

Ett förslag på monterings- och användarinstruktioner

Först och främst vill vi börja med att tacka för att ni valt en modul från oss! Vi hoppas monteringen kommer gå snabbt och enkelt, det är bara att återkomma till oss om det är några konstigheter eller frågetecken. Är man två personer och har läst igenom detta innan så brukar det ta ungefär 2 timmar att montera modulen.

Denna fil skickas till våra kunder via mejl, vill ni hellre ha den utskriven så återkommer ni! Vår rekommendation är att ni läser igenom manualen innan ni påbörjar er montering, så att ni har en bra överblick innan man börjar. Separat har ni fått en manual över själva modulen och även denna ligger på vår hemsida för nedladdning!

Kort summering innan man startar

Rörande montering finns det många olika sätt att göra det på och det finns egentligen inget rätt eller fel så länge den sitter bra och stabilt. Fabrikens rekommendation är att man lägger en gummilist på bilens långsidor där vinkeljärnet sitter, man popnitar sedan ett vinkeljärn längs modulens långsida och lägger modulen på gummilisten. Vinkeljärnet sätts sedan fast i bilens chassi med en genomgående mutter på metallisten som går ned på flaket.

Har man plastinrett flak kan man ta bort plasten där som bultarna skall sitta så att man kommer åt eller alternativt använda en blindnitmutter om baksidan är stängd.

Monteringsstillbehör enligt ovan ingår. Mörka popnitar är för montering i aluminiumprofilen och silvriga popnitar är för montering i sandwichmaterialet (rekommendation är att montera vinkeljärnet i aluminiumprofilen vilket är klart vanligast och enklast). Vår rekommendation är att ha vinkeljärn på 120 cm på båda sidorna och inget i fram.

Det medföljande limmet läggs mellan modul och vinkeljärn, glöm ej att använda detta! Därmed sitter modulen fast med såväl med lim som popnitar. Popnitarna sätts förslagsvis med ungefär 10 cm mellanrum. Popnitarna är 4,8 mm tjocka och vi brukar där använda en 5 mm borr, för M8 bultarna som går in i chassit brukar vi använda en 8,5 mm borr. Bultarna monteras sedan genom två fasta 13 nycklar. Bultarna skall inte ha någon tyngd på sig utan enbart som en säkerhet om bilen skulle snurra.

Modulen skall inte limmas fast i bilen eller nitas fast enligt fabrikenes rekommendation, sitter den med bult är den lätt att ta bort bilen och blir ett löst tillbehör. Därmed inte heller krav på tredje bromsljus. Rörande elinstallation så läs på manualens sista sida.

Vår rekommendation är att man en gång per år lyfter upp modulen från flaket så att man kan inspektera och se att alla nitar sitter fast och att vinkeljärnet sitter stumt med klister och nitar. Även här att man kontrollerar så att bultarna sitter korrekt, inte för hårt och inte för löst.

Vid transport är modulens fläktkåpa avmonterad för att inte få skador under transporten. Denna ligger tillsammans med monteringskittet och sätts enkelt fast i halsen på fläktventilens nedre del. Skruv, låsbricka och distans ligger med löst så sitter det blindnitmutter i halsen så bara att montera på. Detta görs enklast som första steg. Vid fläktkåpan ligger även modulens nycklar.

Bilens belastning

Vissa kunder har frågat om lämmsidorna på bilen och vad de klarar av. Ser man till en modul så väger den runt 180 kg beroende på utformande -alltså inte mycket mer än en vanlig flakkåpa. Vi skickar väldigt många moduler till auktoriserade bilåterförsäljare. Ingen av dessa har påpekat något om vikten eller modulens belastning. Dock så säljer vi enbart själva modulen och vi rekommenderar att man kontaktar sin bilåterförsäljare om man har några frågor rörande belastning eller vad just er bil klarar av. Vi bygger modulerna så som man som kund vill ha det och detta är en generell produkt, efter kunds önskemål, som man som kund kan montera på olika produkter såsom släpkärror, flaksidor, flakgolv, chassin. De är inte tillverkade efter en speciell bilmodell, eller tillsammans med ett bilmärke utan vi säljer utefter kunders önskemål!

Vi har hört om ett fåtal kunder som fått sprickor i sina skärmar på bilen, detta har då enligt vad bilproducenterna sagt till oss, inte handlat om tyngden från modulen. Istället har det enligt dem handlat mer om hur man kört med bilen och belastat den färdmässigt. Att man t.ex. kört på "sämre" vägar och att bilen då fått kraftiga tryck via bilens dämpare.

Vill man, eller är man osäker, så är det enkelt att säkra upp den undertill med en "stötta" eller ställning men det är inget vi hittills hört som en rekommendation från någon biltillverkare men är ni osäkra så kontakta ansvarig för ert bilmärke. Vi ansvarar för själva modulen men inte ev. sprickor i ett chassi på bil. Det är upp till varje kund/användare (beställare) att kolla rörande ev. vikter och begränsningar för flaket hos respektive biltillverkare om de har några begränsningar.

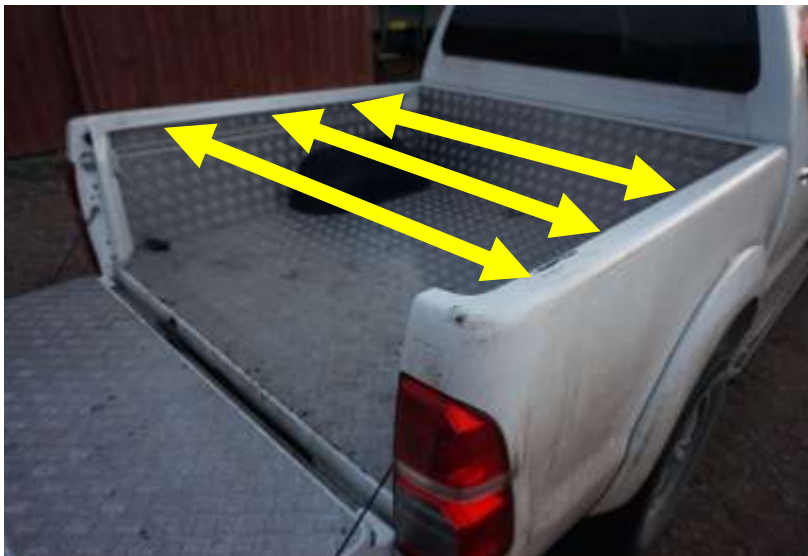
Sett till nya Amarok och Ford Ranger som byggs på likvärdiga chassin så finns det som tillval för dessa att man kan ha en förstärkning på flaket. Denna skall man ha om man skall ha en kåpa på flaket -kontakta bilfirman där bilen köptes för att stämma av om förstärkning finns på er bil. Detta går även att installera i efterhand vid Volkswagen eller Ford.

För vissa bilmodeller, t.ex. Ford och Amarok från 2023 och framåt sitter det plastkanter som standard på såväl höger som vänster sida samt på baklämmen. Dessa lister rekommenderar vi att man tar bort då de inte är så stabila. Väljer man att ha kvar listen på baklämmen kan man behöva bygga upp modulen högre för att kunna öppna och stänga. Bäst brukar där vara att ta bort skyddet även på baklämmen.

Placering av vinkeljärn

Vinkeljärnen är som standard, vid denna manuals skrivande, 120 cm långa för de vanliga dubbehyttade pickuperna och då behöver de sällan kapas av utan man får en enklare montering.

Det är viktigt att vinkeljärnen ligger stumt mot bilens flaksida så att man inte får belastningar eller tryckningar. Här finns 2 olika alternativ. Många kunder mäter först på bilens flak och ser det fria avståndet och sätter därefter fast vinkeljärnen på modulen.



Ovan är en Hilux och på vid de 3 gula markeringarna (främre ca 20 cm från främre lammkant, mitten ca 60 cm bak och bakre ytterligare 60 cm bak) var avstånden 150 cm. Modulen som skall monteras är 160 cm bred och det sitter vinkeljärn på var sin sida som är ca 6 cm breda.

Vinkeljärnen monteras i ytterkant på modulens profil, ca 20 cm från fronten, de monteras utan att lyfta på modulen på flaket för att mäta. Detta är ett smidigare sätt att montera. Vinkeljärnen sitter då med ett avstånd om ca 148 cm och på flaket är det fritt om ca 150 cm. Det blir en glipa om ca 1 cm per sida mellan vinkeljärn och chassi, här är det oerhört viktigt att man anpassar en distans så att det ligger tätt emot inte en glipa viket ger felaktiga belastningar.



Alternativt så lägger man först på vinkeljärnen på bilen, kryper in under flaket och ser till så att vinkeljärnen ligger kant emot kant på flaket och markerar vart vinkeljärnet skall sitta. Man lyfter därefter av modulen och monterar vinkeljärnen. Här ligger vinkeljärnet emot lämmsidorna och inga distanser behövs.



- 1** ha ett flak som är fritt och rent.
- 2** ha en fri kant under så att bultarna lätt kan sättas fast.
- 3** lägg på gummilisten (monteringslisten) på lämmen och sedan lägg vinkeljärnet ovanpå.
- 4** lägg vinkeljärnet mot kanten så det ligger emot för bästa stabilitet. Ligger det inte emot behöver man använda brickor / mutter som distans så att det blir tätt.



- 5** Lägg på modulen på vinkeljärnen



- 6** Använd hammare för att få vinkeljärnet att ligga emot metallisten



6 Kryp in under modulen och markera vart ni vill ha vinkeljärnet med en penna



7 Ser man till en Amarok så är flaket konkavt och därmed blir vinkeljärnet vinklat varvid svårt att mäta och därmed lättare att rita ut.

Viktigt är att vinkeljärnen vinklas utåt, likt bilderna ovan, så att de ligger mellan modul och flak, därmed sitter modulen absolut bäst om en olycka skulle ske.

De medföljande skruvarna är anpassade för att passa då vinkeljärnet ligger kant emot kant och väljer man en distans kan man där behöva en lite längre M8 skruv men det är en standardskruv så lätt att hitta i precis rätt storlek för era behov!

Fastsättande av vinkeljärn

Därefter vet man vart vinkeljärnen skall sitta på modulens undersida och det är bara att montera fast. Enklast står modulen på högkant, med frontväggen neråt. Likt den kom på pallen, var bara noga att ha papp / gummilister under så att inga skador uppstår.

För att göra det så enkelt som möjligt kan man förborra hål i vinkeljärnen för såväl popnitar som genomgående bult. Vi brukar sedan även förborra i själva modulen så att det är klart för popnitarna men avvakta med borrningen i bilen då det är enklare att göra sist. Modulens profil är tvådelad innuti, den yttre delen är helt öppen vilket gör att det är lätt att dra elkablar i denna och i den andra delen sitter sandwichelementen, därmed blir det som en "vägg" i mitten av profilen. Därmed är det dumt att sätta förborrningen precis i mitten av profilen utan de flesta kunder sätter den hellre ca 2 cm från yttersta kanten.

Skulle man borra i mitten märker man detta och kan då flytta de andra för att få det hela lite enklare arbetsmässigt.

Under modulen sitter det på varje längsgående profil 2 förborrade hål, dessa är för vattenavrinning om det skulle samlas vatten i profilerna. Sätter man vinkeljärnen över dessa hål är det bara att man borrar ett nytt hål under vinkeljärnet så att vatten som kan vandra i profilen kan åka ut någon annanstans.

Det medföljande karrosseriklistret läggs på vinkeljärnet, en bra mängd på hela. Därefter popnitar man fast vinkeljärnet i modulen med klistret emellan. När man popnitar trycks listen fast och klistret åker då lätt ut på kanten. Var snabba att torka av överflödigt klister innan det torkar.



Var här noga med att använda rätt färg på popnitarna (mörka för montering i aluprofil eller silvriga för sandwichmaterial) samt att ni har med klistret. Nitarna i sig håller inte fast modulen över tid och inte heller enbart klistret utan man skall använda såväl klister som popnitar.



Fastsättande i bil

Vinkeljärnet sitter nu fast i modulen och det är bara att bulta fast modulen i bilen. Lägg gummilisten på bilens lämmar och lyft på modulen. Gå runt bilen och se så att den ligger rakt på flaket så att det ser snyggt ut. Därefter kryper man in under modulen och borrar hål i metallisten i bilen.

Har man redan förborrat i vinkeljärnen har man större delen av arbetet gjort. Fabriken rekommendation är 3 genomgående M8 bultar på var sin sida med låsmutter. Vi lägger sedan lite klister på gummilisterna så att dessa limmas fast i undertill i vinkeljärnet som ligger mot själva modulen. Så att de sitter ordentligt.

Lägger man inte vinkeljärnen precis emot bilens kant utan att man har en öppning mellan bilen och vinkeljärnen är det här väldigt viktigt att man använder distanser (brickor) i rätt tjocklek så det blir helt stumt. Har man inte distans med rätt storlek får man ett tryck från vinkeljärnet mot modulen vilket gör att den yttre tätningen kan ge efter lite. Att man därmed pga monteringen får en öppning genom det hårda trycket. Läs mer under silkon i vår manual, skulle så ske och man får in vatten i modulen är det enkelt att korrigera skyddet så att det blir tätt.

Bultarna som sitter i bilen skall ALDRIG ha en belastning på sig utan dess syfte är att modulen sitter fast om bilen t.ex. skulle volta. Bultarna skall kunna sättas i och ur utan handkraft och sen dras åt så att de sitter men inte för hårt. Bultarna rekommenderas att ett par gånger per år kontrolleras så att inte modulen åkt ned något vilket då kunnat innebära att modulens belastning är på bultarna.

Att använda en egen list mellan modul och bil går jättebra men vad då noga med att det är en väderbeständig list som inte trycks ihop utan alltid har kvar sin höjd oavsett tryck.

Tätning

Tätning är en sådan sak som det finns väldigt många olika alternativ till och det som en kund tycker är det bästa gillar inte en annan utan vill ha det på ett annat sätt. Det finns väldigt många olika sätt men det är helt upp till en själv som användare hur man vill ha det och vad som passar en själv bäst. Vi säljer en universal produkt gjord för flera olika bilmodeller och här tätar man som kund upp det som man vill ha det.

Gummilisten på sidorna gör att modulen inte ligger metall mot metall mot bilen vilket gör att man undviker skador på bilen från modulen samt att man får lite dämpning i modulen.

Gummilisten bygger c:a en cm vilket gör att modulen kommer upp lite. Därmed kan man även utan problem öppna baklämmen. Allt för att det inte skall bli några skador på bilen och att inverkan på bilen blir minimal vid monteringen.

För montering av bilfirmor, här vår absoluta rekommendation att ni stämmer av med slutkund hur man vill ha det tätat.

Vill man som användare ha det lite lägre så kan man lägga på en egen tunnare list. Prova då först så att man kan öppna baklämmen ordentligt samt att man får ha lite koll på ev. skakningar från bilen. Viktigt bara att man har en stump list så att inte modulen kan hoppa, har man en för mjuk list kan man få felaktiga belastningar i profilerna och därmed kan yttre tätskiktet skadas och det kan även ge skador på bilen.

Modulerna har olika längd men våra vinkeljärn är som standard 120 cm för att monteringen skall gå enklare. Under vinkeljärnet har man sen en medföljande gummilist. Därmed får man en öppning på sidorna fram och bak, här är vår rekommendation en självhäftande gummilist om man vill täta upp det. Skulle man sätta monteringslisten på hela modulens längd så skulle den börja fladdra över tid då man saknar vinkeljärn på hela längden och de flesta bilar är även sneddade i bak. Därmed blir det inte bra att ha monteringslisten hela vägen utan en självhäftande tätningslist. Kollar ni i vår webbshop och söker på tätningslist så kan ni se två olika varianter som vi brukar använda.

Sedan har man, tack vare gummilister och vinkeljärn, en öppning i fram och i bak. Här är tanken att man skall ha en luftgenomgång för att torka upp på flaket. Kör man t.ex. smutsiga saker, skjutet vilt och liknande vill man ju enkelt kunna spola av och då gör luftspalten att det torkar upp.

Då modulen, allt som ofta, ligger över flaket gör vattenavrinningen att vatten kommer över och de flesta kunder upplever att det inte kommer in saker i denna spalt. Det är oftast när man tvättar med slang underifrån som det kommer in eller när det är riktig yrsnö och det ändå kommer på alla ställen.

Vill man ha det helt tätt är det inga problem och då kan man bara täta det i efterhand, efter att modulen väl är monterad. Tätar man det en gång så är det ju klart och man har det tätt!

Vill man täta i efterhand brukar vi rekommendera en skumgummilist eller ren gummilist, vi har några olika varianter i vår webbshop och det går även att köpa i många butiker. Skumgummilisterna finns oftast i lite större storlekar och trycks lätt ihop vilket gör det tätt mot damm, dock släpper skumgummi lättare in vatten. Gummilister är oftast lite mindre men stoppar vatten lite bättre.

Vår rekommendation är dock att man har det öppet först och sedan tätar i efterhand om man tycker att behovet finns! Ser man t.ex. till L200 så är det väldigt öppet i fram där lämmen på höger och vänster sida är betydligt högre än i mitten. Även i bak sluttar lämmen på många bilar och har man helt öppet i bak i sin modul utan golv så blir ju ingången större.

Vill man täta upp baktill och har golv under så brukar det bästa vara att skaffa en mjuk list likt en badrumslist som man sätter under modulen i golvet under hundboxarna. Så att man kryper in under modulen, stänger lämmen, sätter sedan listen emot dörren och så får man det tätt utan någon inverkan på själva modulen eller bilen och inget slits eller repas.



L200 har det absolut mest sluttande flaket och där har några kunder satt en platta i fram och en extra kant ibak. Gör man det en gång så har man det ju klart och det sitter alltid där.



L200 där man även satt en list som sluter emot baklämmen.

Vit Amarok där kunden har 2+2 så helt öppet i bak utan sandwichgolv. Där har han satt en bockad plåt som även går emot läm kanten.



Till höger är det en svart hilux där kund satt på en list som även fungerar för att låsa baklämmen lite.



Alla bilar har väldigt olika utföranden och avstånden skiljer beroende på ev. inredning på flaket, lister på sidorna, monteringslister, årsmodell på bil. Därmed finns ingen universal lösning då det finns så många olika faktorer som styr. Därmed behöver tätningen göras när modulen väl är monterad och på plats.

Tätning för modul utan golv i bak

Väljer man en modul utan golv i bak så är det som standard, att aluprofilen i bak sitter kvar om inte utrymmet i bak blir för kort. Denna sitter kvar för att modulen skall hållas rak under transport samt att den kommer rak under monteringen. Sitter den inte fast från början är det stor risk (beroende på fri storlek i bak) att modulen kommer snett på bilen och ger sämre stabilitet över tid.

Har man en modul 2+2 då man har runt 40 cm fritt kvar i bak så tas balken oftast av från produktionen.

Sitter listen kvar, så sågar man då som sista steg i en montering därmed bara av denna listen. Vi brukar sedan rekommendera att man kapar den avkapade metallprofilen ytterligare någon cm och sätter fast denna i stora luckan i bak. Därmed så sluter dörren an lite bättre med den avsågade delen och man får en mindre glipa. Vill man senare ha det helt tätt här kan vi t.ex. rekommendera en borstlist eller gummilist som går ner lite och sluter det hela helt tätt.

Som standard ingår 8 svarta pluggar som man sätter i den avsågade profilen så man får det snyggt. Antingen ligger alla 8 med löst om balken är kvar och är balken avsågad sitter 4 st redan fast i modulen och 4 st kommer med löst.

Det skall alltså efter monteringen INTE vara så att balken i bak sitter kvar likt bild 1 på nästa sida. Denna skall tas bort så att man får frihöjd från modulen innertak till bilens flakgolv och enkelt kan lasta in sitt gods.



Innan balken sågats av



Hålen man sätter plastpluggarna



Plastpluggar monterade



Avsågad balk utan att balken fästs i dörren



Avkapad balk som monterats fast i stora luckan i bak med 3 st skruv. Då sitter profilen inte i vägen när dörren är öppen samtidigt som den sluter an väldigt bra när man stänger dörren.



Här får man det hela precis som man vill, de absolut flesta har det lite öppet så att luften skall cirkulera men vill man ha det helt tätt är det som sagt inga problem alls men det måste göras som ett sista steg efter att modulen är monterad på bilen.

Vissa kunder väljer där att sätta en bredare gummilist i stället för balken, andra sätter balken och har det så. Sen kan man även sätta likt en bortlist på balken så att det sluter tätt. Finns som sagt väldigt många olika sätt. Att få det tätt är inga svårigheter utan mer att som använder behöver tänka till ordentligt hur man vill ha det.

Eldragning

Rörande eldragningen kan man göra lite som man själv vill. Under modulen kommer det ut 2 kablar och när dessa ansluts till en plus och minuspool så fungerar allt. Så all el är klar och fungerande från produktion. Har man ett vapenfack kommer kablaset vanligtvis ut under detta. Har man istället en modul utan laddfack kommer profilen ut i ena profilen i bak som standard om man som kund inte säger annat. Vill man flytta kabeln är det relativt enkelt och då bara att man från elcentralen följer kabeln och drar tillbaka den.

I modulen sitter inga säkringar, som standard, utan säkring sker vid anslutningen till strömkälla. Kopplar man in det på bilens ström, via ett befintligt uttag, så är det säkrat via bilens säkringar men det är alltid bra att sätta på en extra säkring.

För vår nya Facelift 2026 sitter en automatsäkring 10 Amp i laddcentralen men det är ändå bra att ha en extra säkring vid anslutningen till batteri.

Vid externt batteri är vår absoluta rekommendation att säkra upp mellan batteri och kablarna. Här kan man som standard använda en 7,5- 15 Amp säkring beroende på kabeltjocklek vilket brukar fungera gott och väl.

Ett batteri avger gaser (inte alla), vissa kan läcka batterisyra och många är tunga. Därmed är vår absoluta rekommendation att inte ha ett batteri i modulen utan under modulen på flaket. Har man en lastsläde är det bättre att bygga upp batteriet lite så att man slipper ha det inne i modulen. Väljer man ändå att ha ett batteri i kåpan får man vara noggrann så att golvet inte buktar, garantin täcker inte buktande golv pga batterier som är monterade inne i kåpan.

De flesta kunder har idag ett externt batteri under själva modulen. Då drivs modulen enbart av detta och man riskerar inte att tömma bilens batteri. Sedan kan man koppla in så att detta batteri laddas under färd eller om man har en extern laddare.

Det går även att koppla in modulens kablage direkt på bilens batteri, inkommande el från tidigare kåpa eller till bilens belysning. Vissa kunder har ett 12 volts uttag på flaket i bilen och då kan man även använda detta. Viktigt bara att om man kopplar det till externt batteri, eller bilens batteri, att man ser till att kablarna har rätt tjocklek efter sina egna behov samt att det är uppsäkrat ordentligt.

Modulens fläkt drar ungefär 2,8 Amp (33,6 watt) och LED belysningen drar lite mindre, så för modulens skull behövs inte så mycket ström utan det är mer vad man som användare vill ha.

Det finns många olika sätt och inget är skrivet i sten utan det är väldigt lätt att ändra i efterhand!

Modulens inkommande ströms kablage varierar lite över tid, där har vi (och haft)

Brun (Plus)

Blå (Minus)

Röd (Plus)

Svart (Minus)

Nummer 1 (plus)

Nummer 3 (minus)

Har man en modul med varvtalsregulator är det väldigt viktigt att man inte kopplar fel på plus och minus, iså fall bränns motorn på varvtalsgeneratoren och den behöver bytas ut.

Har batteriet en för låg spänning, så att det inte är laddat kan modulens led slingor få en annan färg. Skulle slingorna visa rött eller grönt är det oftast ett tecken på att spänningen i batteriet är alldeles för lågt och behöver laddas upp.

Viktigt att alltid kontrollera så att alla LED lampor lyser, har några slocknat/ändrat färg eller blivit varma skall man inte använda slingorna mer utan byta ut de omgående och innan vidare användning!

Om vissa dioder slocknat beror det i de flesta fall på att man fått en skada på led slingan genom att något slaget emot dioden. Fortsätter man använda dioden trots skadan finns en risk att plus och minus ligger emot varandra och ligger de så över tid med spänning och säkringen man använder inte känner av det då strömmen är så låg är risken att led slingan börjar ryka eller smälta och kan då brinna.

Därmed skall en skadad / defekt LED slinga kopplas bort direkt och inte användas mer. Ni kan läsa mer om detta i vår manual för modulen.

Dekor på vägg

Som standard, och vid leverans från oss, är alltid våra moduler och kärror med vita väggar. Detta har att göra med temperaturen i boxarna och risk för skador på modulen. Kulörerar man väggarna med en mörkare färg så drar detta åt sig solen och gör klimatet varmare i boxarna.

Sedan 2025 erbjuder vi armerade väggar mot ett litet pristillägg, har ni tankar på att foliera er modul måste ni lägga till detta tillval. Annars skall ni inte foliera er modul. Vid detta tillägg får man armerade väggar på utsidan vilka kan folieras säkrare. Tak skall aldrig folieras! Insidan av ytterväggarna är inte armerad men här påverkas det inte om man skulle få en spricka. Det går även att lägga till så att innerväggarna och taket är armerat om man som kund skulle önska detta.

Vid foliering har vi varit oerhört tydliga med information till våra kunder om riskerna med detta. Vi belyser det i vårt första mejl till alla intressenter, mejl som går ut inför leverans, alla som frågar om det får info, vi skriver det i vår manual för modulerna samt på vår hemsida. Ändå tar sig många kunder inte till sig informationen. Plastväggarna skall inte att kulöreras, vid kulörering bör man ha armerade plattor (tillval vid beställning) eller en tunn aluplåt under.

Solens strålar gör det varmt under dekoren och klistret mjuknar, vid kyla drar det ihop sig. Det kan då bli spänningar via klistret som drar ihop sig vilket med stor risk kan resultera i sprickor, dragning och tryckningar. Oftast sker detta vid kyla när klistret drar ihop sig men kan visa sig först senare.

Här kan man då få sprickor vid främst dörrar som går genom folie och plastmaterialet. Det har även skett att väggarna ser buktande ut, tak kan sjunka in, tätningen skadas, nitar vid handtag trycks ut och liknande saker. Vanligtvis kommer det på utsidan av modulen men kan även komma på insidan att man får en spricka och det kan även komma på väggarna på in och utsidan.

Nitar vid handtagen släpper oftast av belastningen från foilien och det visar lite vilket tryck det blir av foilien. Många kunder har trots uppmaningen ovan valt att foliera sin modul trots att de har de vanliga väggarna, de får sprickor likt bilderna på nästa sida men blir väldigt besvikna och ledsna.

Vår absoluta rekommendation är avrådan från att foliera modulerna vid vanliga väggar. Vi skulle förbjuda det om vi kunde.

Har man fått sprickor kan det dock lätt ordnas till och vissa kunder har även tagit hjälp av sitt försäkringsbolag. En dörr kan beställas ny och enkelt bytas ut men bästa lösningen kan vara att lägga en tunn aluplåt på utsidan. Då täpper man igen en spricka och får det starkt och stabilt.

Fabriken säljer inte sina produkter med folierade väggar just pga de skador som kan uppstå -tydligt här att fabriken inte anser att man bör foliera en modul. Är man bara medveten om riskerna är det inget problem!

Folierar ni er modul och det uppstår en spricka, eller skada, så är det inget som går på garanti då det beror på en ändring som är gjord av er som kund vilket vi här avråder från. Det är dock, likt ovan en exteriör sak och något som lätt kan åtgärdas, och inget som påverkar själva modulen i sig efter man åtgärdat det! **Vi avråder från foliering just pga att man som kund kan bli besviken när liknande skador uppkommer.**

Varför har då inte alla moduler armerade väggar? Det är i sig inte en kostnadsfråga utan att materialen beter sig lite olika. Armerade väggar som hålls vita blir gulaktiga över tid, samma sak som med båtar. Då behöver de gelcoatbehandlas över tid för att hålla sig vita. Har man en vit kåpa, vilket är det bästa för hundarna, då bör man ha standardväggarna som är av plast. Därmed finns ingen universell lösning att ha alla moduler med armerade skivor då det blir till nackdel om man inte ska foliera. Standardväggar av plast skall man ha om man vill ha det original, armerade plattor, eller tunn plåt under, om man vill ändra färg. **Konstigare än så är det inte och då blir alla kunder nöjda.**



Vindavvisare

Vindavvisaren är en extern produkt från en svensk tillverkare och de paketerar dessa, allt som behövs ligger i paketet. Vindavvisaren monteras via en pianolist högst upp på modulens kant och sen 4 fästen i själva modulen.

Placeringen väljer man själv hur man vill ha den men de flesta kunder sätter pianolisten högt upp och sen i mitten av modulen sett breddmässigt.

I monteringskittet från tillverkaren är det med nitar som skall sitta i pianolisten samt fästena. Det behöver inte sitta nitar i alla hål på pianolisten utan man kan fördela upp det. Har ni över nitar från monteringskittet till modulen kan ni även använda er av de nitarna. Iså fall silvriga för frontväggen och mörka för profilen.

Högst upp på insidan av vindavvisaren, på varsin sida, sitter det en pianolist. Pianolisten popnitas fast i modulens framstam så att vindavvisaren sitter kant i kant med profilens övre del.

Bilderna nedan visar lite hur det kan se ut. Det är med 4 fästen som skall sitta i modulens främre vita vägg, dessa sitter med en vantskruv mellan modul och vindavvisare.

Via vantskruvarna kan man sen justera vinkeln så att man får det som man vill ha det. Sätter man vantskruvarna med för hårt tryck så blir det lätt lite buktning på väggen över tid men det är inga problem.



Hoppas nu att ni får mycket nöje av er nya fina modul! Skulle det vara några frågor eller funderingar så är det bara att ni återkommer till oss. På vår hemsida finns även en manual för våra moduler och övriga produkter om det skulle vara något ni undrar över!