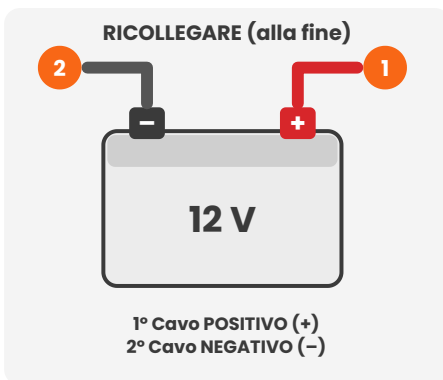
## SEZIONE 6 · INSTALLAZIONE

## 6.1 Preparazione e scollegamento della batteria

### Attrezzi necessari

Chiavi per i morsetti della batteria e per la viteria del relè, cacciavite, fascette in nylon, nastro isolante e, facoltativamente, un multimetro. Tempo stimato: 45–60 minuti.

- 1 Parcheggiare la moto su una superficie stabile, con il motore **spento e freddo** e la chiave tolta dal quadro. Togliere anelli e bracciali.
- 2 Accedere alla batteria (di solito sotto la sella o dietro un fianchetto).
- 3 Scollegare la batteria: **prima il cavo negativo (-)**, poi il positivo (+). Allontanare i cavi in modo che non tocchino i morsetti.
- 4 Identificare il **cavo negativo originale**: è quello che va dal morsetto (-) al telaio o al motore. Contare quanti cavi c'erano su quel morsetto; andranno tutti al relè (sezione 6.3).
- 5 Presentare i componenti del kit sulla moto **senza collegarli** per decidere il percorso dei cavi e la posizione del relè.



Togliendo prima il negativo si evita un cortocircuito se la chiave tocca il telaio mentre si allenta il morsetto positivo.

Ordine di scollegamento e ricollegamento della batteria

## SEZIONE 6 · INSTALLAZIONE

## 6.2 Posizione del relè

Il relè è l'elemento attraverso cui passa tutta la corrente della moto. La sua posizione determina l'affidabilità e la durata del sistema. Scegliere un punto che soddisfi **tutte** queste condizioni:



**Sotto la sella o vicino alla batteria**



Zona asciutta, ventilata e senza vibrazioni eccessive. Relè fissato con fascetta o vite: non deve urtare né muoversi.



**Lontano da motore e scarico**



Il calore degrada l'isolamento e il relè stesso. Mantenere una distanza netta da qualsiasi superficie calda.



**Senza schizzi né getto diretto**



I terminali del relè sono scoperti: evitare zone raggiunte dall'acqua della ruota o del lavaggio. Mai immerso.



**Lontano dalle parti mobili**



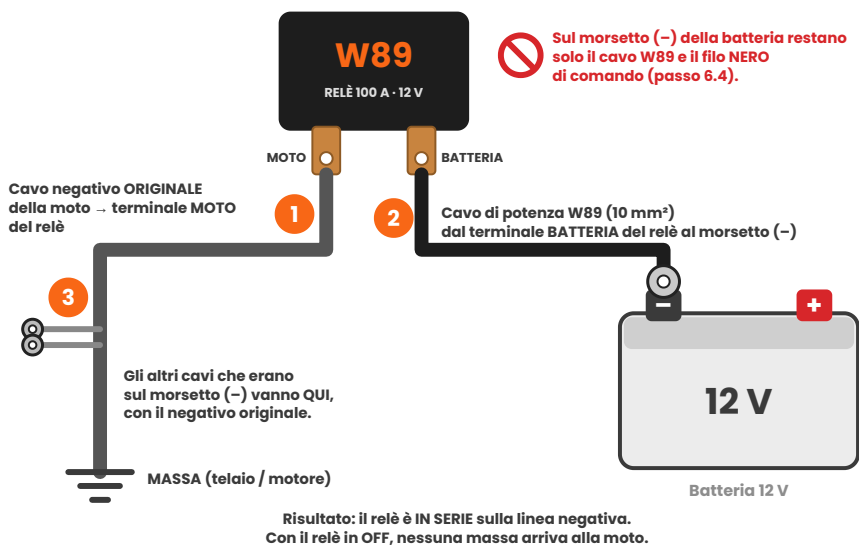
Catena, sterzo, sospensione, forcellone e pedali non devono sfregare il relè né i suoi cavi in nessuna posizione.

Criteri per scegliere dove fissare il relè

- 1 Scegliere una zona **vicina alla batteria** perché il cavo di potenza arrivi senza tensione e con un po' di gioco.
- 2 Verificare che i terminali in rame del relè **non possano toccare alcuna parte metallica** della moto né toccarsi tra loro. Se necessario, isolare la zona con nastro o una guaina.
- 3 Fissare il relè con una fascetta larga o una vite, in modo che non resti libero né possa urtare durante la marcia. Orientare i terminali verso il basso o di lato perché non accumulino acqua.
- 4 Verificare che coperchio, sella o carena si chiudano senza schiacciare il relè né i suoi cavi.

## SEZIONE 6 · INSTALLAZIONE

## 6.3 Linea di potenza



Collegamento del relè in serie sulla linea negativa

- 1 Portare il **cavo negativo originale** della moto (quello staccato dal morsetto) a uno dei terminali del relè (terminale MOTO). Posizionare il capocorda, inserire vite e dado del kit e **serrare saldamente**.
- 2 Collegare un'estremità del **cavo di potenza W89 da 10 mm²** all'altro terminale del relè (terminale BATTERIA) con la viteria del kit. Serrare saldamente. **L'altra estremità non si collega ancora** al morsetto (-): si farà alla messa in servizio (6.8).
- 3 Se sul morsetto (-) c'erano **altri cavi** (massa della centralina, dell'ABS, di accessori...), portarli **tutti** al terminale MOTO insieme al negativo originale. Se uno restasse sul morsetto (-), l'interruzione non sarebbe totale.
- 4 Tirare a mano ogni cavo per verificare che nessuno si muova.

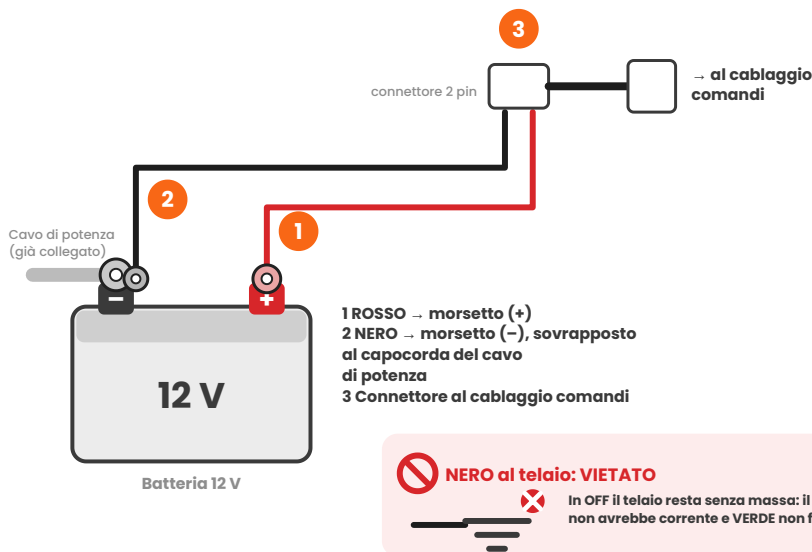
### Nota

I due terminali del relè sono equivalenti: il sistema funziona allo stesso modo se si invertono BATTERIA e MOTO. L'importante è che il negativo originale e il cavo W89 stiano ciascuno su un terminale diverso.

## SEZIONE 6 · INSTALLAZIONE

## 6.4 Alimentazione del circuito di comando

Il cavo di alimentazione del comando ha due fili sottili con capocorda ad occhiello. Alimentano il relè e i pulsanti; **non sostituiscono** il cavo di potenza.



Collegamento dei fili ROSSO e NERO di comando

- 1 Capocorda **ROSSO**: posizionarlo sul morsetto **positivo (+)** della batteria insieme al cavo positivo originale della moto e serrare il morsetto. Far passare il filo protetto, lontano da bordi metallici.
- 2 Capocorda **NERO**: andrà sul morsetto **negativo (-)**, sovrapposto al capocorda del cavo di potenza W89. Lasciarlo pronto: si serra alla messa in servizio (6.8).
- 3 Inserire il connettore a 2 pin del cavo di comando nel connettore corrispondente del cablaggio comandi fino a sentire il clic.

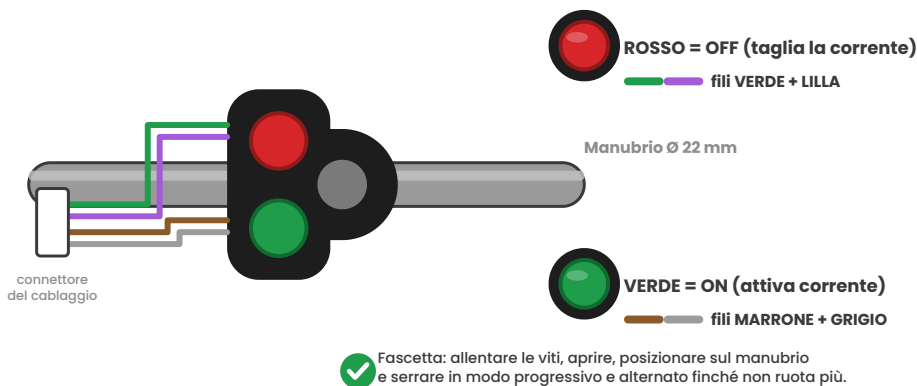
### VIETATO collegare il NERO al telaio

Con il sistema in OFF il telaio resta senza massa. Se il nero andasse al telaio, il circuito di comando resterebbe senza alimentazione e il pulsante VERDE non potrebbe riattivare il sistema. Non collegare nemmeno il ROSSO o il NERO ad altri punti dell'impianto, né prolungarli.

## SEZIONE 6 · INSTALLAZIONE

## 6.5 Pulsanti: modello B01

Il B01 include il comando al manubrio con i due pulsanti integrati e una fascetta per manubrio Ø 22 mm.



Montaggio del comando B01 e colori dei fili di ciascun pulsante

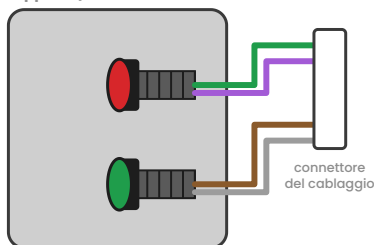
- 1 Scegliere la posizione sul manubrio: accessibile a moto ferma, ma **dove non possa essere premuto per sbaglio** guidando, appoggiando la mano o con il guanto (sezione 4). Accanto al blocchetto sinistro, rivolto verso il pilota, è di solito una buona scelta.
- 2 Allentare le viti della fascetta, aprirla e posizionarla sul manubrio. Serrare le viti in modo progressivo e alternato finché il comando non ruota più. Non forzare la filettatura.
- 3 Collegare i fili del comando al cablaggio: **pulsante ROSSO (OFF)** = fili VERDE + LILLA; **pulsante VERDE (ON)** = fili MARRONE + GRIGIO. Ogni pulsante ha due fili e non importa quale dei due vada a ciascun terminale dello stesso pulsante.
- 4 Far passare il cablaggio lungo l'impianto originale della moto fino al relè, lasciando gioco per la **sterzata completa del manubrio** da entrambi i lati. Verificarlo sterzando a fondo prima di fissare con le fascette.

## SEZIONE 6 · INSTALLAZIONE

## 6.6 Pulsanti: modello B02

Il B02 non include il supporto manubrio: i due pulsanti si montano nel punto scelto dall'utente (un supporto, un fianchetto, l'interno di una carena...).

Supporto / carena dell'utente



Senza supporto manubrio: ogni pulsante si monta in un foro del supporto scelto dall'utente.

Stessi colori del B01:

— ROSSO (OFF)

— VERDE (ON)

Verificare il diametro del corpo filettato prima di forare e proteggere la zona dall'acqua sul lato posteriore.

Montaggio libero dei pulsanti B02

- 1 Scegliere una posizione **protetta** e accessibile a moto ferma, dove i pulsanti non possano essere premuti per sbaglio né ricevere acqua in pressione. Evitare zone a portata di mano durante la guida.
- 2 Verificare il diametro del corpo filettato di ciascun pulsante e praticare due fori di quel diametro. Sbavare e proteggere il metallo dalla corrosione.
- 3 Inserire ogni pulsante dal davanti e serrare il dado da dietro senza forzare. Disporre il **ROSSO** e il **VERDE** in modo che si distinguano chiaramente al tatto o alla vista.
- 4 Collegare i fili al cablaggio con gli stessi colori del B01: **ROSSO (OFF)** = — VERDE + — LILLA · **VERDE (ON)** = — MARRONE + — GRIGIO.
- 5 Far passare il cablaggio fino al relè lungo l'impianto originale e proteggere il retro dei pulsanti dall'acqua.

### Nota

Se si monta il B02 sul manubrio con un supporto proprio, seguire anche le indicazioni del punto 6.5 sulla posizione del comando e sulla sterzata completa.

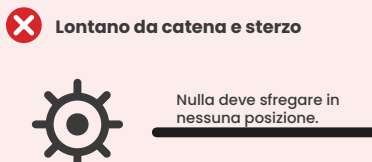
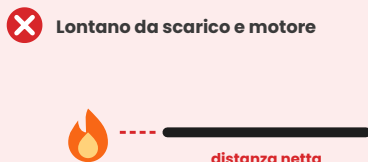
## SEZIONE 6 · INSTALLAZIONE

## 6.7 Connettore a 6 pin e organizzazione dei cavi

### Connettore a 6 pin



### Organizzazione dei cavi



Regole per il percorso e il fissaggio dei cavi

- 1 Fissare tutti i cavi con fascette ogni 15-20 cm, seguendo il percorso dell'impianto originale della moto. Non stringere le fascette fino a deformare l'isolamento.
- 2 Lasciare gioco al manubrio e nella zona della sospensione: i cavi non devono mai andare in tensione in nessuna posizione.
- 3 Tenere i cavi lontani da scarico, motore, catena e da qualsiasi bordo tagliente. Proteggere i passaggi con guaina o nastro.
- 4 Chiudere coperchi e sella verificando che non schiaccino alcun cavo.

## SEZIONE 6 · INSTALLAZIONE

## 6.8 Messa in servizio e verifica

- 1 Verificare che il morsetto **(+)** sia collegato e serrato (cavo positivo originale + capocorda ROSSO di comando).
- 2 Collegare al morsetto **(-)** il capocorda del **cavo di potenza W89** e, sovrapposto, il capocorda **NERO** di comando. Serrare saldamente il morsetto. Sul morsetto **(-)** non deve restare nessun altro cavo.
- 3 Premere una volta il pulsante **VERDE**. Si deve sentire un clic nel relè.
- 4 Inserire il quadro: la strumentazione deve accendersi normalmente. Avviare il motore per qualche secondo e **spegnerlo con la chiave** (mai con il pulsante ROSSO).
- 5 A motore spento, premere il pulsante **ROSSO**: la moto deve restare completamente senza corrente (né quadro, né luci, né orologio).
- 6 Premere di nuovo **VERDE** e verificare che tutto torni a funzionare. Il sistema è pronto.

### Verifica funzionale dopo l'installazione



Eseguire la prova a motore spento. L'unico modo per sapere se il sistema è in ON è che la moto abbia corrente: il sistema non ha spia luminosa.

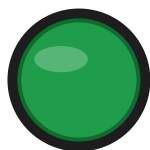
Sequenza di verifica funzionale

### Dopo i primi 50 km

Verificare il serraggio dei terminali del relè e dei morsetti della batteria e che nessun cavo si sia spostato o sfregghi. Se un terminale è caldo al tatto dopo la marcia, è allentato: serrarlo.

## SEZIONE 7

# Uso quotidiano

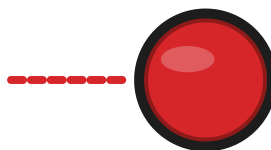


## VERDE = ON

Attiva la corrente.  
Una pressione breve;  
il relè fa un clic.



**Il relè memorizza lo stato:  
non serve tenere premuto  
e non consuma nulla a riposo.**



## ROSSO = OFF

Taglia la corrente.  
Solo a motore spento  
e moto ferma.



**Non c'è spia. Se la moto non ha corrente e la batteria è a posto, il sistema è in OFF:  
premere VERDE. Prima di partire, verificare sempre che il quadro si accenda.**

I due pulsanti e lo stato del relè

## Per scollegare la batteria (OFF)

Con la moto **ferma e il motore spento con la chiave**, premere il pulsante ROSSO. Tutta la moto resta senza corrente e la batteria non si scarica. È la posizione consigliata per soste di più giorni, garage, rimessaggio invernale o trasporto.

## Per riattivare (ON)

Premere il pulsante VERDE. Si sente un clic e la moto ritrova la corrente. Inserire il quadro e verificare che la strumentazione si accenda prima di partire.

### Mai in marcia

Il pulsante ROSSO va premuto solo con la moto ferma e il motore spento. Premerlo in movimento provoca lo spegnimento del motore e di luci, quadro e ABS, oltre a possibili danni all'elettronica (sezione 4).

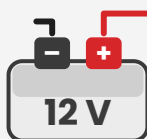
### Note d'uso

Il relè ricorda il suo stato per quanto tempo passi e non consuma nulla a riposo. Dopo lo scollegamento, la moto può perdere l'orologio, il parziale e alcune impostazioni utente: è normale.

## SEZIONE 8

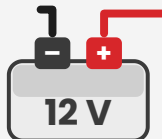
# Situazioni particolari

## Caricabatterie / mantenitore



Con il sistema in OFF, la presa della moto non raggiunge la batteria: collegare ai morsetti.

## Avviamento con cavi



Pinza negativa al morsetto (-) della batteria, non al telaio: in OFF il telaio non ha massa.

## Allarme, GPS, immobilizer



Ogni dispositivo alimentato dalla batteria resta senza corrente in OFF. Valutare se conviene.

## Batteria molto scarica



Con tensione molto bassa il relè può non passare in ON. Caricare la batteria e premere di nuovo VERDE.

Casi comuni che conviene conoscere

## Caricabatterie o mantenitore

Con il sistema in OFF, la presa della moto (SAE, USB, accendisigari) non è collegata alla batteria. Collegare il caricabatterie **direttamente ai morsetti** della batteria, oppure mettere il sistema in ON durante la carica.

## Avviamento con cavi o avviatore portatile

Mettere il sistema in ON. Collegare la pinza positiva al morsetto (+) e la **pinza negativa al morsetto (-) della batteria** (non al telaio: se il relè fosse in OFF, il telaio non avrebbe massa).

## Allarme, localizzatore GPS, immobilizer, USB con memoria

Qualsiasi dispositivo alimentato dalla batteria smette di funzionare in OFF. Se allarme o localizzatore devono restare attivi, mantenere il sistema in ON o valutare se lo staccabatteria è adatto al proprio uso.

## Batteria molto scarica

Il relè ha bisogno di una tensione minima per commutare. Se la batteria è molto scarica, premendo VERDE potrebbe non sentirsi il clic: caricare la batteria e riprovare.

## SEZIONE 9

## Manutenzione

- Ogni **6 mesi** (e dopo i primi 50 km): verificare il serraggio dei terminali del relè e dei morsetti della batteria e lo stato dei cavi, in particolare del filo ROSSO di comando.
- Pulire il comando e il relè solo con un panno umido. **Non applicare prodotti chimici**, solventi o grasso sui contatti.
- Se compare corrosione su un terminale, pulirlo e applicare un protettivo per morsetti; se il terminale è danneggiato, non ripararlo: sostituire il componente.
- **Non aprire il relè** né i pulsanti. Non contengono parti riparabili dall'utente.

## SEZIONE 10

## Risoluzione dei problemi

| Sintomo                                                    | Causa probabile                                                             | Soluzione                                                                                  |
|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>La moto non ha corrente</b>                             | Sistema in OFF                                                              | Premere VERDE e inserire il quadro                                                         |
| <b>Premendo VERDE nessun clic né corrente</b>              | Batteria molto scarica; filo di comando allentato; NERO collegato al telaio | Caricare la batteria; verificare i capicorda ROSSO/NERO e il loro collegamento ai morsetti |
| <b>Un pulsante non cambia lo stato</b>                     | Fili del pulsante collegati male o colori invertiti                         | Verificare le coppie VERDE+LILLA (ROSSO) e MARRONE+GRIGIO (VERDE)                          |
| <b>Corrente intermittente, luci che lampeggiano</b>        | Terminale del relè o morsetto allentato                                     | Serrare la viteria di potenza e i morsetti                                                 |
| <b>In OFF c'è ancora corrente</b>                          | Un cavo di massa è rimasto sul morsetto (-)                                 | Portarlo al terminale MOTO del relè (6.3)                                                  |
| <b>Relè o terminale caldo dopo la marcia</b>               | Collegamento allentato o terminale sporco                                   | Serrare o pulire. Se persiste, smettere di usare il sistema e contattare il produttore     |
| <b>Il caricabatterie sulla presa della moto non carica</b> | Sistema in OFF                                                              | Caricare direttamente ai morsetti o mettere in ON                                          |

## SEZIONE 11

## Garanzia e conformità

Questo prodotto è coperto dalla **garanzia legale** applicabile ai consumatori nel paese di acquisto (in Spagna e nell'Unione Europea, 3 anni dalla consegna). Conservare la prova d'acquisto.

La garanzia non copre i danni causati da un'installazione errata, dall'uso su sistemi diversi da 12 V CC, dall'azionamento del sistema con il motore acceso, dalla modifica di cavi o terminali, né da urti, acqua in pressione, prodotti chimici o normale usura.

Il produttore dichiara che questo prodotto è conforme alla normativa dell'Unione Europea applicabile. La dichiarazione di conformità può essere richiesta all'indirizzo di contatto indicato sotto.

## SEZIONE 12

## Smaltimento (RAEE)



Il simbolo del bidone barrato indica che questo prodotto non deve essere smaltito con i rifiuti domestici. A fine vita, consegnarlo a un **centro di raccolta** o a un punto di raccolta per apparecchiature elettriche ed elettroniche. Così si recuperano i materiali e si evita l'inquinamento.

## SEZIONE 13

## Dati del produttore

|                   |                                                          |
|-------------------|----------------------------------------------------------|
| <b>Produttore</b> | W89 Technologies                                         |
| <b>Indirizzo</b>  | Camilo Veiga nº 6 · 36208 Vigo (Pontevedra) · Spagna     |
| <b>Contatto</b>   | tienda@w89technologies.com                               |
| <b>Prodotto</b>   | Staccabatteria 12 V per motociclette · W89 B01 / W89 B02 |
| <b>Manuale</b>    | Rev. 1.1 · Settembre 2026 · Italiano                     |

Annotare qui il lotto o il numero di serie indicato sulla confezione:

-----



TECHNOLOGY YOU CAN TRUST ON EVERY RIDE

W89 Technologies · Camilo Veiga nº 6 · 36208 Vigo (Pontevedra) · España  
[tienda@w89technologies.com](mailto:tienda@w89technologies.com)

Rev. 1.1 · Septiembre 2026