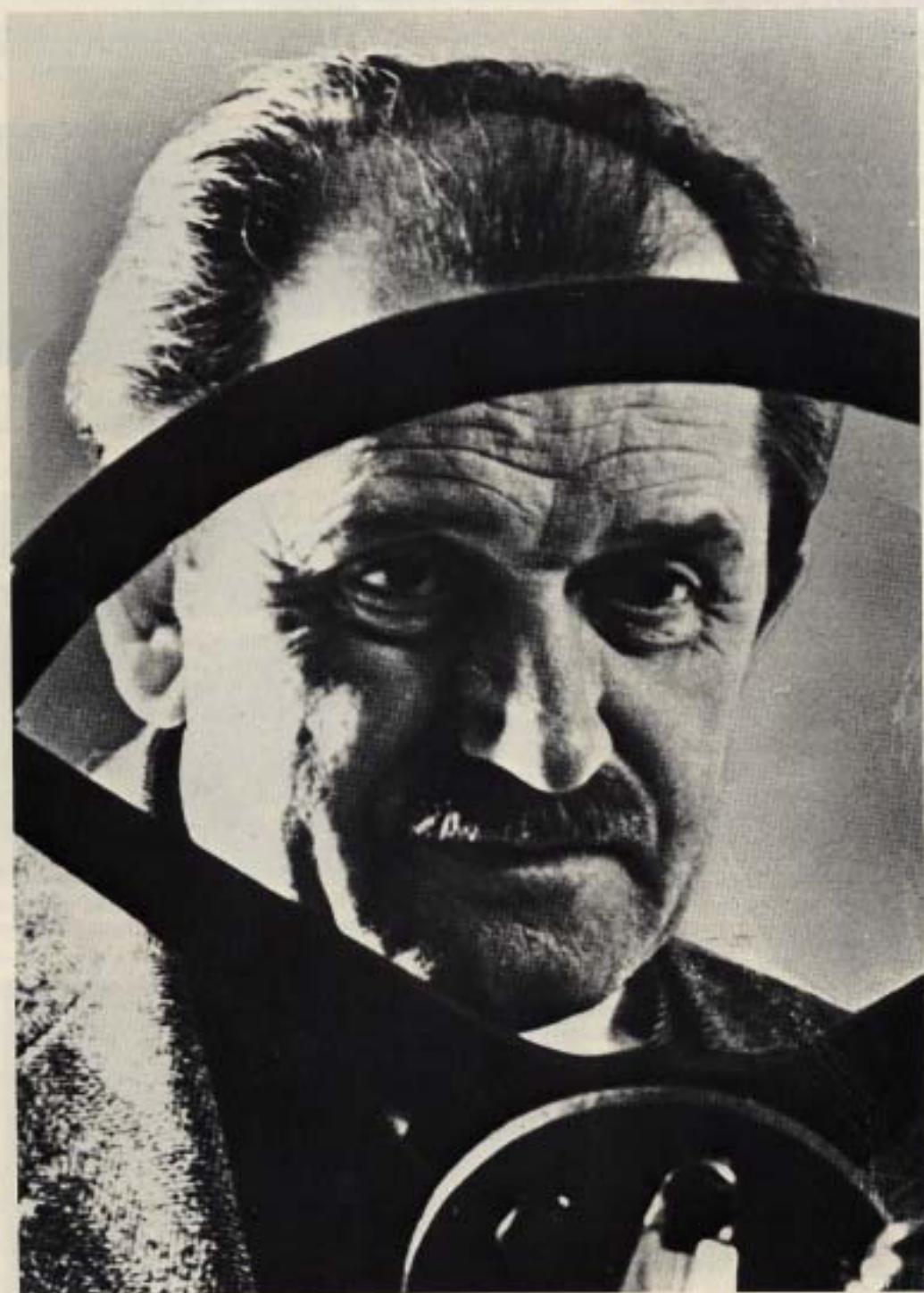


**INFORMATION**  
**VÄRT ATT VETA**

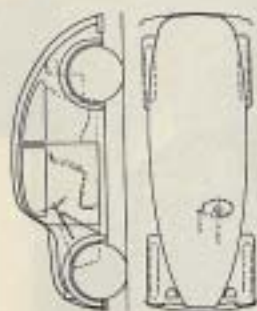


**Volkswagens historia**



# Volkswagens milstolpar

- 1934** omnämns Volkswagen-iden för första gången av den dåvarande tyska riksstyrelsen med anledning av invigningen av årets bilutställning. Avtal om konstruktion av en "Folkbil" träffas mellan Porsches konstruktionskontor och den tyska bilindustrins riksförbund.
- 1936** börjar vid slutet av året långtidsprov med tre prototyper under kontroll av Bilindustrins Riksförbund och tekniska högskolorna i Stuttgart och Berlin. Proven går över 50.000 km med varje bil (från 12/10 till 22/12). Det är serie VW 3.
- 1937** övertar Daimler-Benz tillverkningen av "VW 30"-serien. Var och en av dessa 30 vagnar tillryggalägger 80.000 km, totalt 2,4 milj. försökskilometer.
- 1938** läggs grundstenen till den nya Volkswagen-fabriken i närheten av Fallersleben, ca 80 km öst om Hannover. Genom beslut av landshövdingen i Hannover bildas, genom sammanslagning av ett antal mindre orter, en ny kommun som preliminärt får namnet "Stadt des KdF-Wagens". Utbyggnaden av fabriken börjar. Bildningen av bolaget Volkswagenwerk GmbH avslutas. Vid årets slut hade 169.741 KdF-sparare beställt en bil genom DAF, "Deutsche Arbeits-Front".
- 1940** startar Volkswagenwerk monteringen av en terrängvagn för den tyska armén. Vid slutet av året monteras den 1.000:e vagnen.
- 1942** börjar monteringen av amfibievagnen. Fram till krigsslutet monterades, av båda typerna, totalt ca 70.000 vagnar.
- 1944** förstörs genom talrika bombanfall ca 2/3 av fabrikshallarna. Vid slutet av året värderas krigsskadorna till ca 86 milj. Riksmark, vid krigsslutet var de uppe i 156 milj. Riksmark.
- 1945** marscherar amerikanerna in. Vid den tidpunkten bor det 17.109 personer i staden, av dessa är 8.234 tyskar. Fabriken sysselsätter ca 9.000 anställda. Omkring 336.000 Volkswagen-sparare har nu skrivit kontrakt. VW-staden får namnet Wolfsburg och under en kort tid går företaget under namnet "Wolfsburger Motoren-Werke". Förutom reparation av engelska arméfordon produceras fram till årsslutet 1.785 VW-bilar.
- 1946** produceras under hela året 10.020 Volkswagen-bilar.
- 1948** blir dipl.ing. Heinrich Nordhoff generalkdirektör för Volkswagenwerk. Den 25.000:e Volkswagen rullar av bandet. AB Scania-Vabis skriver kontrakt med Volkswagenwerk och blir svensk generalagent, 7 bilar beställs. En hjälporganisation för tidigare Volkswagen-sparare bildas, och de första två klagomålen från VW-sparare på uteblivna leveranser av VW-bilar kommer.
- 1949** skeppas två skalbaggar ut från Holland – målet är USA. En späd början på stora framgångar. Den 50.000:e Volkswagen rullar av bandet. Export-modellen presenteras – en VW med förbättrad utrustning till ett pris av 5.450 DM. Samtidigt presenterar Karmann-Ghia en fyrsitsig VW-Cabriolet.
- 1950** rullar den första Volkswagen-Transport av bandet och serieproduktionen startar den 8 mars med 10 vagnar per dag. Den 100.000:e Volkswagen rullar av bandet.
- 1951** har 250.000 Volkswagen tillverkats.
- 1953** grundas "Volkswagen do Brasil SA" för produktion av VW i Brasilien.
- 1954** når för första gången årsomsättningen över 1 miljard DM.
- 1955** debuterar VW-Karmann-Ghia-Coupé, utvecklad i samarbete med Karmann-fabriken. Den 1.000.000:e Volkswagen rullar av bandet. "Volkswagen of America, Inc." grundas i Englewood Cliffs, N.J. För första gången överstiger den genomsnittliga dagsproduktionen 1.000 bilar.
- 1956** invigs den nyuppförda transport-fabriken i Hannover.
- 1957** presenteras Karmann-Ghia-Cabriolet.
- 1960** ombildas Volkswagenwerk GmbH till aktieföretag. 40 % av aktiekapitalet ägs av västtyska staten och delstaten Niedersachsen tillsammans, 60 % fördelar sig på ca 1,5 milj. privata aktieägare. "Stiftung Volkswagenwerk" grundas för att ge stöd åt forskning inom teknik och vetenskap.
- 1961** börjar VW 1500 – en ny och större bil produceras. Den 11 år gamla tvisten mellan Volkswagenwerk och VW-spararna löses genom förlikning. Spararna får rabatt vid leverans av en ny VW eller kontant ersättning. För första gången överskrider årsproduktionen 1 milj. bilar.
- 1962** presenteras den första stationsvagnen – VW Variant. De första italienska "gästarbetarna" anställs.
- 1963** presenteras VW 1500 S som Limousine, Variant och Coupé.
- 1964** Grundas "Volkswagen de Mexico" Produktionen startar i den nya Volkswagen-fabriken i Emden.
- 1965** köper Volkswagenwerk Auto Union GmbH av Daimler-Benz. VW 1600 TL med fastback presenteras. Europas modernaste vindtunnel invigs i Wolfsburg.
- 1966** bildar Volkswagenwerk AG och Daimler-Benz ett gemensamt bolag för forskning och utveckling, Deutsche Automobilgesellschaft mbH.
- 1967** kommer den 500.000:e VW:n till Sverige.
- 1968** avlider professor Nordhoff, 69 år gammal. Dr Kurt Lotz övertar ledningen av koncernen. Den nya VW 411 presenteras. VW 1600 först i världen med elektronisk bränsleinsprutning. Den 15 miljonte Volkswagen rullar av bandet. Svenska Volkswagen AB bildas och blir generalagent för Volkswagen och Porsche i Sverige. Företaget ägs till 2/3 av Saab-Scania och till 1/3 av Volkswagenwerk AG. Volkswagenwerks nya provområde börjar byggas, med bl.a. 100 km vägar och en 21 km lång högfartsbana.
- 1969** bildas VW-Porsche Vertriebsgesellschaft mbH för försäljning av sportbilar från Volkswagen och Porsche. Den sjätte VW-fabriken börjar byggas i Salzgitter. Audi och NSU går samman i Audi NSU Auto Union AG där Volkswagenwerk AG äger 59,5 % av aktierna.
- 1970** börjar VW K 70 tillverkas vid den nya fabriken i Salzgitter.
- 1971** rullar den 600.000:e Volkswagen av bandet i Wolfsburg på dagen 23 år efter det att det första kontraktet mellan Volkswagenwerk och AB Scania-Vabis skrevs. Rudolf Leiding utnämns till ny koncernchef.
- 1972** rullar den 15.007.034:e "Skalbaggen" av bandet i Wolfsburg. Den passerar därmed det tidigare produktionsrekordet som innehades av Fords T-modell. VW-Diagnos med dator införs i Sverige. Volkswagens säkerhetsbil, ESVW, visas för första gången.
- 1973** presenteras Passat, den första VW-bilen enligt det s.k. bygglädesystemet. VW 1600, skalbaggens förste storebror, läggs ned.
- 1974** presenteras nästa bil i VW:s nya modellserie – sportcoupén Scirocco. En ny mellanklassvagn presenteras – Golf – och denna blir snabbt bestseller över hela världen. Golf utses till Årets bil i Norden 1975. Tillverkningen av "skalbaggen" flyttas från Wolfsburg för att ge plats för den nya VW-generationen. Tillverkningen av VW 412 läggs ned.
- 1975** blir Toni Schmücker ny verkställande direktör för VW-koncernen sedan Rudolf Leiding dragit sig tillbaka. Nu presenteras Polo – Folkans efterträdare och Volkswagens nya ekonomibil. Folk tas inte längre in i Sverige. Facit: 482.000 importerade skalbaggar 1948-1975. Vid höstens Frankfurt-utställning visas Golf GTI med motor på 110 hk DIN. Premiär för VW LT – en ny större Transporter som kommer både i bensin- och dieselmotorutförande.
- 1976** blir Svenska Volkswagen AB generalagent även för Audi.



Folkkan föds. Till vänster Ferdinand Porsches första utkast från 1934. Till höger läggs grundstenen till VW-fabriken på Kristi himmelfärdsdagen 1938. Tre prototyper i förgrunden.



De som väntade på Folkkan fick vänta länge. 55.000 VW-Kübelwagen byggdes åt tyska krigsmakten varpå fabriken förstördes genom luftangrepp.



1948 blev Scania Vabis generalagent för Volkswagen och sju Folkkan beställdes det året. På bilden hämtar Erik Otto Jonsson en av de första bilarna utanför Scantias huvudentré.

Heinrich Nordhoff utsågs till VW-chef 1948 och gjorde Folkkan till världens största försäljningsframgång genom tiderna.



Drömmen om en folkbil är lika gammal som bilen själv. Henry Ford förverkligade drömmen i USA med sin T-Ford. I Europa var det Ferdinand Porsche som realiserade folkbilstanken på tyska regeringens uppdrag och initiativ.

För att få byggas i statlig regi skulle det vara en liten bil med plats för 2 vuxna och 3 barn plus bagage. Den skulle ha luftkyld motor, låg bränsleförbrukning och en toppfart på 100 km. 1934 började man bygga tre VW-prototyper under namnet VW-3 typ 60. 1936 var bilarna klara för test ca 5 000 mil vardera. Ytterligare 30 prototyper byggdes hos Mercedes-Benz sommaren 1937 och testades 8 000 mil vardera.

För att tillverka Volkswagen byggdes 1938 en fabrik vid byn Wolfsburg. Där fanns goda kanal- och järnvägsförbindelser och autobahn låg nära. Organisationen Kraft durch Freude inbjöd befolkningen att teckna sparkontrakt för köp av bilen till priset 990 RM. Man fick snart 169.741 VW-sparare.

Nu kom kriget. I stället för folkvagnar byggdes 70.000 VW terräng- och amfibiebilar i Wolfsburg fram till krigsslutet. När kriget var slut låg VW-fabriken i spillror. Som krigsbyte värderades Volkswagenbilen och fabriken som värdelös av bilexperter från USA, England, Frankrike och Sovjet. Tyskarna fick själva bygga vidare på sin folkvagnsidé.

Återuppbyggnaden av Volkswagenwerk, expansionen till dagens storlek och Volkswagens världsframgång började under stora svårigheter. Fabriken stod ofta stilla på grund av materialbrist. Militärregeringen gav 1948 Heinrich Nordhoff fria händer att bygga upp VW-fabriken. Han införde effektiv massproduktion, byggde upp ett vittgående försäljningsnät och satsade på ett dittills relativt okänt begrepp – service.

Redan 1947 började exporten av Volkswagen, först till Holland. 1948 kom Sverige genom att Scania-Vabis blev generalagent och fick ett kontrakt på sju bilar det första året. 1949 började export även till USA.

Så började Volkswagen sin kolossala säljsuccé mot ett oslagbart världsrekord. 1972 överträffade Folkkan T-Fordens legendariska tillverkningsrekord på 15.007.033 bilar.

1950 kompletterade Nordhoff VW-programmet med en lätt transportbil, som även den skulle bli en säljsuccé långt in på 70-talet.

1955 firades ett produktionsjubileum i Wolfsburg, den 1 miljonte VW-bilen lämnade tillverkningsbandet. Det stod då klart att fabriken i Wolfsburg inte räckte till längre. Volkswagenwerk byggde en fabrik för tillverkning av VW Transport i Hannover. Snart nog uppstod ytterligare VW-fabriker i Kassel (1957), Emden (1963), Salzgitter (1969). Dotterbolag och monteringsfabriker växte upp runt om i världen. 1953 grundades den stora fabriken i Brasilien, som i dag bygger ca 300.000 VW-bilar om året. Senare kom fabriker även i Mexiko, Australien, Sydafrika, Belgien, Jugoslavien.

Folkan fick på 60-talet större bröder i form av VW 1500/1600 och VW 411/412, bägge modellerna med motorn bak och luftkylda. De nya bilarna tillverkades även i Variant-utförande.

Mot slutet av 60-talet gick Volkswagenwerk mot en ny era. Verksamhetsfältet breddades genom ökad satsning på forskning och utveckling, inte minst på säkerheten. Volkswagenwerk gick före med s.k. experimentella säkerhetsbilar och utvecklade en rad alternativa bilmotorer för att skona miljön.

Folkan kompletterades med en helt ny bilgeneration när 1971 Rudolf Leiding och 1975 Toni Schmücker tog hand om ledningen av Volkswagenwerk. Den nya VW-generationen byggdes med frontmotor, vattenkyllning och framhjulsdrift och i de flesta fall med praktisk kombibaklucka.

Först kom Passat, därefter Golf, Scirocco och slutligen Polo, den nya Folkan. Därmed var generationsskiftet definitivt. Till Sverige kom de sista Folkorna hösten 1975. Hela 482.000 Folkor togs in i Sverige under åren 1948-1975. Nu var det dags för Polo och de övriga bilarna i den nya VW-generationen att ta över som storsäljare.

En viktig milstolpe för Volkswagen-agenturen i Sverige var övertagandet av Audiagenturen vid årsskiftet 1975/1976. Volkswagenkoncernens två modellkedjor kunde därmed hanteras tillsammans allt från importen av nya bilar till reservdelsförsörjningen.



*Världsrekord! Den 17 februari 1972 går den 15.007034:e Folkan av monteringsbandet. Därmed är T-Fordens tidigare produktionsrekord från 20-talet överträffat.*



*Volkswagen är sedan länge Sveriges största importmärke. Till vänster hämtar en grupp rallystjärnor den 200.000:e VW-bilen till Sverige. Och till höger kommer den 600.000:e bilen (inklusive VW typ 2, typ 3 och typ 4).*



*Generationsskifte. 1975 avlöser POLO Folkan på den svenska marknaden. Den nya VW-familjen är fulltalig; Polo, Golf, Scirocco och Passat.*

*I januari 1976, ett historisk datum: Svenska Volkswagens VD Yngve Nord tänder den nya ljusskylten på företagets administrationsbyggnad i Södertälje. Nu är även Audi med i bilden.*



# INFORMATION VÄRT ATT VETA

Audi  
Audi logo

## Neckarsulmer Fahrradwerke A.-G.

Königl. Hoflieferanten = NECKARSULM

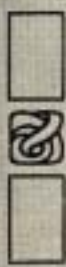
### Bedeutendste Firma in Motorzweirädern

Ueber 10000 Stück laufen in allen Weltteilen zur grössten Zufriedenheit

### Bei allen Konkurrenzen höchste Erfolge

Eincylinder 2, 2 $\frac{1}{2}$ , 3, 3 $\frac{1}{2}$  PS      Zweicylinder 3 $\frac{1}{2}$ , 4, 5, 5 $\frac{1}{2}$  PS

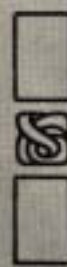
Neu: Fahrrad mit Motor 1 $\frac{1}{4}$  PS leicht, billig



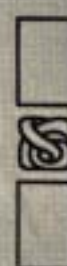
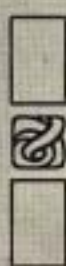
Leertlauf



Doppelüberetzung



## Motor-Transporträder und -Wagen



**Motorwagen** viercyl., 2 und 4 und 6 sitzig mit den modernsten Errungenschaften der Neuzeit

**Fahrräder in allen Preislagen**

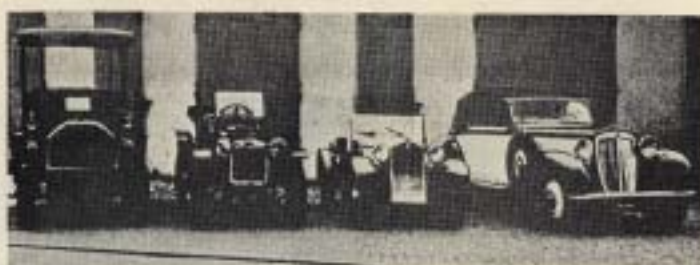
== Neckarsulmer Freilauf - Bremsnabe ==

# Audis historia



# Audis milstolpar

- 1909 grundar August Horch (född 1868) en bilfabrik i Zwickau. Han vill kalla den August Horch Automobilwerke, men den firma han tidigare var delägare i – Horch-Werke i samma stad – säger nej. I stället får det nya företaget det latinska namnet AUDI. Det nya företaget presenterar strax efter bildandet en sportvagn, som i sin tävlingsdebut vinner i en tävling i Sverige.
- 1932 fusioneras Audi-Werke med DKW, Horch och Wanderer till Auto Union AG med säte i Zschopau.
- 1936 flyttar företaget till Chemnitz (nu DDR). Chefskonstruktör blir Ferdinand Porsche.
- 1939 vid krigsafbrottet har Auto Union ett mycket omfattande produktionsprogram: 6 DKW motorcykelmodeller, 10 DKW-, 11 Wanderer-, 12 Horch- och 1 Audi bilmodeller. Antalet anställda är 25.000.
- 1945 grundas i Ingolstadt Zentraldepot für Auto Union Ersatzteile GmbH för reservdelsförsörjning till de ca 150.000 DKW-fordon som då finns i Västtyskland.
- 1948 upplöses den 18 juni i Chemnitz det ursprungliga Auto Union. Fabriken hade demonterats efter kriget.
- 1949 grundas den 3 april i Ingolstadt Auto Union GmbH med 1.676 anställda. Produktionsprogram: DKW transportvagn och DKW motorcykel.
- 1958 övertar Daimler Benz AG Auto Union. En ny modern fabrik börjar byggas i Ingolstadt.
- 1964 höjs aktiekapitalet från 80 till 160 milj. DM. Volkswagenwerk AG övertar hälften av dessa aktier – senare också resterande del. Antalet anställda 12.500.
- 1965 presenteras den första Audi-bilen efter kriget, DKW, som var en 2-taktare, går successivt ur produktion.
- 1969 bildas den 10 mars Audi NSU Auto Union AG efter en fusion mellan Auto Union AG och NSU Motorenwerke AG i Neckarsulm. Antalet anställda 26.000. Vid bilutställningen i Frankfurt presenteras nya Audi 100.
- 1971 kommer Audi 100 i GL-utförande. Ett nytt utvecklingscentrum tas i bruk i Ingolstadt.
- 1972 presenteras Audi 80 som utvecklats i Ingolstadt under ledning av berömda chefskonstruktören Ludwig Kraus. I oktober går den 100.000:e Audi 100 av bandet. Den 4 december får Audi 80 utmärkelsen Årets bil i Sverige.
- 1973 lämnar den 1 miljonte Audin bandet sedan produktionsstarten 1965.
- 1974 presenteras Audi 50 som föregångare till Polo, den nya Folkan.
- 1976 blir Svenska Volkswagen generalagent för Audi.



# NSUs milstolpar

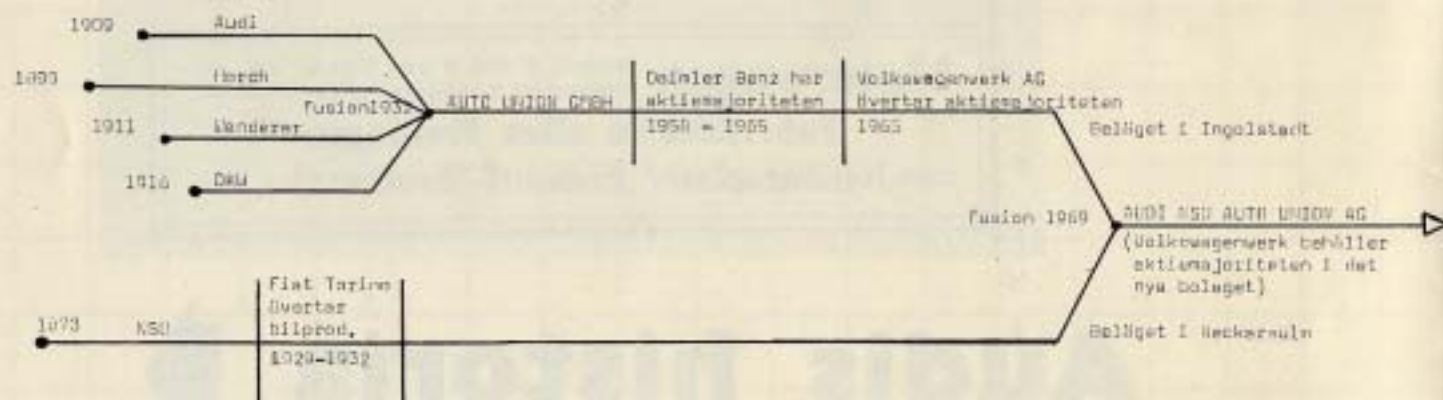
NSU:s historia går så långt tillbaka som till 1873, då herr Christian Schmidt och Heinrich Stoll grundar en mekanisk verkstad i Riedlingen/Donau. 1880 flyttas den till Neckarsulm och 1888 börjar man där bygga chassier åt Gottlieb Daimler. 1892 uppstår namnet NSU ur ortsnamnet Neckarsulm. Företaget byggde egna motorcyklar sedan 1900 och egna bilar sedan 1905.

1934 bygger NSU på Ferdinand Porsches uppdrag de tre första prototyperna till det som sedan skulle bli Volkswagen.

Sedan 1959 arbetar NSU med Wankel-motorn och bygger sedan 1967 en stor limousine utrustad med Wankel – NSU Ro 80. Företaget har världspatentet på detta alternativ till den vanliga bensinmotorn, den s.k. Otto-motorn.



EN ÖVERSIKT ÖVER STARTÅR, FUSIONER OCH ÄGAREFÖRHÅLLANDEN ÖFRÄMRE I AUDI-HISTORIEN



## Leichter Einzylinder.

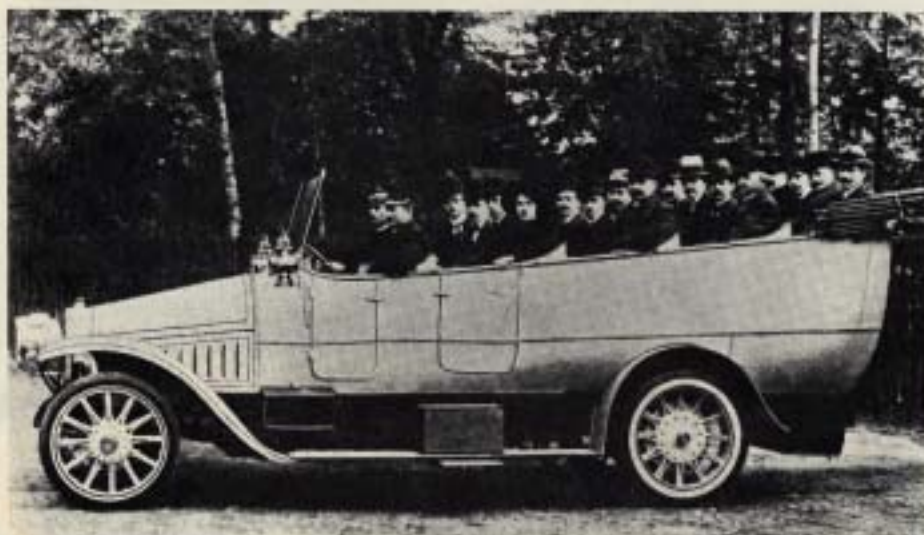
Schlager 1910.

Schlager 1910.



Mit wassersetzter Doppelübersetzung.

Populärt transportmedel när seklet var ungt: en encylindrig NSU motorcykel från Neckarsulm. Där bygger man i dag moderna Audibilar.



August Horch byggde 1912 den här rymliga föregångaren till dagens Audi. 18 passagerare sitter i cabrioleten.



Dessa fantastiska män i sina fantastiska maskiner! Audi som fruktad tävlingsbil redan 1910-20.

○ Historien om Audi NSU börjar egentligen redan 1873 med att Christian Schmidt och Heinrich Stoll byggde en mekanisk verkstad i Riedingen och tillverkade stickmaskiner. 13 år senare började man tillverka cyklar med stort hjul fram och litet bak och verkstaden fick namnet Neckarsulmer Fahrradwerke. Vid den första bilutställningen i världen i Paris 1892 presenterade fabriken sin första automobil, en stålhjulsvagn, konstruerad av Gottlieb Daimler, som gjorde 22 km/tim och kostade 4000 mark. Firmamärket NSU uppstod ur ortsnamnet Neckarsulm. NSU blev massproducent av cyklar, 200.000 såldes 1898 till ett pris av 200 mark styck. Vid sekelskiftet tog fabriken upp motorcyklar och 1909 kunde en NSU i Los Angeles slå hastighetsrekord för motorcyklar med 124 km/tim.

○ Det var samma år som ett annat firmamärke föddes i Tyskland, nämligen AUDI, det latinska namnet på Horch. August Horch konstruerade Tysklands första 6-cylindriga motor. Nu grundade han Audifabriken och byggde en sportvagn som genast vann en tävling i Sverige. Det blev fler Audi sport- och lyxbilar i fortsättningen. 1923 konstruerades en 6-cylindrig paradvagn med 18/70 hk och överliggande kamaxlar och hängande ventiler, en sensation vid bilutställningen i Paris. Följande år kom de 8-cylindriga "Imperator" och Zwickau" på 100 hk.

○ DKW var ett tredje firmamärke i Tyskland som uppstod ur JS Rasmussens tvåtakts cykelhjälmsmotor Das Kleine Wunder. Rasmussen grundade 1919 en motorfabrik i Zschopauer där han byggde DKW-motorer. 1924 kom DKW med den första motorcykeln med kickstart, stålpressram och tvåväxlad blockväxellåda. 1928 övertog Rasmussen aktiemajoriteten i Audi-Werke.

○ En fjärde tysk firma vid den här tiden var Wanderer. 1911 byggdes den första minibilen, Wanderer Puppen. Wanderer tillverkade också motorcyklar fram till 1929.

1932 gick de fyra firmorna Wanderer, Horch, Audi och DKW ihop och bildade Auto Union AG med de fyra ringarna som gemensamt firmamärke. Under 30-talet dominerade Auto Unions tävlingsbilar bilsporten i Europa. Berndt Rosemeyer blev legendarisk då han överskred 400 km-gränsen 1938. Han förolyckades vid ett senare års rekordförsök. Överlägsna var också fabriken DKW-motorcyklar. En 250 kubiks DKW noterades för 183 km/tim.



*Ferdinand Porsche konstruerade 1934 hos NSU tre prototyper till en ny revolutionerande bil. Dess namn var Volkswagen.*

Vid krigsutbrottet hade man tillverkat 500.000 DKW-motorcyklar och 200.000 DKW-bilar. Under kriget producerades 2 miljoner motorer.

1945 var Auto Unions fabriker totalförstörda och allt av värde taget som krigsbyte. I Ingolstadt nygrundades 1948 Auto Union GmbH. DKW-tillverkningen återuppstod till en början i ett spannmålsmagasin.

1956 övertog Daimler Benz majoriteten i Auto Union, lade ned motorcykeltillverkningen och satsade på en tvåtaktsbil – DKW Junior (1959). Snart följde DKW F 11, F 12 och F 102.

När Volkswagenwerk 1964 förvärvade samtliga aktier i Auto Union förvandlades DKW:s tvåtaktare till fyrcylindriga, 4-taksvagnar med namnet Audi. 1969 var det dags för det nya flaggskeppet Audi 100. Samma år bildades Audi NSU Auto Union AG genom fusion med NSU Motorenwerke AG.

NSU hade efter kriget dominerat motorcykelsporten med en rad världsrekord, tillverkat den första rotationskolvmotorn 1958, byggt Ro 80 1967 (den första seriebyggda bilen med tvåskivskv Wankelmotor) och skisserat medelklassbilen K 70, som efter fusionen med Auto Union färdigkonstruerades av Volkswagenwerk.

Efter sammanslagningen har Audi NSU renodlat sitt produktprogram och satsat på de moderna framhjuldrivna Audibilarna. Steg för steg har Audi NSU smält samman med Volkswagenwerk i ett gemensamt återförsäljarnät över hela världen.

Sedan 1 januari 1976 säljs de båda märkena Volkswagen och Audi av samma återförsäljare även i Sverige. Och gemensam generalagent är Svenska Volkswagen AB.



*Auto Unions tävlingsbilar dominerade tävlingsporten på 30-talet. Legendarisk blev Bernd Rosemeyer (bilden) som bl a var först om att överskrida 400 km-vallen.*



*Dagens moderna Audibilarna – flaggskeppet Audi 100 och Audi 80. Båda är utvecklade under ledning av den berömda konstruktören Ludwig Kraus*

*En milstolpe för Audi i Sverige: Den 1 januari 1976 blev Svenska Volkswagen AB generalagent även för Audi. På bilden bekräftar Yngve Nord, Svenska Volkswagen, (till höger) och KG Svedberg, Philipssons Automobil AB, överenskommelsen.*

