



Wirtschaftliche Transportlösungen seit 1872

Inhaltsverzeichnis

Inhalt ab Seite:



Wer ist Spier?
Wie ist Spier?
Warum Spier so ist, wie Spier ist ...

8



Die fünfziger Jahre: Verkaufswagen, Möbeltransporter und erste Aluminium-Aufbauten

12



Die sechziger Jahre: Aluminium ist das Material der Stunde

16



Die siebziger Jahre: Neue Geschäftsfelder – Schmutzabweiser, Spoiler,

Zustellfahrzeuge

18



Die achtziger Jahre: Experten für Luftfracht, Volumentransporte, Getränke, der P 36

32



Die neunziger Jahre: Aeroform-Aufbauten, Zustellfahrzeuge, die Zurrmulde und Athleten

44



Das neue Jahrtausend: Koffer-Aufbauten für mehr Nutzlast. Neue Planen-Aufbau-Systeme. Investitionen in Gebäude und Produktionsanlagen

60

Wir über uns



Michael Spier, Willi Spier, Jürgen Spier

und sich zu sammeln.

bewusst. Einerseits treiben wir fortlaufend mit Innovationen die Entwicklung an. Wir wollen unseren Kunden immer bessere, immer wirtschaftlichere Transportlösungen bieten. Andererseits funktioniert dies nur auf einer tragfähigen Basis aus Erfahrung und Kompetenz.

Dieses Know-how, dieses "gewusst wie" besteht aus der Summe des Könnens von uns und unseren Mitarbeitern. Erarbeitet über viele Jahre und Jahr- ration über 250 engagierte und zehnte. Und verbunden mit dem motivierte Mitarbeiter.

Weltweite Kommunika- unverrückbaren Willen, alles tion im Sekundentakt, Europa immer noch ein wenig funktiowächst zusammen, internatio- neller, langlebiger und damit nales Wissen steht im Internet hochwertiger zu entwickeln und jedermann zur Verfügung, neue zu fertigen. Denn wir sind nur Chancen durch Globalisierung – erfolgreich, wenn unsere Kunwir leben in bewegten Zeiten. den erfolgreich sind. Sie suchen Da tut es zwischendrin gut, und finden hochwertige Investieinen Moment innezuhalten tionsgüter, die sich tagtäglich im harten Einsatz rechnen müssen. Sorgfältig gebaut von kompe-Wir sind uns dessen stets tenten Mitarbeitern, leicht bedienbar durch den Fahrer, wirtschaftlich für den Unternehmer. Und wenn sie überdies gefallen – umso besser.

> Das galt schon 1872, als sich Heinrich Spier im ostwestfälischen Steinheim als Stellmacher selbstständig machte. Er fertigte Wagenräder, Schubkarren, landwirtschaftliche Geräte und Ackerwagen. Heute beschäftigt das traditionsreiche Familienunternehmen Spier in vierter Gene-

Es wird ein umfangreiches Fahrzeugprogramm produziert. Dieses gliedert sich in Innenausbauten von Transporter-Kastenwagen, Motorwagen-Aufbauten und Sattel-/ Anhängern, und all dies für den Transport verschiedenster Trokkenfracht und Frischdienstware. Spier fertigt schwerpunktmäßig Kofferaufbauten auf Motorwagen und Anhänger-Fahrgestellen, aber auch zunehmend Pritschen- und Schiebeplanen (Curtainsider)-Aufbauten. Es werden besondere Schiebeplanen-Aufbauten mit integriertem Ladungssicherungs-System oder auch individuelle Rangierfahrzeuge für den höchstwirtschaftlichen Wechselbehälter-Umschlag entwickelt. Spier baut Wechselkoffer, Wechselrahmen und Wechselanhänger, und dies jeden Tag aufs Neue in hoher Qualität. Sehr spezifische und effiziente Aufbauten, wie sie als Integralaufbau oder Teil-Integralaufbau auf Transporter-Fahrgestellen adaptiert werden, runden das Programm ab. Nicht zufällig arbeiten wir als System-Anbieter intensiv mit allen gro-Ben Herstellern von LKW und Transportern in Europa zusammen.

lungen möglich gewesen, mit voller Zukunft.

denen wir die Transportwirtschaft ein gutes Stück mitgestaltet haben. Ob Schmutzabweiser, Top-Spoiler oder Top-Sleeper und Volumenfahrzeuge. Ob Plywood-Aufbauten, aerodynamisch günstige Aeroform-Koffer, ausgefeilte Zustellfahrzeuge oder Zurrmulden als Ladungssicherung und besonders leichte Kofferaufbauten diese und viele weitere Entwicklungen hat Spier angestoßen und in den meisten Fällen als Unternehmen erstmalig und erfolgreich umgesetzt.

Hinter dieser hohen Innovationskraft steht handwerkliches Können, verbunden mit industrieller Fertigung. Hinzu kommt eine gehörige Portion Augenmaß für das Machbare. Das alles nennt man Zukunft aus Tradition. Und Spier lädt Sie ein, diesen Weg in die Zukunft gemeinsam zu gehen. Denn wir haben uns auch für die kommenden Jahre viel vorgenommen. Doch halten Sie zuvor mit uns einen Moment inne. Auf den folgenden Seiten möchten wir Ihnen zeigen, wie wir wurden, was wir heute sind.

Viel Spaß und gute Unterhaltung beim Lesen von Und nur so sind Entwick- über 135 Jahren Geschichte

"Innovation aus Erfahrung"

Rückblick: SPIER-Produkte der vergangenen Jahre



Das aktuelle SPIER-Produktprogramm



Kastenwagen-Innenausbauten, Integralaufbauten



Kofferaufbauten auf Motorwagen und Anhängerfahrgestellen



Pritschen-/Curtainsideraufbauten auf Motorwagen und Anhängerfahrgestellen



,Wechselbehälter, Wechselanhänger Wechselrahmen und Schnellwechsler



Getränkeaufbauten auf Motorwagen und Anhänger







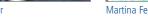


Übernahm mit 19 den Betrieb: Heinrich Spier jun



Die Gesellschafter: Jürgen Spier







Martina Fellhölter, geb. Spier

Wer ist Spier? Wie ist Spier? Warum Spier so ist, wie Spier ist ...

Wer in der bekanntesten Internet-Suchmaschine den Begriff "Spier" eingibt, der bekommt rund 2,5 Millionen Resultate geliefert. Etwa die Adresse eines renommierten südafrikanischen Weinguts. Kurz danach tauchen belgische und US-amerikanische Computer-Consultingfirmen auf. Eine kalifornische Künstlerin, ein Ehepaar, ein Anthropologe, der erste britische Professor für Ethik in Kunst und Ingenieurwissenschaften. Der Schauspieler Wolfgang Spier. Ein Dorf mit etwa 100 Einwohnern in den Niederlanden, ein luxuriöser Eisenbahnzug in Südafrika. Eine Maschinenfabrik im US-Staat New York, ein Versicherungsunternehmen in Indianapolis. Doch an erster Stelle der Suchmaschine steht das Fahrzeugwerk Spier.

Mitunter sind es die kleinen Dinge, die Aufschluss geben, nicht nur im Internet. Der stilisierte Punkt etwa, über dem mittleren Buchstaben im Firmenlogo von Spier, er ist viel mehr als nur ein Punkt über

dem Buchstaben "i". Mehr als ein i-Punkt, wie er in jedem dritten oder vierten Wort in jedem Text zu finden ist. Dieser Punkt auf dem Spier-i, er ähnelt einem dreieckigen Verkehrszeichen, das Achtung gebietet. Achtung: Spier. Das hat seine Berechtigung. Wegen einer über 135 Jahre alten Firmengeschichte, immer in Familienhand. Wegen eines stets geradlinigen Kurses. Wegen einer Vielzahl von Ideen und Entwicklungen. Sie haben zur positiven Entwicklung der Transportwelt beigetragen, und damit auch das Unternehmen mit seinen Mitarbeitern vorangebracht, das geprägt ist von Vielfalt und Erfahrung, von einer gesunden Entwicklung, von Selbstbewusstsein. Mittelstand im besten Sinne.

Der heutige Seniorchef Willi Spier hat den Schriftzug schon vor rund 40 Jahren entworfen. Die einzigen Änderungen seitdem: Die Kanten sind ein wenig runder ausgeführt, die Größe hat sich geändert,

der Punkt über dem "i" hat Radien bekommen und er ist ausgefüllt. Der Punkt auf dem "i" ähnelt deshalb nicht nur dem bekannten Achtung-Zeichen, er ähnelt ebenso einem Herz

Auch diese Interpretation ist schlüssig: Als mittelständisches Familienunternehmen beweist Spier in jeder Hinsicht Herz: Herz im Sinne von Mut und Unternehmertum. Und Herz im Sinne von gesellschaftlicher Verantwortung, sozialem Engagement und Fürsorge. Das Unternehmen lebt wie jedes andere davon, Geld zu verdienen. Doch das erreicht Spier als lebendiger und atmender Betrieb mit einem ständigen Geben und Nehmen zwischen Geschäftsführung und Mitarbeitern. Sie sind eins, einer ist für den anderen da. Betreiben zusammen eine maßvolle und nachhaltige Entwicklung. Eine menschliche Entwicklung: Man grüßt und respektiert sich freundlich, die Spiers sind Chefs zum Anfassen.

... und wie alles in einer kleinen Werkstatt angefangen hat



Wohnung und Stellmacherei in der Rochusstraße

Nicht erst seit heute: Über viele Jahrzehnte haben erst Gründer Heinrich Spier, sein Sohn Heinrich Spier junior und dann Willi Spier die Unternehmenskultur geprägt, sich vorbildlich für das Unternehmen eingesetzt. Heute, nach 135 Jahren, macht es die vierte Generation nicht anders, in der Geschäftsführung vertreten durch die beiden Geschäftsführenden Gesellschafter Jürgen und Michael Spier.

Wann gab es den letzten Streik der Belegschaft? Weil ein Arbeitskampf zu den extremen Ausnahmen in der Unternehmensgeschichte zählt, fällt Willi Spier das Datum sofort wieder ein: 1973. Liegt es daran, dass Spier in der

Region rund um den Firmenstandort Steinheim den ersten Betriebsrat von allen Unternehmen installierte? Seniorchef Willi Spier ist ein Freund plakativer Sätze. Beispiel: "Wenn man eine Firma gründen will, braucht man vor allem Mitarbeiter.

Das ist das eigentliche Startkapital eines Unternehmens."

Ein Stück Sozialromantik? Falsch: Teil eines Erfolgsrezepts, das auf gegenseitiger Achtung basiert. Das zeigt sich daran, wie die Spiers in Gemeinde und Region sowie darüber hinaus engagiert sind. In Politik und Vereinen, in gesellschaftlichen und kirchlichen Einrichtungen, in Verbänden. Kleine Fußballer in Steinheim trainieren in gespendeten Trainingsanzügen, Schüler des Gymnasiums arbeiten dank der Unterstützung von Spier mit Hilfe eines Beamers, Senioren freuen sich über einen freundlich gestalteten Eingangsbereich ihres Heims – Spier war an der Renovierung beteiligt. Man ist sich als Unternehmen seiner Verpflichtung bewusst. Seniorchef Willi Spier engagiert sich schon früh im Zentralverband Karosserieund Fahrzeugtechnik (ZKF), ist Gründungsmitalied des Juniorenkreises. Auch für die Tarifpolitik des ZKF in Nordrhein-Westfalen hat sich Willi Spier







Viehtransporter in den 1950er Jahren



Leichtmetallaufbau 1957

mehr als 15 Jahre eingesetzt. Für einen Mittelständler ist man außergewöhnlich aktiv. Umgekehrt engagieren sich die Mitarbeiter für das Unternehmen.

Die Verwurzelung in der Region dokumentiert die Auszeichnung "Betrieb des Jahres" für Aus- und Weiterbildung. Standort und Arbeitsplatzsicherung im Kreis Höxter. Das Miteinander, es taucht an vielen Stellen auf. Der Führungskreis des Unternehmens umfasst leitende Mitarbeiter, die vielfach mehr als 20 Jahre im Unternehmen arbeiten, die es maßgeblich mitgestaltet haben, die längst ein Teil dieses atmenden Betriebs geworden sind. Ein wenig Spier geworden sind, wie viele andere Mitarbeiter im Unternehmen.

auch die Lieferanten. Mit denen arbeitet man genauso intensiv zusammen wie mit den Kunden. Hier wie dort sind inzwischen jahrzehntelange und vertrauensvolle Partnerschaften herangewachsen. Das alles hat sich Heinrich Spier im Jahr 1872 kaum vorstellen können, als er damals seinen Weg geht. Spier macht sich im ostwestfälischen Steinheim als Stellmacher selbstständig, legt damit den Grundstein des heu- sieben Kinder, einer der beiden tigen Unternehmens. 1872 ist Söhne ist Heinrich Spier junior.

das Deutsche Reich gerade mal ein Jahr alt, man lebt ganz Zeitpunkt nicht einmal 3000 selbstverständlich in der Monarchie. Das Auto ist noch längst nicht erfunden und die Eisenbahn als erstes motorisiertes Verkehrsmittel noch jung. Berlin wird Hauptstadt des gerade erst gegründeten Deutschen Reichs, John G. Taylor erhält das erste Patent auf eine Achterbahn, im Wilden Westen der USA wird noch scharf eine günstige Lage mit Beginn geschossen. Der Erfinder der Industrialisierung. Die Samuel Morse stirbt, jemand übersetzt das "Manifest" eines gewissen Karl Marx in die russische Sprache – es wird Folgen haben. In Deutschland wird noch nicht Fußball gespielt, in England gewinnt der Wanderers FC das erste Pokalendspiel.

Heinrich Spier fertigt Wagenräder aus Holz, Schub-Zur Partnerschaft zählen karren, Erntewagen, landwirtschaftliche Geräte, repariert Ackerwagen. Ort der Handlung ist ein Gebäude in der Rochusstraße in Steinheim. Der Anfang ist mühsam, die Werkstatt besteht aus einem ehemaligen Stallgebäude, Heinrich Spier baut es zur Werkstatt um, etwa 40 Quadratmeter genügen für den Anfang. Ein, zwei Lehrlinge unterstützen den Handwerker. Die Familie ist kinderreich: Heinrich und Karoline Spier haben

Der Ort zählt zu diesem Einwohner, er liegt im damaligen Königreich Preußen. Steinheim im heutigen Kreis Höxter wird ab 1904 mit elektrischem Strom versorgt. Und liegt mittendrin: Zum aufstrebenden Ruhrgebiet ist es nicht weit, auch nicht nach Hannover oder Kassel. Die Entfernung beträgt jeweils nur rund 100 Kilometer, beginnt auch im bodenständigen Ostwestfalen: Etwa gleichzeitig mit der Gründung des Handwerksbetriebs von Heinrich Spier wird der Grundstein der ortsansässigen Möbelindustrie gelegt: Aus dem Betrieb eines Tischlermeisters erwachsen in wenigen Jahrzehnten ein Dutzend Möbelfabriken. Bald haben sie Bedeutung weit über die Region hinaus. Die Möbelbranche und Spier, das wird später eine innige Verbindung, eine der Wurzeln für den heutigen Unternehmenserfolg der Spiers.

Steinheim hat im Gründungsjahr der Spiers schon eine lange Geschichte, ist ein gewachsenes Städtchen: Bereits im Jahr 1275 wurde der Gemeinde das Stadtrecht verliehen. Und Steinheim hat Zukunft: Seit 1872 ist der Ort an das Eisenbahnnetz ange-







schlossen. Man ist bis heute bodenständig: Unternehmen und Bevölkerung sind eng miteinander verflochten.



Heinrich Spier junior vor seinem Elternhaus mit Werkstatt

Wie auch Spier. Mit nur 19 Jahren übernimmt nach dem Tod des Vaters im Jahr 1924 Heinrich Spier junior den Handwerksbetrieb des Firmengründers. Die Zeiten sind turbulent: Gerade erst ist durch die Einführung von Rentenmark und Reichsmark in



Deutschland die extreme Inflation gestoppt worden. Sie hatte eine Vielzahl von Unter-

nehmen in den Ruin getrieben. Die Goldenen zwanziger Jahre, sie beginnen jetzt. Die erste deutsche Republik aber ist jung und hart umkämpft.

Zwei Jahre später verleiht die Stellmacher-Innung Heinrich Spier den Meisterbrief. Spier entwickelt das Unternehmen weiter in Richtung Fahrzeugbau. 1930 fertigt er zum Beispiel luftbereifte Pferdeanhänger. In kriegerischen und politisch bösen Zeiten wird Spier verpflichtet, eher harmlos und zum Glück fast friedlich anmutende Dinge zu produzieren: Aufbauten für Feldküchen, Werkstattwagen und Sanitätsfahrzeuge. Längst ist die Werkstatt zu klein geworden, man arbeitet zum



Heinrich Spier junior mit Hilfskräften und Kindern

Teil im Freien – die Werkbänke werden draußen aufgestellt – und in einem zusätzlichen Gebäude auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Zum Teil werden Soldaten zur Fertigung abgeordnet. Die Aufbauten basieren auf einem Holzgerippe mit einer Beplankung aus verschraubten Holzleisten.

Den entscheidenden Schritt zum Fahrzeughersteller von Rang und Namen gelingt dem Unternehmen in der Zeit nach Ende des zweiten Weltkriegs. Zusammen mit Bekannten und Freunden sucht Spier alte Militärfahrzeuge, baut sie zusammen mit zwei, drei Mitarbeitern zu Transport-Lkw um.



Luftbereifter Milchanhänger

25 Jahre nach der Übernahme des väterlichen Betriebs besteht Heinrich Spier 1949 eine weitere Meisterprüfung als Karosseriebauer. Die Stadt Steinheim stellt ihm in Erbpacht ein Grundstück zur Verfügung, der Betrieb zieht 1950 innerhalb der Stadt um in die Hospitalstraße. Neue und größere Räumlichkeiten schaffen auch neue Möglichkeiten zur Expansion. Untrennbar verbunden ist das folgende halbe Jahrhundert des Aufstiegs mit einem Namen: Mit dem Beginn einer Lehre zum Karosseriebauer tritt 1951 mit Willi Spier die dritte Generation der Familie Spier ins Unternehmen ein.







Lebensmittel-Verkaufswagen



1954: Gewichtsparender Aluminium-Aufbau

Die fünfziger Jahre:

Verkaufswagen, Möbeltransporter und erste Aluminium-Aufbauten

In den ersten Aufbaujahren nach Ende des zweiten
Weltkriegs fertigt Spier unter
anderem Verkaufswagen.
Obwohl von einem Pferd
gezogen, sehen sie mit ihrem
integralen geschlossenen Aufbau und einem Fahrerstand
innerhalb der Karosserie hinter einer geteilten Scheibe
bereits aus wie ein Transporter. Spier baut außerdem Pkw
in Kombi-Fahrzeuge um, fertigt Viehtransporter.

te

Die bis heute enge Verbindung zur Möbelindustrie

beginnt nach dem Umzug in den neuen Betrieb. 1949: Spier baut erste Möbelwagen, damals noch mit der branchen- üblichen Holzkarosserie. Die Kunden sind anspruchsvoll: So bestehen die Seitenwände aus einer Vielzahl mit Messingschrauben befestigter Holzstableisten, überzogen mit Klarlack. Es sind spannende Zeiten: Die Bundesrepublik Deutschland wird gegründet, Konrad Adenauer zum ersten Bundeskanz-

ler gewählt. Die D-Mark als Währung ist jung, Ende des Jahres werden Lebensmittelmarken abgelöst – die richtige Zeit für Gründer.

Für die Firma Spier deutet sich ein neuer großer Schritt an: Mitte der fünfziger Jahre absolviert der junge



Viehtransporter

Willi Spier, neben Praktika und Anstellungen bei Kollegenbetrieben und weiteren externen Weiterbildungen, ein Volontariat im Werk Werdohl der Vereinigten Deutschen Metallwerke VDM. Dort im Sauerland werden Konstruktionen für Aluminiumaufbauten entwickelt, das spätere Evimont-System.

Willi Spier erhält den Auftrag, dieses System bei einem belgischen Karosseriehersteller erst vor- und danach einzuführen. Auch für die Firma Spier beginnt damit ein neuer Abschnitt: 1957 startet das Unternehmen mit der Fertigung der Aluminium-Aufbauten. Sie bestehen aus Profilen in einer Gerippebauweise und aufgenieteten glatten Aluminiumblechen.



Auslieterungstahrzeug



Karosseriewerkstatt in der Hospitalstraße, Steinheim – ab 1950



Möbelfahrzeug (mit Messingschrauben befestigte Holzpaneele, überzogen mit Klarlack)



1952: "Spedition Steinheimer Möbel". Für das erste Möbelfahrzeug der Spedition Mahlmann, ein Ford-Fahrgestell mit Henschel-Motor, hatte Spier Fahrerhaus und Aufbau als Holzgerippe gebaut. Die Verkleidung bestand aus Stahlblech und Sperrholz.







Aluminium-Kofferaufbauten



Mit dem Gliederzug der Firma Spier begann 1950 bei der Spedition Mertens der Möbeltransport.



1955 baute Spier für die Steinheimer Spedition Heinrich Mahlmann den ersten Sattelzug aus Leichtmetall und leitete damit eine neue Epoche im Möbeltransport ein. Auch das Fahrerhaus wurde von Spier angefertigt.















Möbelauslieferungsfahrzeug



Käsereifahrzeug, isoliert

zeuge sind vor der Tür: Es sind die Möbelhersteller. Sie benötigen viel Platz zum Transport ihrer Produkte. Mächtige Auflieger wachsen heran, auch ebenso großvolumige wie elegante Motorwagen in Pullman-Bauweise.

Die Pullman-Wagen sind nach einem amerikanischen Konstrukteur von Eisenbahnwagen benannt. Hier bei den Lkw ist das Fahrerhaus durch eine integrale Karosserie in Frontlenkerbauweise in den Aufbau einbezogen, die klassi-

schen Fahrerkabine und Frachtraum entfällt. Es sind Fahrzeuge aus einem Guss, groß und elegant. Weil schwere Möbel von mehreren Menschen getragen und am Bestimmungsort durch Schreiner aufgebaut werden müssen, ist der Raum für eine zweite Sitzreihe vorgesehen. Deren Lehne kann wahlweise als zweite Schlafliege hochgeklappt werden.

Spier will genau wissen, wie seine potenziellen Kunden denken, was sie brauchen, wo sie der Schuh drückt – bald ist

Die Abnehmer der Fahr- sche optische Trennung zwi- man regelmäßiger Teilnehmer an den Verbandstagungen der Möbelspediteure. Ob Messen oder Veranstaltungen, Willi Spier ist dabei, stets tatkräftig unterstützt von seiner Frau Helga und dem Verkaufspersonal. Das ist kein Selbstzweck, es ist unternehmerisches Geschick: Wissen was läuft, Probleme und Wünsche potenzieller Geschäftspartner genau kennen, um darauf reagieren zu können, das Ohr am Puls des Kunden – für Spier ist es bis heute selbstverständlich.



Pullmann mit Großraumkabine, Aufbau mit furnierten und lasierten Sperholztafeln







Lebensmittel-Verkaufsfahrzeug

Die sechziger Jahre: Aluminium ist das Material der Stunde

Willi Spier tritt nach der Meisterprüfung als Karosseriebauer 1960 als Mitgesellschafter ins elterliche Unternehmen ein. Die Handwerkskammer überreicht ihm am 20. September 1960 den Meisterbrief, er ist einen Monat zuvor 23 Jahre alt geworden. Noch handelt es sich beim Unternehmen um einen überschaubaren Handwerksbetrieb mit nur gut einem Dutzend Mitarbeitern. Doch der Betrieb expandiert schnell: 1963 bezieht Spier neue Hallen im Gewerbegebiet Steinheim, aus dem handwerklich arbeitenden Unternehmen entwickelt sich Schritt für Schritt ein Handwerksbetrieb mit industrieller Fertigung. Unmittelbar darauf übernimmt Willi Spier leitende Funktionen im Betrieb. Es ist generell eine Zeit der Erfolge in Deutschland: Der neue Bundeskanzler heißt jetzt Ludwig Erhard und verkörpert das so genannte Wirtschaftswunder, das ZDF wird gegründet. Das Traumpaar Marika Kilius und Hans-Jürgen Bäumler erringen erstmals die Weltmeisterschaft im Paarlauf der Eiskunstläufer.

Das Unternehmen fertigt erste Kofferaufbauten in Aluminium-Setbauweise, sie kommen von Dorsey aus dem amerikanischen Bundesstaat Alabama. Die Bausätze sind die Basis für eine rationelle Produktion. Der Betrieb hat nicht nur technische Lösungen für seine Kunden im Auge, er produziert auch seriell im Sinne von hoher Qualität zu günstigen Kosten. Beim Start steht Spier vor überraschenden Hindernissen: Der erste Bausatz aus Amerika kommt am Bahnhof in Steinheim an, entpuppt sich aber als drei Meter breit



1963: Karosseriebetrieb in der Industriestraße







ullman mit Großraumkabine



rste Wechselaufbau-Konstruktion

und zwei Meter hoch – zu groß für den Transport auf der Straße ins Werk. Kurz entschlossen baut Spier die Lieferung direkt am Bahnhof in transportgerechte Größe auseinander, um den Bausatz später im Unternehmen zu kompletten Aufbauten zusammenzusetzen.

Die Elemente der Aufbauten sind in Niet-Technik miteinander verbunden, eine für den amerikanischen Fahrzeugbautvoische Konstruktion. Hinter-

grund der vergleichsweise simplen Bauweise ist der Mangel an Arbeitskräften, es fehlt in den Jahren des Aufschwungs – nicht nur bei Spier – an zusätzlichen, qualifizierten Mitarbeitern. Die Montage vorgefertigter Bausätze können dagegen auch angelernte Kräfte übernehmen. Gleichzeitig bietet die Set-Bauweise aufgrund der Serienfertigung klare Kostenvorteile.

amerikanischen Fahrzeugbau Es ist eine spannende schaftlichen Aufschwungs. typische Konstruktion. Hinter- Zeit im Nutzfahrzeugbau: Die

Amerikaner entdecken Europa als Markt. Gleichzeitig kriseln auf dem alten Kontinent mehrere namhafte Hersteller, ob nun Lkw-Produzenten oder Unternehmen aus der mittelständisch geprägten Branche der Aufbauer. Zwischendrin schüttelt ein Schluckauf Deutschland wirtschaftlich kurz durch, Folge der ersten leichten Wirtschaftskrise nach den Jahren des rasanten wirtschaftlichen Aufschwungs







Produkt-Beispiele aus den 1960er Jahren



Erster Aluminium-Setaufbau aus Alabama, USA













Die siebziger Jahre:

neue Geschäftsfelder -Schmutzabweiser, Spoiler, Zustellfahrzeuge

1970. das heißt Flower Power, Hippies, lange Haare. Bundeskanzler Willy Brandt kniet in Warschau nieder, unvergessen sind Fußballkrimis zwischen Deutschland und England sowie Italien während der Weltmeisterschaft in Mexiko. Neue Zeiten, auch für Spier. Der Betrieb ergänzt sein Fertigungsprogramm um ein ganz anderes Produkt abseits der Aufbaufertigung: Schmutzabweiser für Lkw. Sie werden vorne an den seitlichen Fahrerhauskanten montiert, leiten den Fahrtwind gezielt in den unteren Bereich ab und verhindern damit wirkungsvoll die Verschmutzung von Außenspiegeln, Seitenscheiben und Türgriffen. Das erhöht nicht nur den Komfort, es ist vor allem ein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit. Solche Schmutzabweiser sind einige Jahre später Allgemeingut bei den Lkw-Herstellern und heute längst selbstverständlich ins Design aller Lkw integriert. Für Spier aber beginnt damals die Beschäftigung mit der Aerodynamik, das wird kurz darauf einschneidende Folgen für die ganze Nutzfahrzeugbranche haben.

1970 reist Willi Spier innerhalb einer Gruppe von europäischen Aufbauherstellern erstmals zu einem Studienbesuch in die USA. Auch diese Visite hat weit reichende Konsequenzen: Spier knüpft Verbindungen zum Hersteller Clark Equipment, ab dem Jahr darauf zusammen mit dessen deutschen Dependance Clark-Schumann, der neue Lieferant für die Bausätze der Aluminium-Kofferaufbauten Marke Spier. Die Aufbauten bestehen aus aufgenieteten Blechtafeln, wahlweise glatt, komplett gesickt oder teilgesickt, innen mit Sperrholz verkleidet. Später kommen Isolieraufbauten in Sandwichbauweise hinzu.



Außerdem entdeckt Willi Spier in den USA auf der Straße einen ungewöhnlichen, dunkelbraun lackierten Lieferwagen. Spier fotografiert das Fahrzeug. Er weiß noch nicht, dass UPS-Transporter den Werdegang seiner Firma in wenigen Jahren auf Dauer entscheidend beeinflussen werden.

1971 senden erstmals Raumsonden Bilder vom Planeten Mars, stirbt in den USA die Jazzlegende Louis Armstrong. Spier ändert seine Rechtsform in die Spier + Sohn OHG. Willi Spier übernimmt neben seinem Vater Heinrich als Geschäftsführer und Mitgesellschafter Verantwortung für das Unternehmen, ein Zeichen des Wandels.

Und er gibt Gas: Aus den amerikanischen Bausätzen für Kofferaufbauten von Spier entwickelt sich eine dauerhafte Beziehung. Die regionale Presse nennt Spier ein "äußerst expansives Unternehmen, dem die Grenzen nur durch fehlende Arbeitskräfte gesteckt sind".

Aufgrund des schnellen Wachstums sind die erst 1963 bezogenen Hallen schon bald wieder zu eng. Spier verlagert Teile der Fertigung, doch dies







SPIER-Top-Spoiler: 2 Modell-Typen aus dem umfangreichen SPIER-Spoiler-Programm

Weißer Schmutzfänger mit Markenzeiche







Die Fahrzeugflotten der Hersteller in Europas wichtigstem Möbelzentrum OWL waren durchweg "Made by Spier" in Steinheim. Überwiegend wurde der 1955 entwickelte Sattelzug eingesetzt







Eröffnung des neuen Fahrzeugswerks am 9. September 1972 im Industriepark Steinheim-Bergheir





Das neue Fahrzeug-Industriepark Bergheim







von links: Heinrich Spier, Jürgen Spier, Willi Spier, Michael Spier













Der EURO-LIFT, die erste faltbare Hebebühne, die Spier aus den USA als Alternative auf dem deutschen Markt einführ

Engpässe zu überbrücken. Die Konsequenz: Spier eröffnet 1972, exakt 100 Jahre nach der Gründung des Unternehmens. ein neues Werk im Ortsteil Steinheim-Bergheim. Dort hat die Gemeinde verkehrsgünstig ein Industriegebiet ausgewiesen, Industriepark Bergheim genannt. Die Grundstücksgröße beläuft sich zunächst auf 40 000 Quadratmeter, davon bebaut Spier im ersten Zug 5300 Ouadratmeter – man hat noch viel vor. Zu diesem Zeitpunkt fertigt Spier vorwiegend Fahrzeuge für den Möbeltransport, doch Mitte der siebziger Jahre lässt in diesem konjunkturanfälligen Wirtschaftszweig die Nachfrage aufgrund eines gravierenden Abschwungs deutlich nach. Spier muss neue Geschäftszweige entwickeln, um das Unternehmen unabhängiger zu machen.

Einer davon sind Aufbauten für Autovermieter, damals eine junge und zugleich zukunftsträchtige Branche. 1973 erhält Spier einen ersten Auftrag über 20 Aufbauten von InterRent, Vorläufer des heutigen Vermietriesen Europcar. Spier fertigt für den Vermieter Koffer-Bausätze aus Aluminium nach dem bekannten Clark-Sys-

hilft nur kurzfristig dauerhafte entwickelt sich eine langjährige Partnerschaft: Bereits vier Jahre später liefert Spier den Aufbau Nummer 250 an die Vermietfirma, viele weitere Aufträge werden folgen.

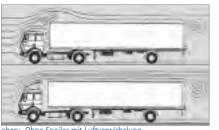
> Und wie ist das mit dem heraus. fortschrittlichen Transportmarkt USA? Willi Spier reist mehrfach nach Übersee, bringt zahlreiche Ideen mit. 1974 zum Beispiel trifft Spier in New York leitende Mitarbeiter von Mercedes-Benz erste so genannte Ölkrise mit of North America. Aus einem intensiven Gedankenaustausch über die unterschiedlichen Transportmärkte und Transporttechniken in den USA und Europa entwickelt sich die Einführung der faltbaren Ladebordwand durch Spier in Europa. Als stets praktisch denkende und handelnde Firma baut Spier einfach eine dieser Ladebordwände an einen der zahlreichen Vermiet-Lkw und präsentiert die Kombination dem Großkunden InterRent in Hamburg. Heute werden die faltbaren Ladebordwände von zahlreichen europäischen Firmen hergestellt.

Als weitere Idee aus der amerikanischen Transportbranche importiert Spier das Rolltor für das Heckportal. Es öffnet und schließt unproblematisch und viel schneller als herkömm-

Innovationen sind typisch für Spier: Während zusätzliche Transportgeschwindigkeit auf der Straße nur mühsam mit viel Motorleistung zu erzielen ist. holt Spier die Minuten für seine Kunden an der Laderampe

Die Schmutzabweiser von Spier vorn an den Fahrzeugecken florieren inzwischen. Und sie bekommen Zuwachs: Die drastischen Verteuerungen des Kraftstoffs lässt eine neue, abermals revolutionäre Idee heranreifen – Spier präsentiert 1974 den Top-Spoiler. Infolge eines Kriegs im Nahen Osten hatten die arabischen Staaten den westlichen Nationen den Ölhahn zugedreht. Kraftstoff wird knapp und teuer, es folgen Sonntagsfahrverbote und Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Der Spritspar-Spoiler kommt genau zum richtigen Zeitpunkt: Der Dieselpreis steigt in nur einem Jahr um 17 Pfennig – eine Preisexplosion um rund ein Viertel. Da wundert es nicht, dass sich der Top-Spoiler schnell zum Hit entwickelt. Der Begriff "Top" ist ein nettes Wortspiel: Top ist sowohl die Position oben auf dem Dach des Fahrerhauses, top ist gleichzeitig die Wirkung des Spoilers. tem. Aus der Zusammenarbeit liche Flügeltüren. Alle diese Das gebogene Windleitblech









Modell-Typen aus dem umfangreichen SPIER-Top-Spoiler-Programm

auf dem Lkw-Fahrerhaus vor der Stirnwand des Aufbaus verbessert die Aerodynamik erheblich und senkt damit den Dieselverbrauch deutlich. Gleichzeitig ist für eine identische Fahrleistung weniger Motorleistung nötig.

Dieser Punkt ist genauso wichtig wie die Spritersparnis: Die Aufbauten wachsen immer höher – man fährt in diesen Jahren zwar in der Regel bis zu 3,60 Meter Gesamthöhe, teilweise aber schon mit vier Metern – und die Stirnwände stehen wie ein Schrank im Wind, doch die Motorleistung wächst nicht mit. Auch die Idee des Top-Spoilers bringt der unermüdliche Willi Spier von einer Reise in die USA mit: Er beobachtete die Wirkung der Landeklappen von Flugzeugen auf die Verwirbelung.

Der Spoiler zeichnet sich oben durch eine Abrisskante aus, an den gebogenen seitlichen Kanten wird die Luft ebenfalls sauber entlang geführt. Die Form des Top-Spoilers entsteht nicht zufällig: Der Weg zum Spoiler ist geprägt von mühsamen und langwierigen Versuchen, von Tüftelei gemeinsam mit dem TÜV. Mit ihm zusammen prüft Spier die Wirkung seines neuen aerodynamischen Hilfsmittels.

Insgesamt acht Spoilerformen entwickelt Spier, sieben werden verworfen. Erst das achte System bringt den gewünschten Erfolg: Ein großflächiges, konvex geformtes Luftleitblech, verschraubt mit vier Teller-Halterungen auf dem Fahrerhausdach, leitet den Fahrtwind zuverlässig über die Kante des Aufbaus hinweg.

Spier testet seinen Spoiler intensiv in der Praxis: Auf genau definierten Teststrecken legen Testfahrzeuge bei Geschwindigkeiten von 60 bis 100 km/h zusammen rund 30 000 Kilometer zurück. Dies unter den verschiedensten Witterungsbedingungen. Ergebnis sind zwei Spoiler aus dem Kunststoff Polyurethan für unterschiedliche Lkw-Größen.

Der TÜV registriert bei Messungen einen Minderverbrauch von rund zehn Prozent, im Vergleich zu einem Lkw ohne Spoiler ein gewaltiger Unterschied. Außerdem registrieren die Prüfer, dass die Windgeräusche des Aufbaus "nahezu völlig abgebaut" sind.

Spier lässt sich die Form seines Spoilers schützen. Der Top-Spoiler entpuppt sich als Verkaufsschlager, seine Fertigung erreicht schnell eine vierstellige Zahl im Jahr. Das florierende Geschäft wird bald von der Tochtergesellschaft ATV GmbH weitergeführt. "Die vielleicht perfekteste Lösung zur Kraftstoffersparnis", wirbt Spier für den Top-Spoiler. Das Unternehmen steht zu seinem Produkt: "Wenn Sie nach 90 Tagen Versuchszeitraum oder 10 000 km nicht 10 % Kraftstoff einsparen, nehmen wir den Top-Spoiler zurück und erstatten den vollen Kaufpreis."

Die unerschöpflichen Ideen von Spier sind nicht nur für die Praxis gedacht, sie stammen auch aus der Praxis. So sucht Willi Spier Mitte der siebziger Jahre bewusst Fernfahrertreffs auf, befragt die Lkw-Fahrer nach ihren Wünschen, Vorstellungen und Problemen. Genauso lädt er Unternehmer ein. Man trifft sich samstags zu Diskussions-



runden im Werk. Dabei rauchen nicht nur die Köpfe: Besprechungszimmer mit vollen Aschenbechern und dichtem Nebel gelten in diesen Jahren nicht als gesundheits-







Modell-Typen aus dem umfangreichen SPIER-Top-Spoiler-Programm

gefährdende Feinstaubhöhle, sie demonstrieren die packende und intensive Arbeitsatmosphäre. Heute kann man's verraten: Für die entsprechenden Prospektbilder von Spier werden extra überquellende Aschenbecher aufgestellt.

Einige große Fuhr-

parks, in denen die Fahrzeuge mit den

SPIER-Top-Spoilern

Großvolumige Kofferaufbauten sind längst ein Schwerpunkt unter den Aufbauten von Spier. Langen Sattelanhängern verleiht ab 1975 eine Diagonal-Hinterachslenkung mehr Wendigkeit. Die Zwangslenkung der weit hinten angebrachten Trailerachse

von einachsigen Aufliegern erlaubt gleichzeitig einen langen Radstand und damit eine bessere Gewichtsverteilung.

Eine von zahlreichen geschützten Spier-Ideen. Und so bahnbrechend, dass Zulieferer die Hinterachslenkung

















Fahrerhaus- und Radstandverlängerungen



1973: Aufbau- und Chassis-Produktion





Fahrerhausverlängerungen und Sitzbankeinbau für Volkswagen







Top-Sleeper



Spier-Diagonal-Lenkung

noch heute in hohen Stückzahlen produzieren. Spier bezieht sie inzwischen von einem Lieferanten aus den Niederlanden. Einer von zahlreichen Lieferanten, mit denen Spier intensiv zusammenarbeitet. Willi Spier bringt es mit seiner plakativen Art auf den Punkt: "Gute Zulieferer sind so wichtig wie gute Kunden".

Spier wächst: Ende 1975 baut die Firma auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Fertigung einen Reparaturbetrieb auf ein 10 000 Quadratmeter großes Grundstück.

Aus dem Möbeltransport wachsen Ideen, die später die Transportwelt auf der Straße ein Stück weit umkrempeln werden. Möbelversender etwa wussten nicht, wie außer dem Fahrer auch zwei, drei Tischler für den Aufbau der Möbel beim Kunden mitfahren sollten. Also

verlängert Spier das Lkw-Fahrerhaus und setzt ein höheres und nach hinten vergrößertes Dach aus Kunststoff auf. So ist Platz für eine Rückbank. Deren Lehne ist nach oben klappbar, somit stehen mit Sitzfläche und Lehne zwei Schlafplätze an Bord zur Verfügung – frühe Vorläufer der heute üblichen Großraum-Fahrerhäuser, wenn auch aus ganz anderem Blickwinkel entstanden.

Zu diesem Zeitpunkt erfolgte für Teilbereiche des Fertigungsprogramms eine Produktions-Verlagerung. Im Nachbarort Vinsebeck wurden leerstehende Hallen angemietet

Das Thema Fahrerhaus steht auch anderswo auf der Agenda. Mitte der siebziger Jahre dringt VW mit dem Transporter LT erstmals in gehobene Gewichtsregionen um 3,5 Tonnen vor. Spier steuert für den großen Transporter die Doppelkabine bei – auch als Werkslösung mit Vertrieb über das VW-Netz. Der Zugang zum Fahrgastabteil erfolgt durch eine Tür auf der rechten Seite mit einer bügelförmigen Trittstufe darunter. Zugunsten der Karosseriestabilität separiert eine halbhohe Trennwand den Fond von der ersten Reihe. Sie dient gleichzeitig als Schutz der Passagiere. Die Sitzbank hinten bietet vier Personen Platz; in der Sitztruhe ist Raum für Werkzeug und Gepäck. Das Dach des Fahrzeugs besteht aus GFK. Lackiert ist alles in den Originalfarben, die Kabine wirkt optisch und farblich wie aus einem Guss. Für den LT liefert Spier außerdem Dachkuppeln und Spoiler. Koffer und Pritschen aus Leichtmetall produziert Spier für den großen VW ebenso auf Wunsch wie Radstandsverlängerungen.



Fahrzeugservice und Sonderfahrzeugbau heute, der erste Bauabschnitt erfolgte in 1975







Möbeltransport-Fahrzeuge

Auch andere Fahrerhäuser wachsen unter den Händen von Spier. Der unvergessene Mercedes-Benz LP etwa. rustikaler Dauerbrenner unter den Leicht-Lkw über fast 20 Jahre hinweg, ihm spendiert Spier ein Großraum-Fahrerhaus. Die knappe und eckige Frontlenker-Kabine des Mercedes-Benz mit Einstieg hinter der Vorderachse stammt aus der Mitte der sechziger Jahre. Spier erweitert sie um eine geräumige Schlafkabine. auf Wunsch mit Sitzbank ausgestattet. Ein windschlüpfiges Hochdach von einem halben Meter Höhe krönt das Fahrerhaus, ein Bugspoiler verbessert die Aerodynamik nochmals.

Ähnlich verfährt Spier ab dem Jahr 1978 auch mit dem Viererclub-Fahrerhaus von Magirus Deutz (heute Iveco): Verlängerung für Schlafkoje oder Sitzplätze, Hochdach aufgesetzt, fertig ist "das wirtschaftliche Großraumfahrerhaus", so die Werbung. Ohnehin arbeitet Spier intensiv mit allen namhaften Lkw-Herstellern zusammen. So dehnt Spier zum Beispiel auch die Fahrerhäuser der damals noch jungen schweren Baureihe Mercedes-Benz NG ("Neue Generation") aus, im Blick sind vor allem Möbeltransporteure. Spier verlängert das Fernverkehrs-Fahrerhaus um 240 Millimeter, setzt ein 210 Millimeter hohes Kunststoffdach auf. Die Lehne der Rückbank wird hochgeklappt zur Liege. Dazu die Sitzfläche und ein weiterer Platz unter dem Hochdach, das ergibt drei Schlafplätze an Bord. Mit Dach- und Bugspoiler aus dem Hause Spier gewinnt der Lkw weiter an Optik und Wirtschaftlichkeit. Und er kann bei Bedarf an Format zulegen: Radstandsveränderungen zählen ebenfalls zum Programm des Unternehmens.

1976: Der Sicherheitsgurt wird Pflicht in Deutschland und Rosi Mittermaier sammelt drei Medaillen bei den Olympischen Winterspielen. Spier profitiert erneut von der Erfahrung in der Zusammenarbeit mit Amerikanern. Das Projekt liest sich spannend wie ein Krimi und wird die Entwicklung des Unternehmens nachhaltig beeinflussen. Zur Erinnerung: Sechs Jahre zuvor hatte Willi Spier ein braunes Zustellfahrzeug in den USA gesehen und fotografiert. Im Herbst 1976 nun erfährt Spier, dass der US-Paketdienst United Parcel Service (UPS) in Europa an den Start gehen will. Spier handelt unverzüglich: Am 23. September gratuliert er schriftlich höflich zur Eröffnung der neuen

Europa-Zentrale in Neuss bei Düsseldorf, "...sprechen wir Ihnen die herzlichsten Glückwünsche aus und wünschen Ihnen viel Erfolg".

Spier fährt geschickt zweigleisig: UPS soll als Paket-dienst Rolltore Marke Todco für Aufbauten aus den USA nach Steinheim transportieren, auch faltbare Ladebordwände namens Anthony. Ein hübsches Angebot, miteinander auf Gegenseitigkeit ins Geschäft zu kommen. Denn Spier möchte den Amerikanern in Europa gleichfalls Aufbauten verkaufen.

Wenige Tage vor Weihnachten 1976 trifft sich Spier mit UPS in der neu eingerichteten Europazentrale in Neuss bei Düsseldorf, Gesprächspartner ist unter anderem der technische Fuhrparkchef von UPS in den USA. Thema sind 30 Wechselaufbauten auf dem Fahrgestell Mercedes-Benz 1624 für UPS in einer US-Ausführung: typischen Wände, Stirnwand und Dach aus Aluminium, innen mit Sperrholz verkleidet, ein Rolltor am Heck. Dabei bleibt es nicht: Der Auftrag beläuft sich schließlich auf 30 Anhänger mit Wechselaufbauten.

Vor Ort geht es dann auch um Zustellfahrzeuge. Ein neues Produkt für Spier, ein neues Produkt auch für





Aufbauten und Anhänger aus dem SPIER-Programm

Deutschland und ganz Europa. Und eine riesige Chance. UPS hat zu diesem Zeitpunkt bereits mehrere zehntausend Fahrzeuge weltweit im Einsatz. Die Amerikaner haben aus jahrzehntelanger Erfahrung klare Ziele: Sie wollen ihr ebenso maßgeschneidertes wie bewährtes Zustellfahrzeug aus den USA in Deutschland und Europa heimisch machen.

In einer Bleistiftzeichnung ist es festgehalten: In Frage kommt nur ein Integralaufbau, kein handelsüblicher Kastenwagen. Aufgebaut entweder auf einem Windlaufchassis von Ford oder dem künftigen Mercedes-Transporter (intern genannt NT, neuer Transporter, später nach dem Fertigungsstandort auch als Bremer bezeichnet). Fahrerhaus und Laderaum sind bei UPS durch eine Trennwand mit Durchgang separiert, im Laderaum sind beidseitig Regale vorgesehen.

Am 5. Januar 1977 schickt Spier ein Telex nach Neuss, es geht um weitere Informationen über die Zustellfahrzeuge. Spier hält zahlreiche Eckpunkte aus dem Gespräch bei UPS fest: Mangels eines anderen Anbieters setzt UPS auf ein Ford-Chassis aus Großbritannien, Ford liefert UPS

schließlich auch in den USA passende Fahrgestelle. Der Bug soll wie in den USA aus Kunststoff bestehen, das Dach und die markanten Schiebetüren links und rechts verlangt der Kunde aus amerikanischer Fertigung. Für das Heck ist ein Rolltor vorgesehen.

Nur wenige Tage später fliegt man zur Zentrale in die USA. Willi Spier fährt einen Tag lang als Beifahrer mit einem Auslieferungsfahrer durch Manhattan/New York mit. Danach weiß er, worauf es den Amerikanern ankommt: pure Funktionalität. Verbunden mit klaren Forderungen. Man geht zum Beispiel von einer Lebensdauer der Fahrzeuge von 20 Jahren aus. Im Zentrum steht höchste Bedienungssicherheit Rationalität sowie die Schonung der Fahrer im täglichen Einsatz. Das bedingt Schiebetüren vorn links und rechts, einen freien und hohen Durchgang mit Tür zum Laderaum, eine Regaleinrichtung, eine Hecktür. Die bei Kastenwagen übliche Seitentür ist dagegen nicht erwünscht, sie kostet Stellfläche. Eine Lichtbahn im Dach lässt Helligkeit herein, der Beifahrersitz – vorgesehen als Platz für den firmeneigenen Fahrtrainer – ist klappbar, die Schiebetüren rollen leicht, sind auch per Ellenbogen zu betätigen.

Wie Spier beobachtet, klappt der Fahrer den Nebensitz sogar mit einem Absatzkick nach oben aus dem Weg – Zeit ist Geld, zuviel Zeit ist Geldverschwendung. Oben über der Frontscheibe sind die Scheibenwischer angelenkt, ragen deshalb nicht störend ins Sichtfeld des Fahrers. Und die freiliegenden Wischermotoren sind bei Bedarf in Windeseile getauscht. Der Arbeitsplatz des Fahrers ist extrem schmucklos und nüchtern eingerichtet, aber gleichzeitig funktionell und schonend für die Fahrer. Der Boden etwa ist mit Aluminium-Riffelblech ausgelegt. Ein Bordsteinfenster in der Tür rechts hilft beim sicheren Umgang mit dem Fahrzeug.

Aufrecht gehend erreicht der Fahrer die auszuliefernden Pakete im Laderaum, muss das Fahrzeug dazu nicht verlassen. Im Vergleich zu den gewölbten Wänden serienmäßiger Kastenwagen überzeugt der Integralkoffer durch sein Volumen und die Stapelbarkeit dank gerader Seitenwände. Dem Paketdienst geht es um jedes Detail: So sind die Regalböden glatt gestaltet. Vorteil: Der Zusteller kann die Pakete während der Tour immer leicht nach vorn in Richtung Trennwand verschieben. Das bedeutet kürzeste Wege und optimale Ladungssicherung durch Formschluss nach vorn.

Neue Geschäftsfelder – Schmutzabweiser, Spoiler, Zustellfahrzeuge





UPS-Wechselkoffer

UPS-Verteilerfahrzeug Typ P60

Geringe Wartungs- und Reparaturkosten sind ein weiterer Punkt der Transporter. So klappt die großflächige, seitlich weit umgreifende Motorhaube in einem Stück nach oben – der Weg ist frei für Service und Wartung. Hinten erleichtert eine große Trittstufe nicht nur den Ein- und Ausstieg: Sie ist über einen Federbügel ähnlich einer Blattfeder befestigt und dient damit gleichzeitig als wirksamer Rammschutz vor Rangierschäden – man will Fahrzeuge, keine Stehzeuge in der Werkstatt.

Aus dieser Trittstufe soll sich später für Spier ein attraktives zusätzliches Geschäft entwickeln. Das Unternehmen entwickelt auf dieser Basis seinen Federtritt, eine breite, trittsichere und flexible Trittstufe für das Heck speziell von Transportern und leichten Lkw im Zustellverkehr. Die Jahresfertigung des Federtritts wird eine vierstellige Zahl erreichen. Nicht zuletzt dient seine flexible Aufhängung der Gesundheit der Fahrer beim Aus- und Einsteigen.

Damit Spier das Fahrzeug für europäische Einsätze adaptieren kann, schicken die Amerikaner ein komplettes Fahrzeug als Anschauungsexemplar über den großen Teich: So wie in den USA, so soll das künftige Zustellfahrzeug auch in Europa aussehen. Namhafte europäische Fahrgestellhersteller lehnen das Projekt zunächst jedoch ab. Der erste Partner Ford baut in Großbritannien 20 Fahrgestelle nach UPS-Vorgaben für den Start in Europa. Es handelt sich um den damaligen Ford A, Modell 0609, einen leichten Hauben-Lkw, eines der raren Fahrzeuge genau an der Nahtstelle zwischen Transporter und Lastwagen. Der Dieselmotor des Sechstonners leistet aus 3,5 Liter Hubraum 87 PS. Alternativ dazu liefert Spier noch im Januar 1977 die Zeichnung eines künftigen UPS-Zustellfahrzeugs auf Basis des Mercedes 608 D. Doch zunächst hat der britische Ford die Haube vorn. Und Spier erlebt mancherlei Überraschungen, etwa Gewinde mit Zoll-Maßen.

Als nächster Partner macht Mercedes-Benz mit, liefert als Plattform den 1977 neu vorgestellten Transporter T1 aus Bremer Fertigung. Den jedoch gibt es zunächst nur als Fahrgestell mit Fahrerhaus keine Lösung für einen Integral-Aufbau mit Komplettaufbau und eigenständiger Frontmaske aus Kunststoff. Gezwungenermaßen demontiert Spier deshalb die nagelneuen Fahrerhäuser. Erst später werden Podestfahrgestelle oder Windläufe ohne Fahrerhaus angeboten und geliefert, wie ebenfalls für Reisemobile mit integriertem Aufbau üblich. Spier übernimmt zum Transport der Fahrgestelle und für die Wartezeit auf dem Chassisplatz von einem amerikanischen Hersteller die passende Idee einer Schutzhülle – das Innenleben des Fahrerhauses muss schließlich vor der Witterung geschützt sein. Was schwierig beginnt, entwickelt sich zu einem Dauerbrenner: Bis heute hat Spier viele tausend Fahrzeuge für UPS produziert.



1977: Ein Brand vernichtete vollständig das erst 5 Jahre alte Hauptwerk im Industriepark



Spezialfahrzeug, vorn mit Omnibusbestuhlung für 12 Personen



haltsam den Vorwärtsgang eingelegt hat, Rückschläge bleiben nicht aus: In der Nacht vom 18. auf den 19. Juli 1977 zerstört ein Brand das erst fünf Jahre alte Hauptwerk. Der Schaden beläuft sich auf viele Millionen Mark. Die Fertigung wird zum großen Teil unverzüglich in benachbarte Betriebe verlegt, Spier mietet Hallen an. Die Mitarbeiter müssen zum Teil unter sehr schwierigen Bedingungen an provisorischen Arbeitsplätzen improvisieren. Das Meistern dieser Krise schweißt zusammen.

Schon ein Jahr später ist das Werk komplett wieder aufgebaut. Jetzt wird auf rund produziert. Im gleichen Zug errichtet Spier eine neue Firmenzentrale. Der Betrieb beschäftigt rund 85 Mitarbeiter. Das Zeitalter des kleinen Handwerksunternehmens ist vorüber.

Und Spier legt unverdrossen und mit hohem Tempo neue Entwicklungen auf. 1978, US-Präsident Jimmy Carter stiftet Frieden zwischen Ägypten und Israel, Österreich schlägt Deutschland bei der Fußball-Weltmeisterschaft in Argentinien, heißt das Zauberwort "Plywood". Dieses heute gängige Material für Kofferaufbauten besteht in seinem Kern aus einer Platte mit wasserfest verleimtem

Sperrholz, außen wie innen ist sie mit GfK beschichtet. Das Material ist nicht nur leicht und stabil zugleich, es sieht aufgrund der glatten Oberfläche attraktiv aus, lässt sich leicht beschriften, reinigen und reparieren. Schrammen zum Beispiel sind in Windeseile gespachtelt und lackiert.

Bereits 1975/76 hat Spier mit der Entwicklung von Plywood-Aufbauten für die Post begonnen, unter der Aufsicht des posttechnischen Zentralamts. Jetzt verwendet Spier das neue Material für Wechselbehälter des neuen Großkunden UPS. Das neue Wandmaterial wird sich schnell etablieren. Gesehen hatte Spier es, man kann's erraten,

















Luftfracht-Transporter mit Rollenteppich: Auf kurzen Strecken - wie etwa von Frankfurt nach Amsterdam sind LKWs als Transportmittel von Luftfrachtpaletten effektiver.







Fahrerhausverbreiterung- und Erhöhung Mercedes



Bequeme Liegeflächen für 2 Personen

erstmals in den USA. Dort ist Plywood bereits für Schiffscontainer im Einsatz. Mit Plywood übernimmt Spier wieder einmal die Rolle des Schrittmachers, sichert sich einen Know-how-Vorsprung: Spier gehört zu den ersten Aufbauern in Europa, die auf dieses Material setzen.

Die intensive Beschäftigung mit Spoilern und Fahrerhausverlängerungen in den siebziger Jahren führt zu einer Neuentwicklung, die den Nutzfahrzeugbau vorantreiben wird. Auf der AMÖ 78, der Fachtagung des Verbands der Möbelspediteure, präsentiert Spier eine Polyester-Dachhaube als Fahrerhaus-Vergrößerung. Das 850 Millimeter hohe Element ist aerodynamisch günstig gestaltet und zunächst als Stauraum gedacht. Hier bringt die bis zu fünfköpfige Besatzung eines Möbel-Lkw mit Doppelkabine ihre Siebensachen unter.

Der nächste Schritt ist bereits vorgezeichnet: Noch im gleichen Jahr beginnt Spier mit der Entwicklung des Top-Sleepers, einer Fahrerschlafkabine über dem Fahrerhaus. Damit löst Spier gleich mehrere Probleme: Der leere Raum über dem Fahrerhaus des Lkw wird sinnvoll genutzt. Sie ermöglicht ein kurzes Fahrerhaus ohne die klassische Schlafkabine hinter den Sitzen, damit längere Aufbauten ohne Komfortnachteile für den Fahrer. Außerdem verbessert der geschlossene Körper des Top-Sleeper die Aerodynamik ähnlich einem Spoiler.

Spier zieht zur Entwicklung des Top-Sleeper unter anderem die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen hinzu. Deren Fachleute sind auch bei anderen Projekten immer wieder beratend eingebunden. Mit seiner Raumausnutzung ist der Top-Sleeper ein direkter Vorläufer der heute üblichen Großraum-Fahrerhäuser im Fernverkehr und sogar den Entwicklungen der Lkw-Hersteller voraus. Auch in punkto Komfort: Die komfortable Liegefläche im Dachgeschoss basiert auf einem Lattenrost mit Federkernmatratze.

Die Top-Sleeper sind nicht nur durchdacht konstruiert, sie sind auch formschön gestaltet. Ihre Form nimmt perfekt die Linie der Frontscheibe auf. Seitliche Verbreiterungen – die serienmäßigen Fahrerhäuser nutzen in diesen Jahren noch längst nicht die maximal erlaubten Abmessungen aus – schaffen im Dachgeschoss viel Platz. Sie gehen außerdem in Fahrerhausseitenverkleidungen über, eine weitere Verbesserung der Aerodynamik. Jahre später sind Fahrerhausseitenverkleidungen vor üblichen Sattelanhängern und festen Aufbauten selbstverständlich.

1979 geht Spier in die Luft, allerdings nur sinnbildlich. Das Unternehmen präsentiert im Frühjahr den so genannten Spier-Essex-Rollenteppich – abermals eine Idee aus den USA. Der Rollenteppich besteht aus mehreren Rollenbahnen, eingelassen in den Boden eines Aufbaus und hydraulisch anheb- und absenkbar. Auf diesen Rollen gleitet auch schweres und sperriges Ladegut fast mühelos durch den Aufbau. Ganz nach Wunsch gibt es zwei, vier oder sogar sechs Bahnen im Boden des Aufliegers.

Das neue System wurde in Nordamerika speziell für den leichten Umgang mit Luftfrachtcontainern entwickelt. Dieses Betätigungsfeld ist eine Spezialität von Spier. Gleichzeitig verringert das System dank der Fernbedienung die Gefahr von Unfällen beim Be- und Entladen sowie von Beschädigungen der Ladung.





Entwicklungsauftrag: Platzsparender PKW-Transport für See- und Straßenverkehr Kurzkuppel-System



Die achtziger Jahre:

Experten für Luftfracht, Volumentransporte, Getränke. Und der P 36

Spier setzt unentwegt auf neue Lösungen von Transportproblemen. Mit Hilfe von Kurzkupplungen verringert Spier Anfang des Jahrzehnts den Abstand zwischen Motorwagen und Anhänger zugunsten der Ladelänge. Bald rollen Gliederzüge mit fünf großen Luftfrachtpaletten an Bord über die Straßen. Die Idee: Auf kurzen Strecken, wie etwa von Frankfurt nach Amsterdam und ähnlichen Verbindungen, lohnt sich das Flugzeug nicht, da sind Lkw als Transportmittel von Luftfracht effektiver. Fünf Paletten an Bord eines Lastzugs, das klingt nach wenig Fracht. Das Gegenteil ist der Fall – die Paletten messen 317 x 244 Zentimeter, passen also längs knapp in einen 2,5 Meter breiten Aufbau. Fünf Paletten bedeuten 16 Meter Gesamtladelänge. Großes Plus für Spier: Die Firma kann den zu den entsprechend kurzen Fahrerhäusern maßgeschneiderten Top-Sleeper gleich aus einer Hand mitliefern.

Das neue Geschäftsfeld brummt, die auffälligen Fahrzeugkombinationen machen Spier bekannter denn je. Auch bei seinen Spoilern kann Spier aroße Erfolae verkünden: Um 1980 sind allein in Deutschland bereits 12 000 Lkw mit Top-Spoiler unterwegs. Bis zur Aufgabe des Geschäfts im Jahr 2005 – die Lkw-Hersteller kümmern sich dann längst in eigener Regie um das Thema - wird Spier in 31 Jahren mehr als 70 000 Top-Spoiler in unterschiedlichen Ausführungen liefern.

"TTL-System Peters" heißt das Kürzel für eine weitere Neuheit im Jahr an der Schwelle der achtziger Jahre. Die drei Buchstaben sind die Abkürzung für "Top-Time-Lader" und stehen für ein innovatives und Zeit sparendes Ladesystem für Getränkefahrzeuge. Mit Herunterklappen der Bordwand des Aufbaus öffnet sich automatisch die obere Hälfte der Seitenwand und faltet sich auf dem Dach zusammen. Damit steht die gesamte

Seite des Lkw in Windeseile sperrangelweit offen zum Beund Entladen. Das zeitraubende Öffnen und Verschlie-Ben von Planen mittels Schnüren und Ösen entfällt. 30 Sekunden dauert das Öffnen und Schließen beim TTL-System, das spart im Vergleich zu herkömmlichen Getränkefahrzeugen bei jedem Be- und Entladevorgang etwa eine Viertelstunde Zeit, so errechnet Spier.

Gleichzeitig sichern die hohe Bordwand und das Rohrsystem des Planenaufbaus die gestapelten Getränkekisten. Mit Vorschriften zur Ladungssicherung ist es in diesen Jahren noch nicht weit her: "In Expertenkreisen spricht man davon, dass ein Gesetz ausgearbeitet werden soll, nach dem für Ladegut ein besonders gesicherter Transport vorgeschrieben wird", heißt es auf dem TTL-Prospekt vorsichtig. Bei dieser Fülle von Innovationen wirbt Spier zu Recht optimistisch: "Wie können Sie in Zukunft mit einem Fahrzeug zufrieden sein, das Ihnen weniger bietet als ein







TTL-System - Top-Time-Lader









Aufbau zur rechten Seite kippbar



Verteiler-Fahrzeuge für die Back- und Lebensmittelindustrie mit seitlichen Rolltorer



Spier-Transporter?" Das Unternehmen beschäftigt jetzt etwa 100 Mitarbeiter. 1980 ist ein spannendes Jahr: Ajatollah Khomeini kehrt aus dem Exil in den Iran zurück. Die amerikanische Raumsonde Voyager erreicht den Planeten Jupiter, die Bewohner der Europäischen Gemeinschaft wählen erstmals direkt das Parlament.

Auf seine Art ebenfalls spektakulär, jedoch weniger fentlicht Spier in der Fachpresse erfolgreich als andere Spier-Aufbauten ist im gleichen Zeitraum das Hansa-Verpflegungsmobil. Auch diese Idee stammt aus den USA: Aufgebaut auf einem Transporter von Mercedes-Benz, fährt hier ein Fahrzeug voller Automaten und Selbstbedienungstheken mit belegten Brötchen, mit warmen und gekühlten Speisen, mit Süßwaren, Getränken und der Zeitung vor. Auch Obst und Zigaretten gibt es an Bord. Gedacht als mobile Verpflegungsstation in den Pausen vor mittleren und großen Unternehmen, von Baustellen, Sportund sonstigen Festveranstaltungen, hält sich die Nachfrage im Unterschied zu den hochfliegenden Plänen der Initiatoren in engen Grenzen. Das Verpflegungsmobil passt nicht zu festen Pausenzeiten und genau definierten Pausenordnungen in Deutschland.

Wer beim Einkauf lieber bedient wird, findet sein Fahrzeug ebenfalls bei Spier. Ebenfalls auf der Grundlage des Transporters von Mercedes-Benz realisiert Spier einen Verkaufswagen. Ein großes Hochdach aus Kunststoff krönt den Transporter, er erreicht mehr als zwei Meter Innenhöhe. Seitlich gibt es eine große Verkaufsklappe.

Im Sommer 1981 veröfeine erste Zeichnung des spektakulären "VR-Spier-Transporter". Die Buchstabenkombination VR steht für den Begriff des VR 120 adaptiert Spier Volumenriese. Es ist die Hoch-Zeit der Volumenfahrzeuge, vorwiegend Lastzüge mit ausgetüftelten Kurzkuppelsystemen. Der VR von Spier wird es auf gewaltige 120 Kubikmeter Volumen bringen. Die Platt- halten bei Geradeausfahrt form bildet ein MAN-Lkw des Typs 14.192 mit Unterflurmotor. Auf dessen tief angeordnete, kurze Kabine setzt Spier eine optisch angepasste Dachkuppel; auf Wunsch als Schlafplatz ausgerüstet wie der Top-Sleeper. Der Aufbau wird direkt als Pullmanausführung an das Fahrerhaus angebaut. Auf dem kurzgekuppelten Anhänger ist ebenfalls ein Aufbau montiert. Zwischen den Achsen hat Spier das Gespann seitlich mit Schürzen aerodynamisch günstig verkleidet.

Das ausgesprochen elegant und stromlinienförmig geformte Gespann transportiert im Motorwagen 48 Kubikmeter und im Anhänger 72,5 Kubikmeter auf zusammen 18 Meter Länge. Mit einem zulässigen Gesamtzuggewicht von 26 Tonnen zielt der Volumenzug auf leichtgewichtiges Transportgut. Machbar sind Gesamtzuggewichte zwischen 20 und 38 Tonnen, damals die Obergrenze für Last- und Sattelzüge.

Das Kurzkuppelsystem von Kässbohrer in Ulm, seinerzeit einer der größten Anhänger- und Aufliegerhersteller. Es besteht im Prinzip aus zwei gegeneinander angeordneten Deichseln. Sie Motorwagen und Anhänger in einem kurzen Abstand von nur 790 Millimetern, die gesetzlich zulässige Gesamtlänge wird eingehalten. Der zusätzliche Lenker in Deichselform verringert bei enger Kurvenfahrt den Einschlagwinkel der Zuggabel, das verhindert eine Kollision zwischen dem Anhänger und Motorwagen. Nach Art des Hauses denkt sich Spier auf Anhieb gleich mehrere mögliche Zugkombinationen für das Gespann aus.







Premiere feiert der elegante Lastzug auf der IAA 1981. Das Unternehmen macht seine Kunden auf der Einladung neugierig: "Spier präsentiert die Nutzfahrzeuge der Zukunft." In seiner Werbung freut sich der Betrieb: "Das ist er: Einer der Größten, Schönsten und Wirtschaftlichsten." Und weiter: "Mit hohem technologischen Entwicklungsaufwand hat Spier jetzt eine neue Kategorie von Nutzfahrzeug geschaffen, das den aktuellen Höchststand auf dem europäischen Markt repräsentiert."

Und was passiert um Spier herum in diesem Jahr? Technisch geht es in hohem Tempo weiter. Die amerikanische Raumfähre Columbia startet 1981 erstmals ins Weltall. Die bunten Blätter berichten lieber über die Hochzeit von Lady Diana und Prinz Charles in London.

Im Jahr 1982 erfolgt ein Generationswechsel: Heinrich Spier, Sohn des Firmengründers und seit fast 60 Jahren an der Spitze des Unternehmens, übergibt das Lenkrad endgültig an seinen Sohn Willi Spier. Der, seit mehr als einem Jahrzehnt Mitglied der Geschäftsführung und Gesellschafter, übernimmt nun die alleinige Geschäftsführung. Er reformiert in diesem Zug die Unternehmensführung, bestellt einen Beirat. Dieser steht der

Unternehmensführung beratend zur Seite. So lastet die Verantwortung bei großen und heiklen Entscheidungen nicht allein auf der Geschäftsleitung oder dem Geschäftsführer.



1983 wurde von Willi Spier ein Beirat bestellt - hier abgebildet in 1996: Willi Spier, Rüdiger Wrede, Dr. Hans-Herbert Nolte (Vorsitzender), Erwin Hymer

Mit ihren Produkten ist die Firma zu diesem Zeitpunkt sehr breit aufgestellt. Besonders auffallend sind die spektakulären Volumenfahrzeuge mit dem VR 120 als Flaggschiff. "Was die Transport-Giganten im Luftfrachtverkehr, das sind die Volumenriesen von Spier auf der Straße", heißt es selbstbewusst. Doch es darf auch etwas kleiner sein. Anhänger- und Motorwagenkoffer sowie Wechselaufbauten aus Plywood und Leichtmetall, Pritschenwagen, kombinierte Koffer- und Pritschenfahrzeuge, Fahrerhausverlängerungen mit zusätzlicher Sitzbank, Rollenteppich, zahlreiche Türund Treppenvarianten, Zustellund Frischdienstfahrzeuge. Im Trend liegen präzise ausgeknobelte Züge mit Anhänger und Aufliegern bis zu 17,5 Tonnen Gesamtgewicht für Besitzer des Führerscheins Klasse 3 – Spier

mischt kräftig mit. Dazu kommen immer wieder spezielle Präsentationsfahrzeuge und zahlreiche Top-Sleeper, Dach- und Bugspoiler – das Unternehmen steht auf einem breiten Fundament.

Mitte der 1980er Jahre wird das Gesamtlängenmaß eines Sattelzuges mit 15,50 m festgeschrieben. Spier wußte frühzeitig davon, beantragte und erhält für den Bau dieser längeren Fahrzeuge eine Sondergenehmigung für die Übergangszeit. Somit ist er das erste Fahrzeugbauunternehmen, das Sattelanhänger mit einer Länge von 12,40 m liefert.

Das Thema Wechselaufbauten hat Mitte der achtziger Jahre längst professionelle Züge angenommen. Aluminium, Plywood oder Sandwichwände, ein umfangreiches Türenprogramm bis zum Rolltor, Sonderausführungen – "tolle Kisten" gibt's zu diesem Zeitpunkt nicht nur von einem südeuropäischen Autohersteller. Nimmermüde folgt im Jahr 1985 die nächste Innovation: Spier präsentiert einen bahnverladbaren Wechselbehälter, gehört zu den ersten Unternehmen mit einem derartigen Produkt. Spier engagiert sich sehr für Wechselaufbauten, arbeitet mit in einem Arbeitskreis beim TÜV Köln. Dort werden Wechselaufbauten zunächst einmal definiert – ein mühsames Geschäft.









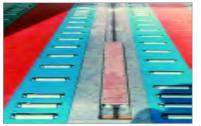






VR 120: Der Volumenriese mit einem Ladevolumen von 120 m³





Die Auszeichnung "Das goldene Rad"

In 1985 heißt der Bundeskanzler bereits seit drei Jahren Helmut Kohl. Neu eingeführt wird dagegen Bundespräsident Richard von Weizsäcker. Michail Gorbatschow wird Generalsekretär der Kommunistischen Partei der Sowjetunion. Und Wolfgang Petersen bewegt mit seinem Film

"Das Boot" die Gemüter. Ebenso Boris Becker: Der Tennisspieler gewinnt im Alter von nur 17 Jahren erstmals das Turnier in Wimbledon.

Der damalige Bundes-

nung: "Das goldene Rad", verliehen vom Verband ZKF (Zentralverband Karosserieund Fahrzeugtechnik) ist die Anerkennung für das "Cargo-Shuttle-System" von Spier, eine Weiterentwicklung des





Bundesverkehrsminister Dr. Werner Dollinger überreicht Willi Spier "Das goldene Rad

minister für Verkehr, Dr. Wer-Rollenteppichs. Zu diesem Zeitpunkt offeriert Spier drei ner Dollinger, überreicht Spier 1985 eine hohe Auszeichunterschiedliche Lastzug-Vari-Gewinner: Fahrzeugwerk SPIE

anten sowie einen Sattelzug

zum Transport von Luftfracht-Paletten. Je nach Konfigura-

tion werden maximal vier oder

fünf Paletten geladen.









... mühelos be- und entladen mit SPIER-Hubbühne

Fantasie beweist Spier auch mit anderen Produkten. Tief greift Spier in die Fahrerhausstruktur des 1985 neu vorgestellten Mercedes LN2 ein. Die Aufbauer, längst auch Karosseriespezialisten, schneiden sowohl das Dach als auch die Rückwand heraus, drücken beide A-Säulen jeweils mehrere Zentimeter nach außen und die Seitenteile des Fahrerhauses sogar um insgesamt zwölf Zentimeter. Einschließlich der Verlängerung wächst das Fahrerhaus auf diese Weise um 20 Zentimeter in die Breite. Ein neues, ebenfalls 20 Zentimeter höheres Dach in der Optik von Mercedes-Benz wird aufgesetzt, das Fahrerhaus verlängert, ebenso eine andere Rückwand montiert. Fertig ist das große Fahrerhaus auf Basis des schlanken Mittelklasse-Lkw.

Die Fahrerhausvergrößerung ist so gelungen, dass Spier es später sogar im Auftrag von Mercedes-Benz fertigt. Eine der vielen Innovationen, bei denen Spier nicht nur die eigenen Mitarbeiter, sondern auch die Kunden auf eine Reise in die Zukunft mitnimmt.

Schnell liefert Spier für den neuen Verteiler-Lkw auch seinen Top-Sleeper. Gepolsterte Liege mit verstellbarem Kopfteil, große Ablagefläche, Kleiderschrank, Leseleuchte, Seitenscheibe und Belüftung – damit ist der Mercedes-Benz tauglich für den leichten Fernverkehr. Da die Kabine schlank gehalten ist, wächst die Dachschlafkabine mit Hilfe einer Anformung auf volle 2,5 Meter Breite. Eingeschlossen sind Fahrerhaus-Seitenverkleidungen zwischen Kabine und Aufbau.

Viel einfacher ist die Konstruktion des "Spier-Ladeboy", einer kompakten und leichten Ladeplattform. Sie wird innen am linken Türflügel des Hecks montiert. Befestigt mit Scharnieren ist dort eine 1100 auf 1100 Millimeter große überfahrbare Plattform. Die Tragfähigkeit beläuft sich auf eine halbe Tonne, die Hubhöhe auf knapp 1,5 Meter. Plus der Ladehilfe ist ein geringes Eigengewicht von nur 90 Kilogramm.

Die anspruchsvoll klingende Bezeichnung S 600 trägt im Jahr 1985 ein erstes Verteilerfahrzeug, das Spier in eigener Regie anbietet. Eng angelehnt an den Transporter P 60 unterscheidet sich das Fahrzeug nur durch eine weiße Lackierung vom Original. Der Prospekt nennt deshalb automatisch die Vorteile des baugleichen UPS-Fahrzeugs: unter anderem Schiebetüren, rechts mit Bordstein-

scheibe, Falttüren hinten mit Federbügel-Auftritt.

Spier verspricht mit Blick auf den Aufbau aus Aluminium und GfK eine "2,5-fache Nutzungsdauer" im Vergleich zu üblichen Transportern. Und dank des konsequenten Leichtbaus und extrem reduzierter Ausstattung "14 Prozent mehr Nutzlast". Die Begeisterung des Stammkunden für das neue Modell hält sich in Grenzen – Spier bewegt sich zu nahe am Originalfahrzeug. In Nachfolge des S 600 wird Spier ein halbes Dutzend Jahre später eine ganz andere Baureihe entwickeln mit eigenständigen Zügen – den Donkey.

Willi Spier wird 1986 in den Beirat des VDA (Verband der Automobilindustrie) gewählt und arbeitet dort 18 Jahre lang.

Im Jahr 1986 ändert Spier dezent das Firmenlogo: Der Schriftzug ist nun weniger kantig gestaltet – so wie auch bald darauf die Fahrzeuge. Zunächst aber erhalten die kurzgekuppelten Züge im Jahr 1987 eine neue Verbindung zwischen Motorwagen und Anhänger: Spier wechselt vom Kässbohrer-System zur französischen Marke Jimecal mit dem System ATC 22. Hier ersetzt ein







Funktionelle, wirtschaftliche Verteilerfahrzeuge Typ Donkey





Das entscheidende Treffen zum Projektanlauf des UPS-Fahrzeugtyps P 36 mit dem UPS-Ingenieur Ivan Pour (rechts), den Fiat-Managern, Willi Spier (3. v.li.) und dem Spier-Projektleiter Herbert Hagedorn (links)

◆ UPS-Verteilerfahrzeug Typ P 60

teleskopierbares Rohr die klassische Anhängerdeichsel. Der Abstand zwischen Motorwagen und Anhänger beläuft sich bei normaler Geradeausfahrt nur auf 250 Millimeter.

Melden mechanische Sensoren eine Unterschreitung dieses Abstands, etwa in Kurven oder auch beim Befahren von Rampen, fährt eine Hydraulik das Rohr als Verbindung zwischen den beiden Fahrzeugteilen wie ein Teleskop aus und vergrößert die Differenz wieder auf den notwendigen Abstand. Der Antrieb der Hydraulik erfolgt ganz simpel über Reibräder. Sie laufen auf den Hinterrädern des Motorwagens. Spier entwickelt das französische System zusammen mit dem TÜV und unterstützt von der Berufsgenossenschaft entsprechend den deutschen Zulassungsbestimmungen weiter. Großes Plus des Zugs ist eine enorme Ladelänge mit Stellplätzen für 38 Europaletten in einer Ebene und eine lichte Innenhöhe von 3,07 Meter im dreiachsigen Anhänger.

Auch am entgegengesetzten Ende des Programms setzt Spier neue Maßstäbe: Spier fertigt im Auftrag des Großkunden UPS nach nunmehr zehnjähriger intensiver Zusammenarbeit sein erstes Zustellfahrzeug in selbsttragender Bauweise. Der Transporter mit der schlichten Bezeichnung P 36 nutzt einen Triebkopf des frontgetriebenen Fiat Ducato. Alle anderen Elemente hat Spier mit UPS-Ingenieuren selbst entwickelt. Der Prototyp wird am 10. August 1987 vom TÜV abgenommen. Das Gesamtgewicht des Fahrzeugs beträgt entsprechend dem Fiat Ducato 2,8 bis 3,1 Tonnen. Die Konstruktion erfolgt durch Spier in enger Zusammenarbeit mit den Universitäten in Paderborn, Braunschweig, Hamburg und Aachen, mit dem Verband Aluminium- Zentrale in Düsseldorf, mit Zulieferern, vor allem Gross-Aluminium, und den Genehmigungsbehörden. Die Grundkonstruktion des Aluminium-Aufbaus, von Schiebeund Hecktüren einer planen Frontscheibe mit oben angeschlagenen Scheibenwischern, ist ebenso von den UPS-Fahrzeugen bekannt, wie die Optik mit einer einteiligen, nach



Zustell- und Abholfahrzeug P 36



1987: Mit diesem Fahrzeugbrief wurde Spier erstmals als Fahrzeughersteller beim Kraftfahrtbundesamt eingetragen.



Der P 36: Spier ist mit diesem Verteilerfahrzeug beim Kraftfahrtbundesamt seit dem 13. Jan. 1988 auch als Fahrzeughersteller anerkannt.



1988: VW ließ bei Spier ein Spezialfahrzeug für den Transport von Gemälden bauen. Eine geregelte Temperatur und Luftfeuchtigkeit, stoßgeschützte Unterbringung und optimaler Diebstahlschutz waren erforderlich. *Abb. Mitte*: Das Fahrzeug holte in Moskau u. a. Kunstgegenstände für eine Wanderausstellung russischer Künstler ab. *Rechts*: Henri Nannen (langjähriger Stern-Herausgeber), Willi Spier und VW-Chef Dr. Carl H. Hahn bei der Besichtigung des Spezial-Fahrzeugs.

oben für beste Servicezugänglichkeit klappbaren Frontnase aus Kunststoff.

Fiat als Lieferant des Triebkopfes traut der Angelegenheit zunächst nicht so recht denn Spier verwendet ein eigenes Aluminium-Chassis mit tiefem Rahmen sowie einen Aufbau aus genietetem Aluminium. Vorteil ist neben niedriger Ladekante und einem vergleichsweise hohen Volumen auch eine enorme Nutzlast von 1400 Kilogramm – die Hälfte des zulässigen Gesamtgewichts. Auf Teststrecken sowohl in Deutschland als auch in Italien nimmt der Autohersteller den neuen Transporter von Spier gründlich in die Mangel. Doch außer Kleinigkeiten gibt es zur Überraschung des Automobilherstellers nichts zu bemängeln. Kein Wunder, Spier und seine Mitarbeiter haben sehr engagiert gearbeitet, haben sich für das Fahrgestell sogar extra eigens eine Richt- und Montagebank aus Turin angeschafft.

Spier ist beim Kraftfahrtbundesamt seitdem nicht nur als Aufbau- und Anhängerhersteller, sondern auch als Fahrzeughersteller anerkannt. Der Spier-Transporter mit Fiat-Komponenten entpuppt sich schnell als Erfolgsmodell, Spier fertigt mehr als 1000 Einheiten des Lieferwagens. Ganz ohne kleine Missgeschicke geht es nicht ab. So liefert Fiat die Kits des Ducato-Zugkopfs in Kisten. Doch übereifrige Packer schlagen in Italien in einer Kiste die Nägel so gründlich hinein, dass sie dabei die Reifen der Vorderachse zerstören.

Dem Erfolg der Zusammenarbeit tut dies keinen Abbruch, heute kann man über derlei Pannen lachen. Das zweite gebaute Fahrzeug aus dem Jahr 1988 erwirbt Spier viele Jahre später wieder zurück. 430 000 gefahrene Kilometer zeigt der Tachometer an – ein fahrender Beweis für ein schlüssiges Konzept und herausragende Qualität.

Das neue Geschäft floriert – in nur zwei Jahren fertigt Spier rund 700 der neuen Fahrzeuge für UPS. Die Zahl der Arbeitsplätze des Unternehmens klettert rasant auf nunmehr rund 170 Mitarbeiter, in kurzer Zeit verdoppelt sich der Umsatz.

Doch auch um's Unternehmen herum bleibt die Welt nicht stehen: Was viele gehofft und kaum einer geglaubt hat, das passiert im Herbst 1989: Im Zuge der friedlichen Selbstauflösung des ehemaligen Ostblocks fällt die Mauer zwischen der damaligen DDR und der Bundesrepublik Deutschland.

1989 – das bedeutet nicht nur den Fall der Mauer zwischen den zwei deutschen Staaten, auch den Abzug der Sowjetunion aus Afghanistan, Wimbledon-Siege von Steffi Graf und Boris Becker. Der erste "lange Donnerstag" weicht das überholte Ladenschlussgesetz auf.



Herstellung von Auslieferungsfahrzeugen Typ P 36 für den Paketversender UPS im Jahre 1989.







Die neunziger Jahre:

Aeroform-Aufbauten, Zustellfahrzeuge, die Zurrmulde und Athleten

Pausen und Auszeiten kennt Spier nicht: An der Schwelle zu den neunziger Jahren zeigt das Unternehmen auf der IAA des Jahres 1989 erstmals Kofferaufbauten im Aeroform-Design. Die wegweisende Entwicklung basiert auf den aerodynamischen Kenntnissen, die der Betrieb seit fast 20 Jahren durch Schmutzabweiser, Bug- und Dachspoiler erworben hat. Abgerundete Aufbauten mit einem Radius von 100 Millimetern verbessern die Aerodynamik der quaderförmigen Koffer mit ihrer kantigen Grundform und senken den Kraftstoffverbrauch spürbar – ohne Verlust an Laderaum.

Je nach Einsatz ermitteln Kunden einen Minderverbrauch von fünf Prozent – bares Geld, vor allem angesichts erneut steigender Dieselpreise. Gleichzeitig senken die runden Kanten Windgeräusche. Nicht zuletzt verringern sie auch die Gefahr von Beschädigungen, etwa durch herabhängende Äste. Und die Optik ist deutlich harmonischer als bei der herkömmlichen eckigen Bauweise. In den kommenden Jahren wird Spier Baureihe für Baureihe auf die strömungsgünstige Variante umstellen.

Als weitere Neuheit sind die Kofferaufbauten mit einer vollflächig lichtdurchlässigen Dachbahn zu bekommen. Die bessere Sicht erleichtert das Be- und Entladen, ist ebenfalls ein Beitrag für mehr Sicherheit. Stichwort Koffer: Zwei von drei geschlossenen Aufbauten fertigt Spier inzwischen aus dem Material Plywood.

Von Aeroform zurück zum bewährten Top-Spoiler: Inzwischen ist er 15 Jahre in Fertigung, in einer Gesamtauflage von mehr als 35 000 Einheiten – ein toller Erfolg. Zwei weitere Modelle erweitern das anfängliche Spoiler-Duo inzwischen zum Quartett: Der Typ 750 passt für Lkw mit langem Fahrerhaus oder Sattelzugmaschinen, ebenfalls zu Lkw mit extrem hohen Aufbauten.

Das Modell 2001 ist mit seiner flachen und betont dreidimensionalen Formgebung prädestiniert für Lkw mit Großraum-Fahrerhaus.

Das große Know-how von Spier rund um Zustellfahrzeuge zeigt sich unter anderem bei einem neuen Transporter für den Deutschen Paketdienst DPD: Ein Kastenwagen von Mercedes-Benz bekommt ein eigenständiges Heck mit Flügeltüren. Da sie nicht über die seitlichen Konturen hinausragen, besteht beim Öffnen keinerlei Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer. Manchmal sind die einfachsten Ideen auch die tollsten: In die Hecktüren sind unten schmale Fenster eingelassen. Bei geöffneten Türen geben sie den Blick auf die Rückleuchten frei – ein weiterer Beitrag zur Verkehrssicherheit.

Ab 1990 legt die EU neue Längenmaße für Fahrzeugkombinationen fest: Maximalmaße von 16,5 Metern für Sattelzüge und 18,75 Meter für Gliederzüge.



Koffer-Gliederzug mit Zentralachs-Anhänger



Koffer-Gliederzug mit Drehschemel-Anhänge



Koffer-Gliederzug mit Drehschemel-Anhänger

Die funktionellen Details der wendigen Verteilerfahrzeuge bieten weitreichende Faktoren für Wirtschaftchkeit, Ergonomie und Sicherheit:

Die Türöffnungsbreiten garantieren ein schnelles Beund Entladen. Der federnd gelagerte Heckein/-ausstieg mit rutschhemmender Stahlprofil-Roste bietet eine spürhare Entlastung für den Rücken des Mitarbeiters

Dank der Schiebetüren wird der fließende Verkeh nicht beeinträchtigt und die Personen auf dem Bürger steig werden nicht behindert, die Türen lassen sich auch beguem mit dem Ellenbogen schließen











Donkey max-Verteilerfahrzeuge im Einsatz







Donkey

Daily Grande







1990: Vorstellung des Donkey max bei Daimler-Benz in Stuttga

Spier als Spezialist für Volumen- und Möbelzüge ist wieder einmal ganz vorn mit dabei. Und nutzt die neuen Maße bei Inkrafttreten unverzüglich auf einem seiner Spezialgebiete: Premiere hat ein dreiachsiger Sattelanhänger zum Transport von Luftfracht für vier Luftfrachtpaletten.

Bereits 1990 geht es rasant weiter: Spier entwickelt einen Schnellwechsler für Wechselbehälter. Mit ihm können Wechselbehälter auf dem Speditionshof zügig umgesetzt werden. Im Unterschied Diplom-Ingenieur Jürgen Spier zu anderen Spezialfahrzeugen für diese Aufgabe bildet ein handelsübliches und damit

Hubrahmens kann der Schnellwechsler auch Sattelanhänger rangieren. Überdies verfügen die Schnellwechsler auf Wunsch auch über eine Stra-Benzulassung. Damit ist ein Umsetzen auch außerhalb des Betriebsgeländes möglich oder Fahrten über öffentliche Stra-Ben zwischen Betriebsteilen. Nicht zuletzt verfügt der Schnellwechsler über eine komfortable und erprobte Lkw-Federung, ein wesentliches Plus aus Sicht der Fahrer.

Im Mai 1991 tritt in das Unternehmen ein und wird zunächst Assistent der Geschäftsleitung.



kostengünstiges Lkw-Fahrgestell mit kurzem Fahrerhaus die Basis – eine typische praxisnahe Spier-Idee. Das Chassis erhält einen hydraulisch betätigten Hubrahmen. Dank einer

Nur drei Jahre nach der Eigenentwicklung des Zustellfahrzeugs P 36 nutzt Spier sein Wissen rund um derartige Fahrzeuge in den Jahren 1991 und 1992 zu weiteren Ent-Sattelkupplung am Ende des wicklungen in dieser zukunfts-

trächtigen Branche. Spier präsentiert nach zwei Jahren Entwicklungszeit 1991 das Zustellfahrzeug namens Donkev max auf dem großen Mercedes-Benz-Transporter T2 und wenige Monate später



den kleineren Donkey auf dem Mercedes-Benz T1. Schluckt der Donkey zwölf Kubikmeter Fracht und stemmt 1,5 Tonnen Nutzlast, so kommt der grö-Bere Donkey max sogar auf 19 Kubikmeter bei 2,5 Tonnen Nutzlast.

Die im gleichen Jahr präsentierten Varianten von Donkey und Donkey max auf Iveco Daily wechseln ab 1992 unter der Bezeichnung "Daily Grande" sogar offiziell ins Vertriebsprogramm der Iveco, ein frühes Beispiel für Branchenmodelle aus einer Hand und für nur eine Rechnung aus Sicht des Kunden. Der Daily Grande umfasst drei Varianten mit bis zu sechs Tonnen Gesamtgewicht und 20,5 Kubikmeter Ladevolumen.

Emmerich, seinerzeit VDA-Präsider tin, besucht den SPIER-Messestand auf der IAA.







Donkey und Daily Grande verfügen über einen Integralaufbau, der das Fahrerhaus mit einschließt. Das Frontend mit Motorhaube des Donkey max erinnert stark an das Originalfahrzeug, Spier hat das Design unter Verwendung von Originalteilen entwickelt. Die Frontscheibe wurde jedoch eigens für das Fahrzeug entwickelt und gefertigt. Schiebetüren links und rechts im Fahrerhaus sowie in der Trennwand zum Laderaum, ein Boden aus Aluminium-Riffelblech, zahlreiche Wahlmöglichkeiten für die Ausstattung des Frachtraums – die neuen Paketverteiler sind konsequent auf Nützlichkeit

und Ergonomie getrimmt.

Spier setzt erfolgreich auf den wachsenden Markt der Zusteller. Der Name Donkey sagt viel über die Eigenschaften des Fahrzeugs aus: Er bezeichnet im Englischen einen Packesel. Und so begründet Spier die hoch spezialisierten Zustellfahrzeuge: "Die statistische Durchschnittsgeschwindigkeit liegt in Großstädten unter 20 km/h. Durch Fahrleistung lassen sich messbare Zeitgewinne nicht mehr erzielen. Für effektive Zeiteinsparungen sorgen nur ein optimiertes Handling-System und entsprechende Spezialausstattungen." Diese Kernsätze

gelten unverändert auch rund am Heck. Das Fahrgestell ist 15 Jahre später.

Und wer sagt, dass nur Paketverteiler praktisch sein dürfen? Prompt liefert Spier den Donkey auch isoliert und mit Kältemaschine als Transporter im Frischdiensteinsatz. Gemeinsame Entwicklungen zusammen mit Kunden sind für Spier der Normalfall. So entsteht zusammen mit der Großspedition Kühne & Nagel der "Cargo-Express". Dieser Verteilerkoffer auf Basis von Fahrgestellen mit 7,5 Tonnen Gesamtgewicht verfügt über eine Seitentür mit tiefem Coupé-Einstieg sowie ein Rolltor und eine breite Trittstufe





komplett verkleidet.

Trotz aller Innovationen und allem weitsichtigen Unternehmertums – die lange Geschichte einer Firma geht nicht ohne Blessuren ab. In den Jahren 1992/93 muss auch Spier die stark gesunkene Nachfrage nach Nutzfahrzeugen durchstehen. Nach einem geradezu explosiven Aufschwung infolge der deutschen Vereinigung folat prompt der Einbruch. Spier hatte Tag und Nacht Aufbauten gefertigt, kaum jemand fragte damals nach dem Preis. Doch aus heiterem Himmel bricht die Lkw-Konjunktur ein, die Zulassungen gehen um etwa ein Drittel zurück, damit zwangsläufig auch die Nachfrage nach Aufbauten, Anhängern und Trailern. So manche Marke kommt im Gefolge dieses Schocks heftig ins Trudeln, auch Spier trifft es zeitweilig. Auftragsrückgänge führen zu einer Anpassung der Mitarbeiterzahl.

Spier reagiert auf die Krise nach Art des Hauses: offensiv mit Innovationen. Man lässt sich etwas einfallen, um das Interesse anzuheizen. Siehe die 1994 vorgestellte Zurrmulde für Plywoodaufbauten. Die Wände von Kofferauf-



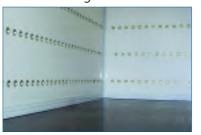




Wechselkoffer mit Rollton

bauten sind einerseits hochfest, andererseits aus Platzund Gewichtsgründen möglichst dünn gehalten. Deshalb können zugunsten der Festigkeit keine kompletten Zurrleisten in die Wände eingelassen werden. Aus diesem Grund entwickelt Spier kreisrunde Zurrmulden aus Metall. Sie werden formschlüssig in die Wand eingelassen und sind mit unterschiedlichen Inlets zur Ladungssicherung zu bekommen, etwa für Sperrstangen oder Gurte.

Die eingeklebten Mulden sind überraschend stabil: Sie halten eine Zugbelastung bis zu 700 Kilogramm aus. Das



Frachtgut wird mit Hilfe der Zurrmulden ganzflächig gesichert, dies minimiert auch die Gefahr von Beschädigungen während des Transports. Bis heute hat Spier mehr als zwei Millionen Zurrmulden in die Aufbauwände eingebaut.

Spier bewirbt gleichzeitig verstärkt ein weiteres Markenzeichen der Firma, die aerodynamisch günstigen Aeroform-Aufbauten als Spritsparer. Das passt bestens in die Zeit, denn nach einem zeitweiligen Rückgang in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre haben die Kraftstoffpreise inzwischen wieder deutlich angezogen. Spier rechnet seinen Kunden auch die Vorteile der Plywood-Wechselkoffer im Vergleich zu den deutlich billigeren Aufbauten aus Stahl vor: Die liegen im Anschaffungspreis mit 10 000 gegenüber 14 000 Mark zwar deutlich günstiger, doch dank Aeroform-Bauweise und Entfall einer erfahrungsgemäß notwendigen Neulackierung nach mehreren Jahren hat sich dieser Unterschied bereits nach vier Jahren amortisiert. Auf eine Laufzeit von zehn Jahren kostet der Stahlkoffer nach Spier-Rechnung mehr als das Doppelte der Bauweise mit Plywood im Aeroform-Design.

"Spier – Ihr Partner für intelligente Transportsysteme", damit bewirbt das Unternehmen auch seine in Europa neu eingeführten Rolltore aus Plywood als Alternative zur Bauweise aus Metall. Rolltore am Heck, bei Wechselkoffern und Anhängern auch an der Stirnwand, auf Wunsch ebenso an der Seite – ganz nach Bedarf geht's in Sekundenschnelle bei Spier-Aufbauten rauf und run-



ter, rein und raus. Die Rollenführung der einzelnen Paneele gewährleistet leichtgängiges Öffnen und Schließen auch nach langer Nutzungsdauer. Wahlweise sind die Rolltore ebenso mit Aluminium-Paneelen zu bekommen, bald auch pneumatisch betätigt und damit besonders leise – wichtig etwa bei der Belieferung von Innenstädten in frühen Morgenstunden.

Für Rolltore hat Spier ein Faible, vor allem mit Blick auf größere Fahrzeuge: Wechselkoffer und Sattelanhänger können mit ihnen an Rampen andocken, ohne dass Flügeltüren geöffnet werden müssen und dabei weit aufschwingen. Das spart nicht nur Zeit, sondern ebenfalls Platz und verhindert Beschädigungen: Ladetore können enger nebeneinander bei den Hallen geplant und gebaut werden. Spier erweitert außerdem das Angebot der Donkey-Zustellfahrzeuge bis hinauf zu 7,5 Tonnen Gesamtgewicht. Sie sind jetzt auch mit Hubladebühne am Heck zu bekommen.







diesem Jahr? Finnland, Schweden und Österreich treten der EU bei. Nelson Mandela wird erster schwarzer Präsident Südafrikas. Ein Tunnel unter dem Ärmelkanal verbindet Großbritannien und Frankreich. Jordanien und Israel schließen Frieden.

Die nächste wegweisende Innovation von Spier betrifft erneut die Plywood-Aufbauten: Getreu dem Motto "Nur wer seinen eigenen Weg geht, kann von Niemandem überholt werden", führt Spier 1995 den Kofferaufbau namens "Athlet" bauten bieten über die

Was passiert sonst in erfolgreich ein: optimierte Nutzlast, aerodynamisch günstig gestaltetes Aufbauprofil, glatte Außenwände mit versenkt eingebauten Zurrmulden innen, verzinkter Rahmen, ganzflächig lichtdurchlässiges Dach. Der Heckrahmen ist feuerverzinkt und damit besonders korrosionsfest. Der einteilige Ladeboden sowie ein umlaufender Rammschutz aus Aluminium erhöhen die Stabilität. Im Anschluss optimiert Spier auch die Wechselbehälter und Sattelanhänger.

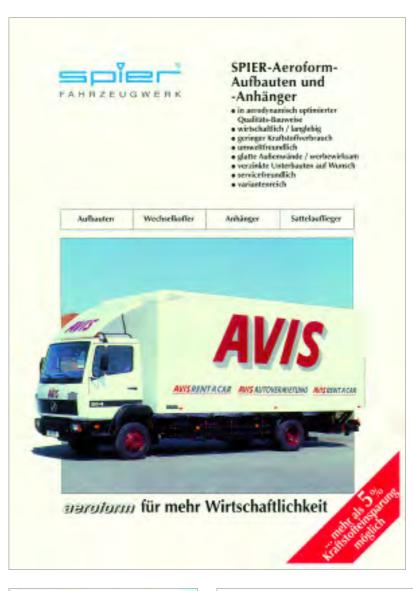
Die neuen Athlet-Auf-

genannten Details hinaus enorme Vorteile durch eine bewährte, wirtschaftliche Konstruktionsweise: vorlackierte Aufbauplatten werden mit Hilfe von Aluminiumprofilen zusammengefügt – die aufwändige Lackierung des kompletten Aufbaus nach der Fertigstellung entfällt. Die Lieferanten der Plywood-Platten in Frankreich fertigen die Wandelemente gleich in den gewünschten RAL-Farben.

Zusammen mit der nahe gelegenen Universität Paderborn entwickelt Spier als Wandverbindung die Klebe-Fügetechnik: Ein Aluminium-



Der Prototyp des Kofferaufbaus ATHLET - als Anfang einer Erfolgsgeschichte





















Abnahme des Fahrzeugs durch Fachgremium



Einbau der Regale für DHL-Kastenwagen

profil fügt Dach und Plywood-Wände zusammen, die einzelnen Elemente sind gesteckt und geklebt. Es gibt keine sichtbaren Wandverbindungen mehr. Die lange Ära der genieteten Aufbauten ist für Spier damit vorbei.

Bis die neue Technik allerdings perfekt funktioniert, muss Spier neue Anwendungen testen: Kleber reagieren während der Verarbeitung hochempfindlich auf Luftfeuchtigkeit. Auf die simple Ursache muss man erst einmal kommen: Beim kurzzeitigen Öffnen der Hallentore war feuchte Herbstluft in die Fertigungshalle gelangt und hat die Haftungseigenschaft des Klebers negativ beeinflusst. Spier hat sichergestellt, dass die Funktion des Klebers nicht beeinträchtigt wird und steuert logischerweise die Luftfeuchtigkeit exakt. Genau in dem Moment, in dem die zu verarbeitenden Teile und der Kleber zusammenkommen, beläuft sie sich auf genau 60 Prozent. So entwickelt sich die Marke dank des Muts zu neuen Lösungen und schnell angehäuftem Knowhows zum Vorreiter in der Klebetechnik bei Aufbauten.

1996 erreicht Spier erstmals die Zertifizierung nach DIN EN ISO 9001, ist mit diesem Schritt abermals eines der ersten Unternehmen in der Branche. Weitere Zertifizierungen werden folgen. Die Zertifizierung ist für Spier gleich in mehrfacher Hinsicht wichtig: Zunächst wird damit das Unternehmen gründlich in seinen Abläufen und Verfahren durchleuchtet, es entstehen in der Folge Handbücher mit klar definierten Verfahrensanweisungen und ein Handbuch zum Thema Qualitätsmanagement. Aber auch extern hilft die Zertifizierung: Wer mit den großen Fahrgestellherstel-

lern industriell ins Geschäft kommen oder im Geschäft bleiben will, der muss schon bald eine Zertifizierung nachweisen. Nicht zuletzt unterstreicht die erfolgreiche Zertifizierung einen Grundsatz des Unternehmens: Qualität muss von Beginn an produziert werden, entsteht nicht durch nachträgliche Prüfungen.

Die Autovermieter haben unverändert Konjunktur. Spier ist in diesem Segment seit Jahr-









lappbare Regale



Federnd gelagerter Heckrücktritt

zehnten mitgewachsen. Neben der neuen Generation von Wechselaufbauten und Sattelanhängern erleben auch Ausbauten für Kastenwagen ihre Feuertaufe: Spier stattet den neuen Transporter Mercedes-Benz Sprinter mit Trennwand und Schiebetür zum Laderaum aus, mit Regalen, mit Wandverkleidungen und einem patentierten Ein- und Ausstieg an der Rückfront. Damit verbreitert sich das Angebot an Zustellfahrzeugen um ein neues Segment. Servicepartner in Hamburg und München verbreitern das Fundament der Marke, zusätzliche Stützpunkte werden folgen.

Ein Jahr später gibt es Anlass zu feiern: Spier wird 125 Jahre alt, ein seltenes Jubiläum für ein Unternehmen generell, speziell jedoch im Fahrzeugbau. Drumherum passiert ebenfalls Bemerkenswertes: Mit dem Zeppelin NT fliegt wieder ein Luftschiff über den Bodensee. Auf dem Mars landet die Sonde Pathfinder, sie setzt einen unbemannten Geländewagen zur Erkundung ab. Die Schriftstellerin Joanne K. Rowling veröffentlicht den ersten Harry-Potter-Roman. Im Fußball erringt Borussia Dortmund die Champions League und Schalke 04 den Uefa-Cup.

Spier hat im Jubiläumsjahr 1997 die wirtschaftliche Stagnation aus Anfang der neunziger Jahre längst wieder begradigt, es geht wieder aufwärts. Kein Wunder bei diesem breiten und ausgefeilten Programm. Da wären Zustellfahrzeuge für UPS und die Eigenentwicklungen Donkey max und Daily Grande, Plywoodkoffer in allen denkbaren Größen als Festaufbau auf Motorwagen, als Anhänger und Sattelanhänger sowie als Wechselkoffer inklusive dem passenden Schnellwechsler zum Umsetzen.

Spier fertigt Megatrailer mit oder ohne Stufe, mit Koffer oder Planenaufbau. Drehschemel- und Zentralachsanhänger, Lebensmitteltransporter, Luftfracht-Transportsysteme. Radstandsveränderungen und Zugmaschinenausrüstungen gehören zum Angebot. Sattelanhänger erhalten auf Wunsch die stangengeführte Spier-Lenkung. Die Koffer sind individuell gestaltet, etwa mit Türen und Toren sowie unterschiedlichen Hubladebühnen nach Wunsch. Innen gibt es ganz nach Bedarf Zwischenböden, Ladebalken für Doppelstockbeladung, Ankerschienen aller Art, Schlüssellochbleche, die Spier-Zurrmulde, Filzverkleidungen, Fördersysteme für Luftfrachtpaletten mit Hubtischen oder Rollenbahnen und Mitnehmer. Alles zusammen ergibt individuell

zugeschnittene Transportsysteme für nahezu jeden Bedarf im Bereich Trockenfracht.

Die Entwicklung geht auch im Detail weiter. Für die Montage der Zurrmulden wird zum Jubiläum eine neue Maschine geliefert: Sie fräst das passende Loch in die Wand, bringt Zweikomponenten-Kleber auf, ein Roboter presst die Zurrmulde ein, kurzes Aushärten – schon ist die Ladungssicherung fertig.

Werksgelände Das nimmt zum Zeitpunkt des 125. Jubiläums eine Gesamtfläche von 100000 Quadratmetern ein. Somit steht eine ausreichend erforderliche Nutzfläche für Produktionshallen, Chassis, produzierte Fahrzeuge und für Erweiterungsmöglichkeiten zur Verfügung. Die Anzahl der Mitarbeiter und der Auszubildenden wird gesteigert. Zahlreiche Gebrauchsmuster- und Patentanmeldungen beweisen die Kreativität der Köpfe von Spier. Genauso die Fertigungszahlen: Neue Aufbauten produziert Spier in vierstelliger Zahl im Jahr, dazu kommen viele Einrichtungen für Transporter, zahlreiche Reparaturaufträge. Viele zehntausend Top-Spoiler hat Spier zu diesem Zeitpunkt ausgeliefert, tausende Zustellfahrzeuge.



Die Zurrmulden-Anlage im Einsatz









DEKRA-Zertifikat AG70 / 11068 / 1804815963-1 für die Übereinstimmung der AMÖ-Gurtbänder mit Anbinde- und Kraftknoten, als zusätzliches Ladungssicherungsmittel nach den anerkannten Richtlinien und Regeln der Technik zur Ladungssicherung:















Personell ist die Zukunft gesichert: Neben Geschäftsführer und Gesellschafter Willi Spier sind auch schon dessen Söhne Diplom-Ingenieur Jürgen Spier (35) als Vertriebsleiter sowie Diplom-Kaufmann Michael Spier (36) als Leiter der EDV und Geschäftsführer des Tochterunternehmens ATV GmbH in Führungspositionen seit Jahren tätig. Die Entwicklung des Unternehmens ist trotz allgemeiner wirtschaftlicher Unwägbarkeiten von einer stetigen Aufwärtsbewegung gekennzeichnet.

1998 ergänzt Spier die inzwischen gut bekannten und bestens eingeführten Kofferaufbauten namens Athlet in Plywood-Bauweise durch eine zweite Baureihe. Das Zauberwort für diese neue Generation an Koffern heißt "Athletplus". Damit bezeichnet Spier eine besonders leichte Konstruktion in Sandwich-Bauweise aus GFK (glasfaser-verstärkter Kunststoff) sowohl für Transporter als auch für Lkw. Der Gewichtsvorteil der Sandwich-Aufbauten im Vergleich zum ebenfalls nicht schweren Plywood beträgt rund 20 Prozent. Macht bei einem sechs Meter langen Koffer rund 200 Kilogramm mehr Nutzlast. Gedacht sind die Aufbauten für Transporter und Lkw von

3,5 bis 15 Tonnen Gesamtgewicht. Die Idee ist zukunftsträchtig: Aufgrund der Begrenzung des neuen Pkw-Führerscheins Klasse B auf nur 3,5 Tonnen ab 1999 werden die 3,5-Tonner langfristig immer wichtiger, ob nun im rein gewerblichen Einsatz oder auch bei Autovermietern.

Auch in die Wände der Aufbauten Athlet-plus sind die bekannten Spier-Zurrmulden als Ladungssicherung eingelassen. Bald fahren 3,5-Tonner aller namhaften Transportermarken mit Kofferaufbauten von Spier. Dazu passt der Werbeslogan, mit dem Spier in diesem Jahr überzeugen will: "Zuverlässigkeit rauf, Kosten runter, Nutzfahrzeuge mit Kostenvorteil." Auf der Grundlage des VW LT der zweiten Generation (weitgehend baugleich mit dem Mercedes Sprinter) hat Spier außerdem ein weiteres Zustellfahrzeug entwickelt. Basis ist der 3,5-Tonner in zwei Radständen, entsprechend 14,0 und 17,3 Kubikmeter Volumen bei 1,3 res-



pektive 1,2 Tonnen Nutzlast. Das Original-Fahrerhaus trägt vorn ein Serienhochdach, es gibt den bekannten Durchgang mit Schiebetür zum Laderaum. Der hat hier auch rechts eine Schiebetür, im Heck eine Doppelflügeltür. Der Aufbau besteht aus Sandwich- und Aluminiumelementen und einem Dach aus GFK. Rutschhemmendes Aluminium-Riffelblech bedeckt den Boden. Auf Wunsch liefert Spier Regalsysteme, Zurrschienen, ein Rolltor am Heck und viele andere Varianten.

Eine Nummer größer ist der neue City-Trailer, ein 10,5 Meter langer Auflieger mit einer Achse für die problemlose Belieferung der Innenstädte. 13,6 Tonnen Nutzlast, 64 Kubikmeter Volumen, Stellplätze für 26 Europaletten, gelenkte Achse, Rolltor und unterfahrbare Hubladebühne – ein wendiger und perfekter Verteiler.

Am 1. April 1998 kommt es im Unternehmen zu einem entscheidenden Wechsel: Willi Spier übergibt mit 60 Jahren die Geschäftsführung der Fahrzeugwerk KG an seine Söhne Jürgen Spier und Michael Spier. Jürgen Spier übernimmt das Amt des Sprechers der Geschäftsführung.







Wechselkoffer: seitliche Rolltore und Rollenteppich

Wechselkoffer mit Rolltor

Wechselkoffer

Der Diplom-Ingenieur für Fahrzeugtechnik war zuvor als Vertriebsleiter und technischer Berater für die Kunden im Haus tätig, kennt das Unternehmen seit sieben Jahren von innen. Zuvor arbeitete er nach seinem Studium vier Jahre in der Nutzfahrzeug-Industrie bei einem Lkw-Hersteller in der Vorentwicklung und technischen Beratung für europäische Länder. Sein Bruder, Diplom-Kaufmann Michael Spier, hatte nach mehrjähriger Tätigkeit bei einer Großbank und einem Fahrzeughersteller bisher sieben Jahre lang als

Geschäftsführer das Tochterunternehmen ATV GmbH geleitet, verantwortlich für den erfolgreichen Top-Spoiler und Zulieferteile. Seniorchef Willi Spier überträgt nun die Verantwortung für das operative Geschäft auf seine beiden Söhne.

Spier geht online: Die Mitarbeiter sind nun per E-Mail erreichbar, eine Homepage im Internet (www.spier.de) informiert über Unternehmen und Programm, nennt den Kunden die zuständigen Ansprechpartner.

Bei Spier geht es auch mit der neuen Geschäftsführung weiter in flottem Tempo vorwärts. Die stückzahl-relevanten Baureihen werden konstruktiv optimiert und im Sinne einer Reduzierung von Herstellkosten in neu organisierten Fertigungslinien produziert.

Kein Wunder also, wenn es in der Werbung heißt: "Volle Punktzahl in punkto Technologie, Qualität, Preisleistung."



Michael, Willi und Jürgen Spier













"Mehr Güter auf die Schiene!" Unter diesem Motto wird in Berlin auf der Internationalen Fachmesse InnoTrans '98 das Automatic Loading System (ALS) präsentiert. Der Kombinierte Verkehr bündelt die Vorteile von Schiene und Straße. Die Entlastung der Straßen vom Schwerverkehr durch eine stärkere Nutzung der Schiene wird seit langem von einer intelligenten Vernetzung der Verkehrssysteme erwartet. Bislang ist die Bahn beim

Transport von Gütern auf große Entfernungen überlegen, wobei der LKW in der Fläche deutlich schneller ist.

Mit dem Ziel einen wirtschaftlichen Kombinierten Ladungsverkehr auch über kürzere Distanzen zu realisieren hat das Entwicklungsteam Kölker-Thiele ein System erarbeitet, mit dem es möglich wird innerhalb von 20 Minuten Ladegüter umzuschlagen. Die zentral gesteuerte Be- und Entladung des Sattelanhän-

gers selbst nimmt sogar nur drei Minuten in Anspruch. Das Automatic Loading System vereinfacht, beschleunigt und verbilligt Abläufe derart, daß sich ein Kombinierter Verkehr bereits ab einer Entfernung von 250 km rechnet.

Für die Verladung wird ein einfacher Umschlag-Bahnhof ohne Krananlagen, jedoch mit Ladestraßen links und rechts eines Gleises in Höhe der Waggonplattform benötigt. Der Tiefbettwaggon verfügt über eine integrierte Umschlagtechnik, Lafette, und kann mit geringem Aufwand und hoher Sicherheit den Umschlag vollautomatisch vollziehen. Da das Sattelkraftfahrzeug das am meisten eingesetzte Nutzfahrzeug ist, bietet sich dieser Ladungsträger für das ALS an. Selbstverständlich sind auch Wechselaufbauten und Container auf Sattelanhänger-Chassis einsetzbar.

Neben den verschiedenen Projekt-Teilnehmern, die sich die Aufgaben in Wagenzug, Bahnsteige, Zug-Positionierungssystem etc. teilen, hat Spier den Sattelanhänger mit den speziellen Aufnahme-Vorrichtungen als Entwicklungsauftrag für die Lafette des Waggons kreiert und hergestellt. Ein sehr großer Vorteil dieses Systems ist, dass herkömmliche in grosser Anzahl vorhandene Sattelanhänger eingesetzt werden können, da die Aufnahme-Vorrichtungen mit wenig Aufwand nachrüstbar sind.

















Verschiedene Innenausstattungen zur Ladungssicherung

Das neue Jahrtausend:

Koffer-Aufbauten für mehr Nutzlast. Neue Planen-Aufbau-Systeme. Investitionen in Gebäude und Produktionsanlagen

Spier auf die junge Baureihe "Athlet-plus". Auf Basis eines Mercedes-Benz Sprinter mit 4,6 Tonnen Gesamtgewicht realisiert Spier einen Aufbau mit 19,3 Kubikmeter Volumen und zwei Tonnen Nutzlast.

Tonnen Gesamtgewicht und 14 Kubikmeter Volumen erzielt Spier eine Tonne Nutzlast. Wer einen Athlet-plus auf Basis eines Lkw wählt, kann nun seitlich eine zusätzliche Tür mit einem niedrigen integrierten

Auf der IAA 2000 setzt Und mit einem VW LT mit 3,5 Einstieg ("Coupé-Einstieg") erhalten. "Nehmen Sie's leicht" - so heißt ein einprägsamer Werbespruch zum Thema. Hintergrund sind die Sandwich-Aufbauten für Athlet-plus aus GfK, nochmals deutlich leichter als Plywood.



Koffer-Aufbau "Athlet-plus"

Vom Sandwich-Koffer ist es nur ein kurzer Schritt zu Isolierfahrzeugen für den temperaturgeführten Transport. Folgerichtig präsentiert Spier im Jahr 2000 neue Aufbauten für den Frischdienstverkehr im Bereich von plus sieben bis null Grad Celsius. Mit Koffern von Spier kommen jetzt also in Transportern und Lkw auch Lebensmittel und Blumen frisch und scho-

nend transportiert ans Ziel.

Der Aufbau ist rundum iso-

liert, die Elemente sind in der

bewährten Klebetechnik mit-

einander verbunden. Besonderheiten bewirken außerdem ein Edelstahl-Heckrahmen und ein Boden mit besandeter Kunststoffbeschichtung. An der Stirnwand ist ein Kühlaggregat montiert.

Ebenfalls neu ist das Spier-Rollwand-Türen-System (SRT). Mit dieser Schiebetür für die Seitenwand von Kofferaufbauten steht in Sekundenschnelle eine breite Ladeöffnung zur Seitenbeladung eines Koffers offen. Damit nicht genug: Wer gleich meh-

rere Türen am Stück öffnet, macht einen großen Teil des Ladevolumens seitlich zugänglich; durch wechselseitiges Verschieben liegt nacheinander die ganze Seite des Koffers frei. Der schnelle Zugriff zur Ladung verringert die Be- und Entladezeit deutlich. SRT kombiniert die Vorteile eines Planenaufbaus (seitliche Be- und Entladung) mit den Vorzügen eines Koffers (Dichtigkeit, Einbruchsicherheit, vielfältige Ladungssicherung).



Spier-Rollwand-Türen-System



Niedrigrahmen-Aufbau mit 3,5 t zul. Ges. Gew.



Gliederzug mit Durchlade-Funktion



Gefache für Schiebeplanen-Aufbau zur rückwärtigen Ladungssicherung und Zwischenboden-Einlage







Die neue Lackieranlage

Spier demonstriert SRT anhand eines dreiachsigen Sattelanhängers aus Plywood mit 27 Tonnen Gesamtgewicht und 89 Kubikmeter Volumen.

Geschlossene Aufbauten bilden zwar den Kern des Spier-Programms, doch auch Interessenten für eine Pritsche finden bei Spier optimale Lösungen: Ab dem Jahr 2000 gibt es auch Pritschenaufbauten in der Tonnageklasse zwischen 7,5 und 15 Tonnen. Damit ergänzt Spier sein Programm sinnvoll etwa für Vermieter und alle Anbieter, die besonderen Wert auf eine seitliche Beladung legen. Aluminium-

Bordwände, Stirnwand aus Plywood, verzinktes Spriegelgestell mit Aluminium-Einstecklatten, verzinkter Unterbau, Ladebordwand, reparaturfreundliche Schraubverbindungen – auch in diesem Segment setzt Spier auf Langzeitqualität und eigene Lösungen. Und zur Pritsche mit klassischem Verdeck gesellt sich schnell der Curtainsider. Genauso, wie es neben Motorwagen von Spier auch Anhänger mit Pritschenaufbau gibt.

Zum Jahresschluss nimmt hat wiederu Spier am 14. Dezember 2000 die Aufbauten neue Lackieranlage in Betrieb. auch die N Sie ist für große Aufbauten, gewachsen.

komplette Sattelanhänger und Anhänger dimensioniert, kann aber auch in zwei Bereiche geteilt werden, die sich separat steuern lassen. Die zentrale Lackversorgung ist elektronisch gesteuert, zugunsten einer gleichmäßig hohen Qualität und einer reduzierten Entsorgung. Die Lackierstation ist auf künftige Umweltschutzauflagen ausgelegt. Bewegliche Hebebühnen für das Bedienpersonal vereinfachen die Arbeit und optimieren damit die Durchlaufzeiten. Spier hat wiederum die Anzahl der Aufbauten kräftig gesteigert, auch die Mitarbeiterzahl ist



Drehschemel-Anhänger mit Curtainsider-Aufbau



Fahrgestell-Produktion



"Tradition ist an der Spitze des Fortschritts zu stehen!"





"Mini" mit Maxi-Nutzlast und hydraulischer Absenkung. Links: Sattelanhänger mit Schiebeplanenaufbau, rechts: konische Aufbauausführung mit Seitentürer

Nur eine Autostunde von Steinheim entfernt lockt in diesem Jahr die Weltausstellung Expo 2000 in Hannover viele Besucher an. Die neue 16 Kilometer lange Öresundbrücke verbindet Dänemark und Schweden.

"Warum Spier?" So fragt die Marke rhetorisch im Jahr 2001 zu Beginn des neuen Jahrtausends in einer Broschüre. Und gibt gleich die kurze und prägnante Antwort: "Qualität, Technologie, Details." In der Realität sieht dies unter anderem so aus: Wie groß auch klein sein kann, demonstriert ab diesem Jahr ein Spier-Aufbau auf der Grundlage des VW Transporter T4. Das Fahrerhaus mit Vorderachse und Antriebseinheit dient als Zugkopf, hinten trägt ein Aluminium-Fahrgestell mit Tandemachse und kleinen Rädern den großvolumigen Kofferaufbau aus der besonders leichten Serie Athlet-plus. Dies ergibt zusammen einen Transporter mit 3,5 Tonnen Gesamtgewicht und 17,4 Kubikmeter Ladevolumen. Die Nutzlast liegt mit 1,3 Tonnen erstaunlich hoch. Aufgrund einer elektrohydraulischen Hebe- und Senkeinrichtung an der Tandem-Hinterachse ist das Heck zum leichteren Be- und Entladen absenkbar. Die Lade-

kante liegt dann nur 43 Zentimeter über der Fahrbahn und ist mit einer Aluminium-Klapprampe als Auffahrrampe schnell überbrückt. Auftraggeber für das Spezialfahrzeug sind die Deutsche Telekom und weitere bekannte Kunden.

Mit Blick auf die jungen Führerscheininhaber der Klasse B bis 3,5 Tonnen hat Spier bei den leichteren Kalibern noch eine weitere Idee: Man setzt ebenfalls auf leichte Sattelanhänger mit Transportern als Zugmaschine. So wachsen zum Beispiel Sattelkoffer mit Tandemachse, mit 31 Kubikmeter Volumen und 3.1 Tonnen Nutzlast heran, auch hier lässt sich die Ladekante absenken. Als Zugmaschine dient unter anderem ein VW LT 46 mit Doppelkabine, abgelastet auf 3,5 Tonnen. Das Zuggesamtgewicht beträgt exakt sieben Tonnen, zulässig mit dem aktuellen Führerschein Klasse B plus Anhängerschein.

Hinzu kommen weitere Vorteile: Die Kombination unterliegt nicht dem Sonntags-Fahrverbot, bietet im Sattelanhänger ein großes und einteiliges Ladevolumen. Überdies profitieren Käufer von der sehr langen Nutzungsdauer eines Trailers, während bei sehr hoher Laufleistung die Zugmaschine gewechselt werden kann. Den Trailer für derlei Kombinationen gibt es wahlweise auch als Curtainsider. Ohnehin nimmt das Angebot im Hause Spier an derlei Aufbauten zu: So sind nun auch Zentralachsanhänger für leichte Volumenzüge alternativ zum Kofferaufbau als Pritsche mit Plane zu bekommen.

Im Gedächtnis bleiben vom ersten Jahr des neuen Jahrtausends die menschenverachtenden Anschläge auf das World Trade Center in New York. Bayern München gewinnt im Fußball die Champions League. Zum Jahresende werden in den Ländern der Euro-Zone die ersten so genannten Starterkits mit der neuen Währung ausgegeben.

Da war doch mal was? Anfang der achtziger Jahre hatte Spier mit dem TTL-System für Getränkefahrzeuge Aufsehen erregt. Rund 20 Jahre später schlägt Spier im Jahr 2002 mit einem hochspezialisierten Schiebeplanenaufbau ein neues Kapitel in dieser Branche auf: Für den weltweit bekannten Getränkehersteller Coca Cola entwickelt Spier ein neues Getränkefahrzeug. Träger ist ein voll luftgefederter Dreiachser der Baureihe Iveco Eurotech. Ziel: Ladezeit ein-







Zentralachsanhänger mit Schiebeplane

Athlet-Aufbau für Motorsport

3-Achs-Sattel für dänischen Möbel-Logistiker

sparen, Ladungssicherung optimieren, verschiedenste Getränkegebinde transportieren und mit einem einheitlichen Fahrzeug unterschiedliche Strecken abdecken, einschließlich Anhängerbetrieb.

Die neue Schiebetürplane mit integrierter Ladungssicherung spart beim Öffnen und Schließen des Aufbaus viel Zeit – in nur 35 Sekunden ist der Aufbau geschlossen. Die raffinierte

Lösung: Rungen sind in die Plane integriert, laufen in Führungsschienen mit, arretieren automatisch beim Schließen der Plane – die Ladung ist damit gesichert, ohne einen weiteren Griff des Fahrers.



Curtainsider-Gliederzug



Zentralachsanhänger mit speziellem Schiebeplanen-Aufbau





Curtainsider-Gliederzug





Das Spier-Schiebeplanen-System zum schnellen Öffnen und Schliessen



Aufbau mit Spier-Schiebeplanen-System zertifiziert nach VDI 2700, DIN EN 12642 XL, DCE RL 9,5







Deichselanhänger für die Schwedische Post



2002: Einweihung der Chassis-Schweißanlag

Und dies ist dokumentiert: Die Ladungssicherung entspricht der Norm VDI 2700.

Ein Gefachsystem erlaubt es, den Laderaum, etwa für Teilladungen – binnen Sekunden zu unterteilen. Der seitliche Unterfahrschutz ist klappbar und dient als Auftritt mit rutschhemmender Oberfläche. Praktisch bei manueller seitlicher Be- und Entladung von kleineren Ladungen. Im Vergleich zum früheren TTL-System benötigt die neue Konstruktion keinen zusätzlichen Platz neben oder über dem Fahrzeug – in der City ein großes Plus. Hinzu kommen zahlreiche praxisgerechte Details, vom lichtdurchlässigen GfK-Dach über eine Ladebordwand am Heck bis hin zum Rückhaltesystem und Kommissionierpaket. Das Konzept funktioniert, das beweist ein Auftrag über gleich 100 Aufbauten für Coca Cola. Der Aufbau feiert seine Premiere in der Öffentlichkeit auf der IAA Nutzfahrzeuge.

Für Kofferaufbauten bietet Spier eine weitere Ladungssicherung an: Links und rechts eingelassen im Ladeboden gibt es nun auf Wunsch so genannte Airline-Zurrschienen mit einem genormten Schlitz-Loch-System. Ein Rastermaß von nur 25,4 Millimeter bedeutet hohe

Flexibilität bei der Verzurrung. Und KEP-Ausbauten liefert Spier inzwischen für diverse Transporter – das Unternehmen profitiert von exakt einem Vierteljahrhundert Erfahrung mit Zustellfahrzeugen, angefangen mit europäischen Transportern für den US-Riesen UPS.

Im gleichen Zeitraum nimmt Spier eine neue Fertigungsanlage für Anhängerchassis in Betrieb. Auf nur einer Straße baut Spier sämtliche Chassis, ob nun für Sattelanhänger oder Anhänger in Drehschemel- oder Zentralachsbauweise. Innovativ: Auf einer zylindrisch geformten Dreh-Hebevorrichtung können die Mitarbeiter die Chassis bequem in Arbeitsposition schwenken – Arbeitskomfort, der sich in hoher Qualität widerspiegelt.



Hydraulische Hub- und Schwenkvorrichtung für Anhängerchassis

Höhere Präzision, schnellere Durchlaufzeit, gesteigerte Kapazität – es klingt fast wie eine Quadratur des Kreises. Eine moderne Fertigung heißt gleichzeitig größtmöglicher Umweltschutz: Innerhalb von wenigen Jahren hat Spier den Energieverbrauch pro gefertigtem Fahrzeug halbiert, den Wasserverbrauch und den Gewerbeabfall sogar auf ein Viertel reduziert. Das immer größere Programm des Unternehmens und das stetige Wachstum erfordert Zuwachs im Führungskreis: Hans-Nickel Damminger verstärkt als Vertriebs- und Marketingleiter die Geschäftsführung. Diese Position hatte bis dahin Jürgen Spier in Personalunion als Vorsitzender der Geschäftsführung eingenommen. Anfang des Jahres löst der Euro in zwölf Staaten der Europäischen Union die traditionellen Landeswährungen ab. Ob D-Mark, Gulden, Franc und Schilling, ob Lire, Peseta und Escudo – sie sind ab sofort Vergangenheit.

Der Innovationsschub von Spier geht auch im Jahr 2003 unvermindert weiter. Als erfahrener Spezialist für Volumenfahrzeuge, angefangen mit Aufbauten für Möbeltransporteure vor Jahrzehnten, präsentiert Spier einen neuen Megatrailer mit Schiebetürplanen und einem hydraulisch anhebbaren Hubdach.







Ladungsnetz für Pakettransporte

Ladungssicherung beim Curtainsider

Mit großvolumigen Sattelanhängern aus dem Hause Spier ist auch der Tross von Herbert Grönemeyer während der Tournee "Mensch" auf Tour. Neun Spier-Trailer transportieren die Bühnentechnik. Sie rollen auf zwei Achsen mit Zwillingsreifen im Format 245/75 R 17,5, fassen 100 Kubikmeter. Die konisch zulaufenden Trailer haben vorn eine Innenhöhe von 2880 Millimetern, hinten von 3070 Millimetern. Auffahrrampen aus Aluminium stellen schnelle Be- und Entladung sicher.

Die Ladungssicherung erfolgt mit Kombi-Ankerschienen und Sperrstangen, mit Bodenösen und Zurrgurten. Nicht nur Herbert Grönemeyer ist mit Spier unterwegs, die Westfalen liefern auch die Sattelzüge für die Tournee von Eros Ramazotti und Udo Jürgens.

Die anstehende Autobahnmaut in Deutschland fordert und fördert Kreativität. Spier entwickelt Zentralachsanhänger und einachsige Sattelanhänger in Leichtbauweise für Züge mit 11,99 Tonnen Gesamtgewicht unterhalb der Mautschwelle. Hohe Nutzlast und viel Volumen heißt das Ziel. Spier hat aber auch Großes vor: Noch bevor in Deutschland die Diskussion über neue Maße und Gewichte für Last- und Sattelzüge beginnt, liefert das Unternehmen an die schwedische Post erstmals 12,5 Meter lange Deichselanhänger mit vier Achsen und Kofferaufbau. Die beeindruckenden Anhänger sind Teil von 25,5 Meter langen Zügen für 60 Tonnen Zuggesamtgewicht.

Nichts gegen die schwedischen Riesen, doch für Spier sind auch die Kleinen wichtig. Bei einer groß angelegten Probefahrtaktion von Volkswagen Nutzfahrzeuge und Spier lernen Bäcker-Filialbetriebe den VW Transporter mit Tiefrahmen und Kofferaufbau kennen -Deutsche Telekom, Deutsche Post und andere schätzen seine Vorzüge bereits seit Jahren. Das Aluminium-Chassis stammt von einem Zulieferer, der Aufbau von Spier. Spier unterteilt den Laderaum auf Wunsch in ein Drittel Frischdienst mit Kühlung und zwei Drittel Trockenfracht. Der Zugkopf stammt vom neuen VW Transporter T5. Der Kofferaufbau von Spier fasst 15,3 Kubikmeter Fracht; der Dreiachser kommt auf 3,5 Tonnen Gesamtgewicht und 1,1 Tonnen Nutzlast.



Stufen-Sattelanhänger mit Jumbo-Volumen





25 Jahre ATV (Auto-Teile-Technik Vertrieb GmbH,ein Tochterunternehmen) im April 2003 - Glückwünsche der IHK Paderborn: (von links) Jürgen Spier, Hildegunde Pollmann, Ewald Pietruschka, Helga Spier, Thomas Herold, Geschäftsführer der IHK, Willi Spier, Geschäftsführender Gesellschafter, Michael Spier





3-Achs-Sattelauflieger für führenden Logistiker in DK

Möbelkoffer sind von

Parallel zu den Produkten entwickelt man eine optimierte Organisations-Strategie. Spier hat ein flächendeckendes Außendienstnetz für den Vertrieb in Deutschland eingerichtet. In diesem Zug wird von einem Münchner Büro auch Österreich betreut, ebenso wird für die Niederlande ein Partner gewonnen. Ergebnis der vielfältigen Aktivitäten: Die Stück Automobilgeschichte.

Anzahl der im Jahr 2003 gefertigten Aufbauten wächst. Es werden zusätzliche Mitarbeiter eingestellt.

Die angekündigte Lkw-Maut auf deutschen Autobahnen allerdings muss wegen technischer Probleme um mehr als ein Jahr verschoben werden. In Puebla/Mexiko läuft der letzte VW Käfer vom Band. Damit endet ein



jeher eine besondere Stärke von Spier, jetzt auch zunehmend international: GM/ITM-Transport, führender Möbellogistiker in Dänemark, fährt 20 neue Spier-Sattelanhänger. Und in der Schweiz rollen Schiebetürplanen-Sattelanhänger für die Brauerei Heineken. International unterwegs sind auch Spier-Regalausbauten für den Mercedes-Benz Sprinter: Ob Deutsche Post/DHL, Federal Express oder UPS – die Zustellfahrzeuge rollen auf allen Kontinenten.

Im Jahr 2004 geht es in Europa weiter vorwärts: Mit der EU-Osterweiterung wächst die Staatengemeinschaft in einem Schritt um gleich 10 Länder. Sotheby versteigert ein Bild Pablo Picassos für die Rekordsumme von umgerechnet 104 Mio Dollar.



Anti-Maut-Leichtbausattelauflieger





me einer neuen Produktions-Halle mit zusätzlichen 4000 gm — ietzt mit 6 Montagebänderr

Mit der neuen Produktions-Halle strebt Spier nachhaltige Unternehmensziele an: Steigerung der Produktivität, Erhönung des Umsatzes, qualifizierte Produkt-Erweiterung, Fertigung von sortenreinen Produkten auf gesonderten Produktionslinien, Optimierung der Material-Organisation – alles mit dem Ziel, die Zufriedenheit der Kunden zu sichern und noch zu erhöhen.

Überraschend gewinnt Griechenland mit Trainer Otto Rehagel die Fußball-Europameisterschaft. Am Jahresende verwüstet ein Tsunami die Küsten Südostasiens, rund 300000 Menschen sterben.

Spier legt unverdrossen weiter nach. Den erfolgreichen Neueinstieg ins Segment der Getränkefahrzeuge setzt Spier 2004 mit einem neuen Schiebeplanenaufbau fort. Dies sind Curtainsider mit multifunktionaler Ladungssicherung im neuen, feuerverzinkten Spier-Außenrahmen und geschraubten eloxierten Eckrungen. Ob Motorwagen oder Anhänger, auch mit Durchladeeinrichtung für Züge – die Curtainsider von Spier decken eine große Spannweite ab. Das Thema Maut wird nun aktuell. Spier geht es unter anderem mit einem Leichtbau-Sattelkoffer an. Er wiegt bei einer Länge von 13,6 Metern nur 3150 Kilogramm, macht zusammen mit einer leichten Sattelzugmaschine 4,9 Tonnen Nutzlast bei 11,99 Tonnen Gesamtzuggewicht.

Das Jahr 2005 bringt zahlreiche Neuigkeiten mit sich. "Wir sind Papst", heißt die Titelzeile des Blatts mit den großen Buchstaben: Joseph Kardinal Ratzinger wird zum Papst Benedikt XVI. gewählt. "Wir sind Kanzlerin", könnten die Frauen

rufen – Angela Merkel ist die erste Bundeskanzlerin Deutschlands. In Dresden wird der Wiederaufbau der Frauenkirche abgeschlossen. Und die Lkw-Maut auf Autobahnen ist nun in vollem Umfang in Kraft, wer hätte es nach den vielen Anlaufproblemen gedacht.

Überschrift des Jahres 2005 für Spier. Das Unternehmen vergrö-Bert das Betriebsgelände erheblich und weiht eine neue Produktionshalle mit zwei neuen Fertigungslinien ein. Die Fläche des Firmengeländes beläuft sich nun auf 125000 Quadratmeter. Im gleichen Zug hat Spier die Stellflächen für Fahrzeuge wesentlich erweitert. Hinter diesen Maßnahmen steckt Kalkül: Spier hat den Produktionsablauf im Unternehmen zusammen mit weiteren Fachleuten überarbeitet.

Das Unternehmen beschäftigt aufgrund der guten Auftragslage inzwischen mehr Mitarbeiter. Spier fertigt eine Rekordzahl von Aufbauten und Anhängern, dazu KEP-Ausrüstungen des Werks-Kastenwagens Mercedes-Benz Sprinter.

Der Umsatz wird beacht-Wachstum ist die große lich gesteigert, auch der Export läuft weiterhin positiv. Der aktuelle Werbeslogan passt auch auf das Unternehmen selbst: "Wir machen Transporte effizienter." Kein Wunder, der Mittelständler Spier gilt selbst als hoch effizient. Die besonderen Anstrengungen von Spier werden auch durch die Kreishandwerkerschaft gewürdigt. Spier erhält die Auszeichnung "Betrieb des Jahres" für die Ausbildung, Arbeitsplatz-Sicherung, das gesellschaftliche Engagement und die Innovationen.



Kofferaufbau für Möbeltransport



Unterbau-Montage für Pritschenaufbau



Regaleinbauten für Kastenwagen



Montage von Kofferaufbauten



Produktion von Anhänger-Fahrgestellen



2003: Europcar-Jubiläum: "3500 Aufbauten von Spier in 30 Jahren" v. l. n. r.: Willi Spier, Jürgen Spier, Matthias Lander (Europcar), Olaf Christensen (Europcar), H.-N. Damminger, Michael Spier,









Abb. unten 1999: CC Raule-Jubiläum: "1500 Aufbauten von Spier" v. l. n. r.: Michael Spier, Antonius Müller, Jürgen Spier, Walter Hertel (CC Raule), Gerd Opfer (CC Raule), Willi Spier









2007: Hertz-Jubiläum: "Übergabe des 5000. Aufbaus von Spier" - v. l. n. r.: Boris Becker (Hertz), Jürgen Spier, Thomas Pfisterer (Hertz), Thomas Hemmerich (MAN)

Seit über vier Jahrzehnten baut Spier für namhafte Auto-Vermieter wirtschaftliche Kofferaufbauten und Spezialausrüstungen.





Der 4000. Spier-Aufbau für HERTZ, Sept. 2004













"Wer etwas verändern will, muss neue Wege gehen!"

mit Spier unterwegs. Einen außergewöhnlichen Auftrag erhielt Spier von der LINDE AG. nnerhalb eines Projekts bestand die Anforderung in der Konzeption und Herstellung einer mobilen Wasser

Mozartjahr, in Deutschland entwickelt sich die Fußball-Weltmeisterschaft zum Sommermärchen. Die amerikanische Weltraumbehörde

Nasa startet die

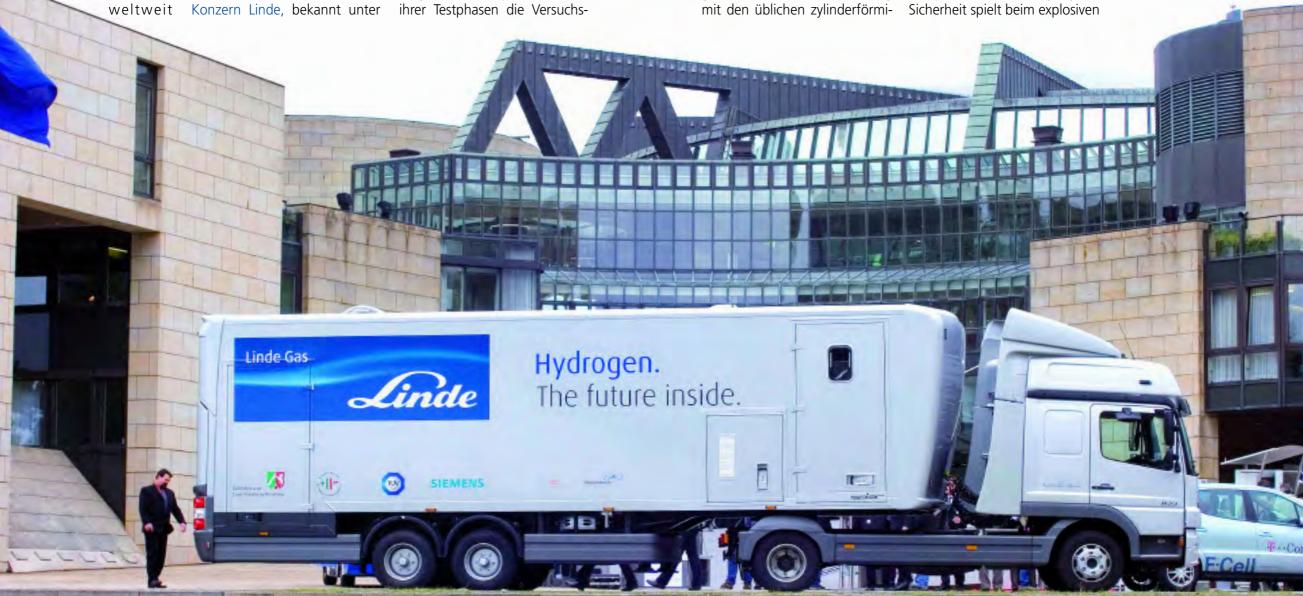
Österreich feiert das erste Pluto-Sonde, Papst Benedikt XVI. besucht Deutschland, Michael Schumacher, erfolgreichster Rennfahrer aller Zeiten, beendet seine Rennfahrerkarriere – das Jahr 2006 hat es in sich. Auch für Spier: Für den

anderem durch die Herstellung technischer Gase, stellt Spier in Zusammenarbeit zur Konzeption mit hymer-idc einen Sattelanhänger für eine mobile Wasserstoff-Tankstelle her. Sie versorgt zum Beispiel während

fahrzeuge der Automobilhersteller mit Brennstoffzellenantrieb. Im Einsatz ist der Trailer unter anderem während der Fußball-Weltmeisterschaft. Der elegant gestaltete Sattelanhänger von Spier hat optisch wenig

gen Gasbehältern auf Rädern zu tun, die als Tankwagen unterwegs sind. Tankanlagen und die Vorratsbehälter für unterschiedliche Arten von Wasserstoff an Bord sind durch verschiedene Klappen und Türen zugänglich.

Wasserstoff eine besondere Rolle. So verhindern beim Trailer Oberflächenbespezielle handlungen, dass sich innen Stoffe durch elektrische Aufladung oder Funken entzünden können.





100. Aufbau von Spier " . n. r.: Rolf Ostermann (Ostermann), ans-Joachim Dickmann (Ostermann),





Linke Seite:

Seit Jahrezehnten baut Spier für namhafte Möbelgiganten und -Händler wirtschaftliche Kofferaufbauten: mit idealem Ladevolumen für die Tagestour - flink und wendig im Cityverkehr - attraktiv als Werbeträger - kurze Standzeiten im Reparaturfall.



Rechte Seite:

Spier baut auch die Fuhrparks für bekannte Logistiker und bedeutende Filialisten mit Markt- und Marken-Bedeutung.



Für den sicheren Transport: Innen Spier-Zurrmulde







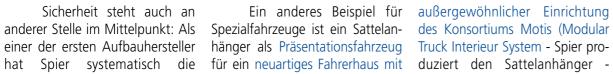


Sicherheit steht auch an

Ladungssicherungswirkung seiner Aufbauten mit einer Zertifizierung erfolgreich prüfen lassen. In zahlreichen Testserien haben die Aufbauten ihre Festigkeit nach den gängigen Vorschriften bewiesen, ob nun in Pendelschlagversuchen oder Belastungstests von Stirnwänden, Seitenwänden oder Hecktüren. Ergebnis: Für fast alle Spier-Aufbauten können entsprechende Zertifikate ausgestellt werden.

84

anderer Stelle im Mittelpunkt: Als Spezialfahrzeuge ist ein Sattelaneiner der ersten Aufbauhersteller hänger als Präsentationsfahrzeug







Konstruktion: Sie ist an der Rückseite des Spier-Trailers angebaut, schaut den nachfolgenden Verkehr damit geradezu an.

die

unge-

Auf der IAA präsen-Spier tiert aber vor allem Fahr-

zeuge seines bekannten Programms. Zum Beispiel den komplett neu entwickelten Integral-Aufbau SP 60/80 auf Mercedes-Benz Vario. Das künftige Zustellfahrzeug für UPS trägt einen genieteten Aufbau aus drei Millimeter starkem Aluminium und









Plasma-Schneidanlage



"Optimale Prozesse fördern Qualität, Leistung und Zufriedenheit!"





2006: Übergabe des komplett neu entwikkelten P 60 an UPS v. l.: Herbert Hagedorn, Jürgen Spier, Ralf Eschemann (UPS), Jens Polke (UPS), Hans-Josef Peeters Daimler-Chrysler), Dieter Breker





Kunststoff. Darüber hinaus Anblick gewöhnen: Auch UPS zeigt jetzt anstelle der klassischen eigenen Frontmaske aus und die Original-Frontscheibe 600 Kubikfuß Volumen (ent- lässt Licht in den Laderaum, Donkey lässt grüßen, einige Erfahrungen mit dieser Parallelbaureihe fließen in das neue Sicht. Die Scheibenwischer Fahrzeug ein.

muss man sich an einen neuen Typenbezeichnung der Fahr- Aluminium-Riffelblech im Fahzeuge nicht etwa für das rerhaus, Klappsitz rechts, zulässige Gesamtgewicht, Trennwand mit Schiebetür – sondern für das Volumen des hier fährt ein Profi in Bestform Kunststoff das Originalgesicht Laderaums: Der P 60 hat rund vor. Das einteilige helle Dach des Vario – das vereinfacht sprechend 18,6 Kubikmeter), die Rückleuchten bleiben beim Reparatur, Lagerhaltung, aber beim P 80 sind es rund 800 Öffnen der hinteren Flügelauch die Zulassung und Kubikfuß oder 23 Kubikmeter. türen sichtbar. Der Federtritt Abnahme der Fahrzeuge. Der Die große Frontscheibe und als Einstiegshilfe und Rammein Bordsteinfenster auf der schutz am Heck darf auch Beifahrerseite vermitteln beste nicht fehlen. sind unten angeschlagen.

Unverändert steht die Schiebetüren, ein Boden aus







Im neuen Zustellfahrzeug stecken rund 30 Jahre Erfahrung mit derlei Spezialmobilen, man merkt's an allen Stellen. Zum großen Volumen gesellt sich hohe Nutzlast: Rund 3,5 Tonnen Zuladung bedeuten knapp 50 Prozent des zulässigen Gesamtgewichts - das hat Klasse.

oben links und rechts: UPS P 45 aus 2007 unten links: UPS-Aeroform-Kofferaufbau aus 2005



2007: UPS-Jubiläum: "30jährige Zusammenarbeit" - v. l. n. r.: Herbert Hagedorn, Dieter Breker, H.-N. Damminger, Tim Weeks (UPS), Ralf Eschemann (UPS), Heinz Stieneke, Hans-Dieter Lengeling (UPS), Michael Hance (UPS), Rudolf Schulz (UPS), Jürgen Spier





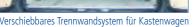


Der komplett neu entwickelte UPS P 60 aus 2006



Die Paket-Zustellfahrzeuge P 60, P 80 und P 100 stimmen mit ihrem Fahrzeug- und Regalsystem zur formschlüssigen Ladegutsicherung gemäß der DIN EN 12195-1 und VDI 2700 ff. überein. Das Spier-Trennwandsystem erfüllt als Rückhalteeinrichtung die DIN 75410-3 und SS 2562 bis zu einem zul. Ges. Gew. von 7500 kg.









Darf's eine Nummer kleiner sein? Eine komplett neue Generation von Transportern um 3,5 Tonnen Gesamtgewicht tritt an, angeführt von den Zwillingen Mercedes-Benz Sprinter und VW Crafter. Für diese Kastenwagen entwickelt Spier ein neues Regalsystem mit einer gänzlich anderen Anbindung an die Karosserie: Senkrechte Streben werden an den längs des Laderaums entlang laufenden Karosserie-Versteifungen befestigt. An diese Streben setzt Spier Regale zur Beförderung der Pakete. Einer

von zahlreichen Vorteilen sind schnelle Montage und Demontage – der spezialisierte Transporter verwandelt sich auf Wunsch im Handumdrehen wieder in einen ganz normalen Kastenwagen. Für zahlreiche Transporter der neuen Generation liefert Spier ebenfalls Trennwände mit Schiebetür.

Auf Athlet und Athletplus folgt nun der Athletsuperplus. Hintergrund: Transporter werden schwerer, höhere Ansprüche an Umweltfreundlichkeit, Sicherheit und Komfort bedeuten mehr Gewicht. Also optimiert Spier den Athlet-plus zum Athletsuperplus, spart noch einmal 40 Kilogramm ein.

Diese zahlreichen Innovationen passen perfekt zum neuen Motto des Unternehmens, mit dem Spier ab der IAA antritt: "Die Aufbauprofis - innovativ, leistungsfähig, kompetent". Die drei Adjektive passen so maßgenau wie die Produkte des Unternehmens. Und Nutzfahrzeugprofis sind die Spiers allemal.



Klappbares Regalsystem, lieferbar auch feststehend







Spier beliefert inzwischen nicht nur KEP-Unternehmen in Europa: Die deutschstämmige Familie Grimm hat in Mexiko das Unternehmen Estafeta zu einem der größten KEP-Dienstleister Mittelamerikas ausgebaut. Im Einsatz sind hier unter anderem mehrere hundert Transporter mit Regalsystemen von Spier sowie Lkw mit Wechseleinrichtungen und Wechselkoffern. Diese ansonsten vorzugsweise in Deutschland eingesetzte Technik gilt in Mexiko als revolutionär. Die

Wechselkoffer verfügen über Klappböden und Rollenbahnen für den Pakettransport.

Aber auch aus traditionellen Liefergebieten verkündet Spier Erfolge. So arbeitet das Unternehmen inzwischen 20 Jahre mit der Confern-Containerpool AG zusammen gleichbedeutend mit der Lieferung von insgesamt mehreren hundert Wechselbehältern.

Etwa zwei Drittel der Produktion entfallen in 2006 auf Kofferaufbauten. Kopf an Kopf liegen dahinter Wechselbehälter, Planen-Aufbauten sowie Anhänger und Auflieger. Wechselrahmen auf Motorwagen erreichen eine vielstellige Stückzahl. Hinzu kommt eine große Zahl von Kastenwagen-Ausbauten, unter anderem im Auftrag von Daimler-Chrysler.

Ebenso fertigt Spier eine ansehnliche Menge von Federtritten, vorwiegend für den Mercedes-Benz Sprinter, aber auch für VW und andere Marken. So setzen zahlreiche große Zustellfirmen auf Transporter mit Spier-Federtritt -



Von links nach rechts: Hubertus Düwel (Verkauf Spier), Günther Juhnke (Einkauf CCP), Jürgen Spier (Geschfd. Gesellschafter Spier), Joachim Dietmoser (Vorstand CCP), Hans-Nickel Damminger (Geschäftsführer Verkauf Spier), Michael Fuhr (Vorstand CCP)







Wechselanhänger verzinkt für UF

unabhängig davon, ob auch ein Aus- oder Aufbau der Marke gefahren wird.

Geradezu verblüffend ist weiterhin die stetige Aufwärtsentwicklung von Spier. Durch eine kluge Unternehmenspolitik werden die Umsätze wesentlich gesteigert.

Inzwischen ist das Unternehmen durch den TÜV auch zertifiziert für ein integriertes Managementsystem für Qualität und Umwelt-

schutz. Erfüllt werden die Anforderungen nach DIN EN ISO 9001:2000 und DIN EN ISO 14001:2005. Die Zahl der Mitarbeiter ist wiederum gewachsen. Hinzu kommen 25 Auszubildende. Deren Zahl hat Spier im Jahr 2006 nochmals deutlich erhöht: Statt bisher vier, hat Spier nun neun gewerbliche Auszubildende neu eingestellt. Damit wird Spier einerseits seiner gesellschaftlichen Verantwortung gerecht, gleichzeitig sichert man sich qualifizierten Nachwuchs. Das Unternehmen

Spier soll schließlich nicht nur eine erfolgreiche Gegenwart haben, es muss sich auch seine wirtschaftliche Zukunft sichern.



Ein Blick in die Ausbildungswerkstatt



Schonender Transport einer Sattelanhänger-Seitenwand in die Montagelinie

"Wir wünschen uns den Erfolg und zwar den unserer Kunden!"

Zertifikate – die besten Auszeichnungen für ein erfolgreiches Unternehmen

reitung wurde in 2006 Spier vom TÜV NORD CERT auf Übereinstimmung mit den internationalen Standards DIN EN ISO 9001:2000 und DIN EN ISO 14001:2005 geprüft und zertifiziert. Hierbei erfolgte die Einführung

Nach intensiver Vorbe- eines Umwelt-Management-Systems im Unternehmen Spier zum ersten Mal.

> Zu den Zielen innerhalb des Umwelt-Management-Systemes gehören neben dem Mitarbeiter-Schutz die Verhinderung von Umwelt

schäden, eine konsequente Abfallvermeidung und -Reduzierung, ein maßvoller Einsatz von Ressourcen wie beispielsweise von Energien und der effiziente Einsatz von Lackiertechnologien.

Als ein führender Aufbau- und Anhängerhersteller wollen wir bewusst Qualität fördern – Qualität im Prozess, in Produkten und in Dienstleistungen!









"Ertrag und Wachstum sind notwendig um unsere Zukunft zu sichern!"

Das Fundament ist stabil, weiteres Wachstum ist geplant

Das Unternehmen ist inzwischen über 135 Jahre alt, kein richtig rundes Jubiläum, aber in schnelllebigen Zeiten doch ein besonderes Datum. Zeit zum Innehalten gibt es nicht, die Spiers sind Vollblut-Unternehmer. Der neue große Voll-Integralaufbau SP 80 für

Basis Mercedes-Benz Sprinter und VW Crafter – 3,5-Tonner sind aufgrund der Führerscheinregelung gefragt. Hier setzt Spier einen Aufbau an ein serienmäßiges Fahrerhaus ohne Rückwand an - eine günstige Lösung für leichtere Transporter. Um Stehhöhe im

Der neue SPIER-Integralaufbau "SP60" mit einem Ladevolumen von 18,6 qm – ein Optimum an Effizienz und Ergonomie. Schiebetüren rechts und links beweisen klare Vorteile gegenüber Flügeltüren: Keine Gefährdung oder Behinderung von Fußgängern oder Radfahrern im City-Verkehr. Der Fahrer kann schnell und problemlos aus- und einsteigen und mit dem Ellenbogen die Schiebetüren schließen. Die Hände bleiben frei für das Zustellgut. Von innen freie Sicht duch große Scheiben und ein Bordsteinfenster auf der Beifahrerseite. SPIER liefert den neuen Integralaufbau auch in der Variante "SP80" mit einem Ladevolumen von 23,0 qm.

gebracht werden. Es folgt der

Zustellfahrzeuge will in Serie Fahrerhaus zu erreichen, adaptiert Spier ein spezielles Teil-Integralaufbau SP 45 auf Kunststoffdach. Und mit diesen Neuheiten ist noch lange nicht Schluss.

Nichts ist seit dem Gründungsjahr 1872 geblieben, außer dass die Firmenanteile unverändert zu 100 Prozent in den Händen der Familie Spier liegen und das Unternehmen in Steinheim-Bergheim beheimatet ist.

Man ist zwar selbstbewusst, aber zu bescheiden, sich als Vorzeigebetrieb zu sehen. Und vielleicht ist man's gerade deshalb: Ein unternehmergeführtes mittelständisches Unternehmen in Familienbesitz, mit langer Tradition und konstanter Entwicklung, ausgerichtet auf die Zukunft. Das schafft Vertrauen nach innen und außen. In einem Vorwort zur Jubiläumsbroschüre im Jahr 1997, anlässlich der Gründung vor 125 Jahren, formuliert Willi Spier: "In der vierten Generation im Familienbesitz, haben wir als unabhängiges Unternehmen mit gesunder Kapitalstruktur und konstanter Unterneh-



Auch die Tageszeitunger berichteten vom Besuch des Ex-VDA-Präsidenten Prof. Dr. Bernd Gottschalk im Fahrzeugwerk Spier



IAA 2006: Gespräch mit Herrn Prof. Dr. Bernd Gottschalk, seinerzeit Präsident des Verbandes der Automobilindustrie Deutschland (VDA). Von links: Jürgen Spier, Prof. Dr. Bernd Gottschalk, Willi Spier

mensentwicklung eine intensive Partnerschaft und persönliche Zusammenarbeit mit Kunden, Lieferanten, Behörden und Fahrgestellproduzenten aufgebaut. ... Unsere Zielsetzung ist es, qualitativ hochwertige, solide, funktionelle, dem neuesten Stand der Technik entsprechende und preisgünstige Produkte herzustellen, die den individuellen Anforderungen unserer Kunden entsprechen."

Seitdem sind zehn Jahre ins Land gegangen und die nächste Generation der Familie Spier hat das Lenkrad des Unternehmens übernommen. Vieles ist anders geworden, die Fertigung, die Produkte, auch manche Kunden. Doch die Grundsätze von damals gelten unverändert.

Wer Spier kennen lernen will, der muss in die Produktion schauen, muss den Spa-

gat sehen vom individuellen Fahrzeug bis zum Serienprodukt. Muss entdecken, wie diese Vielfalt Stück für Stück heranwächst, gebaut von kundigen Mitarbeitern mit ruhigen Bewegungen. Ohne Hektik, mit großen Arbeitsumfängen, je nach Anforderung pendelnd zwischen Maßarbeit von Hand und Montage von Serienelementen. Gefertigt in konzentrierter Arbeitsatmosphäre, konsequent, aber ohne

Das Fundament ist stabil, weiteres Wachstum ist geplant









Hast. Roboter-Einsätze finden in dieser Welt nicht statt, sie wären mit dem Anforderungsprofil ständig wechselnder Aufbauten überfordert. Ebenso kämen sie nicht mit der notwendigen Flexibilität zurecht: Da trifft immer mal ein Chassis nicht zeitgerecht ein, müssen deshalb kurzerhand andere Aufträge vorgezogen werden. Das schaffen nur Könner mit Herz und Hirn, keine programmierten Maschinen.

Konsequent hält sich Spier fern vom Haifischbecken der standardisierten Sattelanhänger mit Pritsche und Plane. Auch hier finden sich Trailer, dann aber mit Kofferaufbau. Oder hochspezialisiert auf Volumentransporte. Und dazu Drehschemel- und Zentralachsanhänger – was bei anderen Fabrikaten als exotisch gilt, Spier hat es zu einem lohnenden Geschäft entwickelt. Dazu Aufbauten in faszinierender Vielfalt. Die großen Trailerhersteller kennen es nicht mehr: Hier werden an Fahrgestellen Rahmen verlängert oder gekürzt, Hilfsrahmen für Aufbauten konstruiert und gefertigt, die Positionen von Anhängerkupplungen exakt eingestellt, Tiefböcke für tiefgekuppelte Anhänger montiert. Bei extremer Niedrigbauweise versetzen die Mitarbeiter an Motorwagen sogar Aggregate. Je nach Seriengröße werden Heckrahmen selbst geschweißt oder komplett lackiert und montagefertig von Zulieferern bezogen. Gesenkbiegepressen, Tafelscheren oder Plasma-Schneidanlagen fertigt Spier passende Teile. Anhänger laufen in geregelter Reihenfolge durch die Fertigung, das fordert die Mitarbeiter. Sie arbeiten flexibel an unterschiedlichsten Produkten, können mit Zeichnungen umgehen, meistern große und vielfältige Arbeitsumfänge. Und immer wieder folgt auf einen Sattelanhänger ein Drehschemelanhänger und dann ein Zentralachsanhänger.

Die Rahmen der Anhänger werden von Hand geschweißt oder geschraubt. Auf Vorrichtungen, die der Mitarbeiter anheben oder drehen kann, damit er in optimaler Arbeitsposition zulangen kann. Gearbeitet wird präzise auf Bruchteile von Millimeter genau. Nur die wenigsten Aufbauten gehen komplett durch die moderne Lackieranlage. Aber eine Vielzahl von



Koffer-Gliederzug für den Möbeltransport







Teilen, die erst danach verarbeitet werden – das sichert gleichzeitig besten Korrosionsschutz.

Jedes Produkt von Spier ist selbst konstruiert – und "wo Spier draufsteht, da ist auch Spier drin". Das heißt volle Verantwortung des Unternehmens für gesamte Qualität. Das gilt auch für die Pritschen, sie sind noch relativ jung im Programm. Auch hier handelt es sich um eine eigene Konstruktion, man kann sie nirgendwo anders kaufen. In Steinheim gefertigt aus zugelieferten Teilen, aber komplett nach Spier-Ideen in Spier-Qualität.

Im Mittelpunkt jedoch stehen Kofferaufbauten, seit rund einem halben Jahrhundert eine Spier-Spezialität. Hier werden zunächst die Fahrgestelle der Motorwagen vorbereitet und Hubladebühnen montiert. Der Bodenrahmen wird aufgesetzt, die Vorderwand montiert, die zumeist einteilige Fußbodenplatte eingesetzt. Boden, Wände und Dach verbinden die Mitarbeiter durch Kleben miteinander: Basis der Wandeinfassung ist stets ein einteiliges Verbindungsprofil, mit großen Vorteilen für die Statik und Dichtigkeit des gesamten Aufbau-

gleichermaßen steif wie dicht. Und ausgetüftelt: Für eventuelle Reparaturen sind einzelne Segmente austauschbar. Das Dach hat eine leichte Krümmung, damit Regenwasser ablaufen kann. Dieser Trick verhindert gefährliche Eisbildung im Winter und das Eindringen von Wasser an den Abdichtungen.

ten steuern die Plywoodwände zu, gefertigt nach Maß, in unterschiedlichen Materialvarianten und in den meisten Fällen bereits im gewünschten Aufbau-Farbton eingefärbt. Auch die leichten Sandwichwände mit Schaumkern der Modelle Athlet-plus und Athlet-superplus stammen von Zulieferern.

In ähnlicher Weise entstehen Wechselkoffer, Kofferaufbauten für große Anhänger und Trailer oder Kofferaufbauten für außergewöhnliche Fahrzeuge wie den VW Transporter mit Tiefrahmen. Transporter sind ohnehin ein besonderer Fall: Sind die Grö-Ben der Aufbauten für Lkw weit gehend standardisiert, so weichen die Abmessungen bei Transportern von Modell zu Modell ab. Ursache sind unterschiedliche Fahrerhäuser, von rund 800 bis 900 Kilo-

systems. Die Konstruktion ist Radstände und zulässige Achslasten. Typisch Spier: Zugunsten von Flexibilität und schnellstmöglicher Lieferfähigkeit werden die Wände eines größeren Aufbaus mitunter einfach passend gekürzt - Ergebnis sind maßgeschneiderte Aufbauten für die Kunden und kurzfristige Reaktionszeiten fürs Unternehmen. Unweit entfernt von einem kompakten Transporter ent-Französische Lieferan- steht parallel vielleicht der vierachsige, zwölf Meter lange Anhänger eines schwedischen Kunden.

> Ein Blick lohnt sich ebenfalls auf den Automaten für die patentierten Spier-Zurrmulden. Diese Ladungssicherung ist eine tolle Idee: In unterschiedlicher Zahl, ganz nach Kundenwunsch und an unterschiedlichen Positionen eingelassen in die Plywoodwände, mit verschiedenen Inlets für diverse Ladungssicherungen vom Zurrgurt bis zur Sperrstange. Großes Plus: Die Zurrmulden sind flächenbündig integriert, das spart Platz und verhindert Beschädigungen des Frachtguts.

> Zur Krönung des Programms zählen seit 30 Jahren die Zustellfahrzeuge. Hoch spezialisiert, mit einem Anteil







gramm hochwertigen Aluminiums pro Fahrzeug, mit mehr als 30 Strangpressprofilen vom Boden bis zu den Regalen. Extreme Maßhaltigkeit. Langzeit-Oberflächenschutz, leichte Reparaturmöglichkeit.

Der Aufbau so stabil, dass er fast schon das Fahrgestell trägt statt umgekehrt. Gefertigt annähernd für die Ewigkeit, die Vorgabe lautet 20 Jahre. Zwischendrin werden im Zweifelsfall Motor. Getriebe, Achsen oder andere Aggregate getauscht. Fahrzeuge zum Geld verdienen, perfekt zugeschneidert, hoch

spezialisiert. Mit dem der Zusteller Zeit spart und sicher unterwegs ist. Deshalb das transparente Dach im Aufbau, Schiebetüren vorn mit Bordsteinfenster rechts, Stehhöhe im Fahrerhaus, dort auch ein ebener Fußboden – das bietet kein Transporter ab Werk.

Spier scheut in der Fertigung nicht zurück vor Sonderfällen: In einer separaten Halle bauen Mitarbeiter bei Sonderkonstruktionen von Anhängern und Aufliegern die Bremsanlage ein. Die Fahrzeuge werden zu diesem angehoben. Bei Serienfahrzeugen geschieht dies im Aufbau-Montageband. Dort wird auch die Tragkraft der Hubladebühnen geprüft – sicher ist sicher.

Dies gilt auch für eine weitere Halle, sie trägt die treffende Bezeichnung "Qualitätssicherung". Dort nimmt Spier an Fahrzeugen eigene Qualitätsaudits vor, prüft die Produkte nach der Fertigung auf Herz und Nieren. Hier nehmen auch Großkunden noch auf dem Werksgelände von Spier ihre neuen Fahr-Zweck auf einer Vorrichtung zeuge genau unter die Lupe,









3-Achs-Tandem-Anhänger

ebenso die Lkw-Hersteller bei Werksaufträgen.

Gleich nebenan wartet die Waage. Die Lkw-Fahrgestelle wiegt Spier hier vor der Fertigung, und am Ende der Produktion jedes Komplettfahrzeug und jeden Anhänger oder Trailer. Man nimmt es genau: Der Kunde soll Sicherheit haben, das Unternehmen selbst ebenfalls: Fahrzeugkäufer geben mitunter eine definierte Nutzlast vor, sie wird hier verbrieft.

Spier schafft den Spagat zwischen großen Serien einer-

seits – Beispiele sind Kofferaufbauten für Vermieter. Zustellfahrzeuge oder die Regaleinbauten für Paketdienste in tausendfacher Stückzahl für Transporter – und individuellen Produkten andererseits. "Die Firma muss eine Abteilung für die Anfertigung von Einzelstücken und Prototypen haben", merkt Geschäftsführer Jürgen Spier mit einem gewissen Stolz in der Stimme an. Individualität ist Trumpf, außergewöhnliche Einzelstücke eine Herausforderung. Beispiele dafür gibt es zuhauf. Im Jahr 2006 etwa ein Trailer als mobile Gastankstelle für Linde oder der Auflieger als Trägerfahrzeug für die Fahrerhausstudie Motis.

Die Vielfalt der Produkte mit dem markanten Spier-Schriftzug ist enorm. Im Mittelpunkt steht ein konkurrenzlos umfangreiches Programm von Fahrzeugen für den KEP-Einsatz, von Regaleinbauten für Transporter über Zustellfahrzeuge in unterschiedlichen Größen und Konfigurationen sowie Lkw und Anhänger mit Kofferaufbau bis zum Wechselaufbau. In diesem zukunftsträchtigen Markt ist Spier bestens aufgestellt.



Das Fundament ist stabil, weiteres Wachstum ist geplant









Athlet mit Rollrampe

Doch Koffer heißt längst nicht nur KEP: Schwerpunkt von Spier sind geschlossene Aufbauten für Trockenfracht und Frischdienst in allen Varianten und Größen von 3,5 bis 40 Tonnen Gesamtgewicht. Dazu passen Wechselverkehrsfahrzeuge und Wechselkoffer. Das alles rollt auf Motorwagen, auf Zentralachs- und Drehschemelanhängern sowie Sattelanhängern mit ein, zwei oder drei Achsen. Einen guten Namen besitzt das Unternehmen ebenfalls bei Getränkefahrzeugen. Ebenso bei Spezialfahrzeugen, etwa dem Schnellwechsler als Rangierfahrzeug für Wechselbehälter. Aber auch für Sonderaufbauten auf der Basis des vorhandenen Programms. Und den Pritschen in unterschiedlichen Ausführungen, sie runden das Angebot ab.

Mit diesen ausgefeilten Produkten steht Spier als Aufbauer bei den Herstellern von Lkw und Transportern in vorderster Reihe. Man arbeitet und entwickelt eng zusammen. Maße, Gewichte und Schnittstellen kennt das Unternehmen auf diese Weise frühzeitia.

Ohnehin gehört zum gegenseitigen Know-how eine Vernetzung zwischen Lkw-Hersteller, Aufbauer und Kunde. So tauschen alle Beteiligten ihre Auftragsparameter

inzwischen online untereinander aus – jeder kennt damit den Stand des Anderen. Die Zusammenarbeit läuft eng verzahnt. Der Begriff des Branchenfahrzeugs war noch nicht erfunden, da lieferte Spier vor mehr als anderthalb Jahrzehnten schon die Zustellfahrzeuge namens Daily Grande für das Werksangebot der Iveco oder vor 30 Jahren Doppelkabinen für den VW LT.

Mit gleich acht Varianten von Trockenfrachtkoffern ist Spier als Systempartner bei "Van Solution" von Mercedes-Benz dabei. Hier erweitert der Autohersteller sein Sortiment ab Werk durch maßgeschneiderte Branchenfahr-



Voll-Integralaufbau SP 60



Gliederzug mit Kofferaufbauten

zeuge. Der Kunde erhält sie aus einer Hand, der Systempartner schlüpft in die Rolle des Zulieferers kompletter Komponenten, die ein Autohersteller in diesen Stückzahlen und Ausprägungen nicht selbst fertigen kann. Spier steuert in diesem Fall sowohl vier besonders leichte Sandwich-Kofferaufbauten der Baureihe Athlet-plus zu, als auch vier Plywood-Koffer der Reihe Athlet. Eine Vielzahl von Optionen lässt Raum für eine hohe Individualisierung. Ladebordwände, Flügeltüren oder Rolltor, isoliertes Dach, Seitentür, Zurrösen und unterschiedlichste Systeme zur Ladungssicherung sind nur ein Ausschnitt aus dem umfangrei-

chen Programm. Weitere System-Partnerschaften bestehen zum Beispiel mit MAN, Mercedes-Benz, Renault und DAF bei Lkw mittlerer Tonnageklasse.

Ob Donkey oder andere Modelle: Sie sind Beispiele für die immer intensivere Verzahnung von Fahrgestellhersteller und Aufbauer.

Geschäftsabläufe mit Fahrzeugen aus einer Hand, je nach Lkw-Hersteller, zunehmend auch für Einzelkunden mit niedrigerem Bestellvolumen direkt beim Lkw-Hersteller möglich. Genauso eng hält Spier die persönliche Verbin-

dung zwischen dem Unternehmen und seinen Kunden. Bei allen wichtigen Anlässen, wie etwa Auftragsjubiläen, ist die Geschäftsführung ganz selbstverständlich vertreten, demonstriert mit ihrem Engagement Vertrauen, Zuverlässigkeit und die persönliche Bindung. Die Kunden kommen gern ins Werk, nicht nur, wenn es Fahrzeuge abzuholen gilt. So haben sich die Spier-So sind vorteilhafte Nutzfahrzeugtage seit vielen Jahren etabliert. Die Hausmesse findet in lockerer Reihenfolge in Jahren ohne IAA Nutzfahrzeuge statt. Sie lockt mit Produktpräsentationen, Vorträgen und dem persönlichen Kontakt Fachbesucher aus dem In- und Ausland an.







Glückwunsch zur Auszeichnung "Erster Landessieger im Ausbildungsberuf Metallbauer – Nutzfahrzeugbau" im praktischen Leistungswettbewerb der Handwerksjugend 2006 auf Landesebene für Stefan Spier am 18.10.2006.

,Eine Investition in Wissen bringt noch immer die besten Zinsen." Benjamin Franklin

So erreicht man zusammen mit den passenden Fahrzeugen und Aufbauten beachtliche Stückzahlen für bedeutende Paketzusteller oder für namhafte Autovermieter. Ein weiteres sind Bestellungen großer Flotten. Sie laufen vielfach ebenfalls in Form von Ein-Rechnungs-Fahrzeuge unmittelbar beim Produzenten des Fahrgestells ein. Diese Art von Geschäft mit Fahrzeugen aus einer Hand ist jetzt, abhängig vom einzelnen Lkw-Hersteller, zunehmend auch für Einzelkunden mit kleinen Bestellungen direkt beim Lkw-Hersteller möglich. Und das sind nur einige von vielen Beispielen für eine langjährige, ja sogar jahrzehntelange Zusammenarbeit. Und doch ist Spier der Kunde eines einzelnen Fahrzeugs genauso wichtig.

Besonders bei Zustellfahrzeugen zeigt sich der Vorteil der Kombination von Können und Erfahrung bei Spier,
handelt es sich doch um ein
Spezialfahrzeug reinsten Wassers für äußerst qualitätsbewusste Kunden mit einem
hohen eigenen Know-how.
Nur so sind auch gemeinsame
Neuentwicklungen denkbar
wie die neuen Zustellfahrzeuge P 60 und P 80 als Inte-

gralaufbau. Mit inzwischen 30 Jahren Erfahrung in dieser Branche sieht Spier einen klaren Trend zu derlei Spezialfahrzeugen.

Die Aufbauten und Fahrzeuge von Spier sind für den Transport von Waren und Gütern gedacht, aber auch für die Bedienung durch Menschen und den Nutzen von Menschen gemacht. Das gilt für den Lkw-Fahrer oder einen Zusteller und Kurier genauso wie für Prominente: Unter anderem sind Herbert Grönemeyer, Tina Turner und Udo Jürgens bereits mit Trailern von Spier auf Tournee gegangen.



Mitarbeiter mit Familien beim Tag der offenen Tür



2008:
Ehrung nach bestandener Gesellenprüfung – v. l. n. r.: Michael Spier, Herbert Müller, Jürgen Spier, Irmgard Schlüter, Thomas de Groof (Neu-Geselle), Robert Bosserhoff (Neu-Geselle), Mario Kunjan (Neu-Geselle), Benjamin Vehmeier (Neu-Geselle), Erwin Volkhausen (Ausbildungsleiter), Hans-Dieter Breker (Logistik/Fertigung)

Gemacht für Menschen und gemacht von Menschen: Die Mitarbeiter spielen im Unternehmen die Hauptrolle. Herausragend war beispielsweise die Platzierung eines Auszubildenden als Landessieger im Wettbewerb der Handwerksjugend im Metallhandwerk Nordrhein-Westfalen im Jahr 2006. Als wär's nicht genug, errang dieser junge Mitarbeiter danach zusätzlich im Bundeswettbewerb den dritten Platz. Ein Ansporn für die zurzeit rund 25 Auszubildenden im Unternehmen. Spier fördert das Thema Ausbildung – ohne gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter gibt es keine herausragenden Produkte.

Die Auszubildenden zählen zum hoffnungsvollen Nachwuchs. Das Durchschnittsalter der Belegschaft beläuft sich auf 39 Jahre, die Mitarbeiter sind im Schnitt 13 Jahre im Unternehmen ein Zeichen der gegenseitigen Verbundenheit. Sie wohnen meistens in Steinheim oder in der Umgebung. Viele entstammen einer Familie, die ietzt schon in der zweiten Generation im Unternehmen tätig ist. Eine Tendenz, die von den Spiers bewusst gefördert wird, man ist trotz Wachstums unverändert im Ort und in der Region verwurzelt. Nicht nur

als bedeutender Arbeitgeber in Steinheim. Und die Mitarbeiter sind hochqualifiziert: Der Anteil der Facharbeiter unter den gewerblichen Mitarbeitern beläuft sich auf rund 95 Prozent. Voraussetzung für eine hohe Qualität der Aufbauten, so wie umgekehrt die Vielfalt der Aufbauten und Fahrzeuge hohe Ansprüche an die Mitarbeiter stellt.

Großer Arbeitsumfang, Rotation der Mitarbeiter zwischen den einzelnen Stationen, hier kommt keine Monotonie auf. Das Unternehmen setzt auf Kritikfähigkeit und den Veränderungswillen der Mitarbeiter. Das betriebliche Vorschlagswesen, bei Spier Ideenmanagement genannt, hier könnte man's erfunden haben.

Auch umgekehrt kommen Vorschläge: Anlässlich der Betriebsversammlung zum Jahresende informiert die Geschäftsführung umfassend über die Lage des Unternehmens, gibt einen ungeschminkten Ausblick auf die Zukunft. Jeder soll wissen, woran er ist, um seine Leistung bestmöglich und zielorientiert einsetzen zu können.







Teilnahme am Hochstift-Berufemarkt 200





Stufensattel mit PKW-Hebebühne

"Tradition ist bewahrter Fortschritt – Fortschritt ist weitergeführte Tradition"



2007: Mitarbeiter-Jubiläum – Herzliche Glückwünsche für treue Mitarbeiter:

10 Jahre: Regina Franzke, Sigrid Hecker, Thorsten Struck, Michael Spier, 15 Jahre: Wilhelm Höltge, Martina Beineke, Günter Benteler,
20 Jahre: Michael Plückebaum, Karl Montino, Hans Georg Winkelhane, Josef Gröne, Karl-Heinz Rasche, Michael Krelaus, Martin
Malchus, Heinrich Mahlmann, Dirk Böwingloh, Mark Brinkmeier, Hildegard Eilbrecht, Annette Krelaus, Dagmar Wilberg, Hubert Ostermann, Paul Hüllwegen, Matthias Meier, Michael Unruhe, 25 Jahre: Siegbert Bläsing, 30 Jahre: Erwin Volkhausen, Friedhelm Kuphal,
Elmar Maul, Hermann Kropp, Jürgen Schneider, Hans-Ferdinand Tölle, 35 Jahre: Heinrich Stieneke, Hermann Schäl, Josef Baier,
Maria Theresia Kaminski, Irmgard Schlüter, Heinrich Heuwinkel

Die Verbundenheit von Unternehmen und Mitarbeitern ist eng. Ab zehn Jahren Betriebszugehörigkeit werden Jubilare im Fünf-Jahres-Rhythmus geehrt. Die Unternehmensleitung beglückwünscht Mitarbeiter ebenfalls bei privaten Jubiläen wie runden Geburtstagen oder der Silberhochzeit.

Und wenn es was zu feiern gibt, dann sind alle da: Stets besuchen mehr als 90 Prozent der Beschäftigten die Weihnachtsfeier des Unternehmens.

Spier zählt mit mehreren tausend Aufbauten im Jahr zuzüglich Anhängern und jeweils mehrstelliger Zahlen an Einrichtungen und Federtritten für Kastenwagen trotz stetigen Wachstums nicht zu den Riesen der Branche. Je nach Betrachtungsweise ist man der Größte unter den Kleinen oder der Kleinste unter den Großen. Wachstum und Größe sind jedoch nicht alles: Die Monokultur mit Konzentration auf wenige und standardisierte Produktreihen der Trailerriesen vermeidet Spier – auch angesichts der vielen großen Namen, die in den vergangenen Jahrzehnten verschwunden sind.

Das Spier-Konzept sieht anders aus: Je mehr die wenigen Großen wachsen, desto größer wird der Platz zwischen ihnen für Unternehmen wie Spier, die als fachkundige Generalisten Sonderwünsche erfüllen. Größe allein zählt nicht für Spier. Seniorchef Willi Spier blickt inzwischen auf mehr als 50 Jahre Berufserfahrung zurück, hat viele Unternehmen in seiner Branche kommen und gehen sehen.

Natürlich wird sich auch Spier dynamisch fortentwickeln, schließlich bewegt man sich in zukunftsfähigen Branchen. Doch man will getreu der Firmenphilosophie Schritt für Schritt nach vorne gehen.

Die Reserveflächen auf dem Werksgelände sind ausreichend. Wer sich in manchen Büros neugierig umschaut, entdeckt auf Plänen und im Modell bereits neue Investitionsvorhaben. Und im Gespräch erfährt man dann pfiffige Details: Wie alle Fertigungshallen von Spier, so wird auch eine künftige Halle

in Nord-Süd-Ausrichtung errichtet werden. Das spart aufgrund des in Deutschland vorherrschenden Westwinds Wärme-Energie für die Beheizung, da der Wind selten kalt hineinpfeift.

Die Wunschliste von Spier geht noch weiter. Vorläufiger Höhepunkt der Bautätigkeit ist die neue Unternehmenszentrale. Die Grundfläche ist kaum größer als bisher, doch drei Stockwerke statt bisher einem zeigen, dass Spier viel vorhat. Zunächst einmal werden im Neubau mehr Abteilungen zusammengefasst, das verkürzt Wege und damit auch Entscheidungsprozesse – typisch für zupackende Mittelständler. Man "gibt gerne Gas" bei Spier, ist innovationsfreudig, ob bei Produkten oder den Prozessen. Reagiert schnell, nutzt Chancen, lernt schnell, ist selbstkritisch. Und nimmt die Mitarbeiter mit auf dem Weg in die Zukunft. "Mitarbeiter" – der Begriff hat hier noch seinen ursprünglichen Klang und Wert.



Die Führungsmannschaft heute

"Drei Dinge müssen stimmen: • Innovations-Fähigkeit • Qualitätsbewusstsein • Kostenführerschaft!" Mit dieser Maxime hat Spier das Unternehmen stets weiter entwickelt. Jährlich werden derzeit rund 5000 Einheiten an Ausbauten, Aufbauten, Anhängern und Sonderfahrzeugen produziert.



Die Führungsmannschaft heute:

v. I. n. r.: Wolfgang Döhre (Liegenschaften, betriebliche Instandhaltung, Arbeitssicherheit - Eintritt Jan. 1978),
Herbert Hagedorn (Konstruktion und Entwicklung - Eintritt Okt. 1981), Hans-Nickel Damminger (Vertrieb und Marketing - Eintritt Mai 2002),
Heinz Stieneke (Nutzfahrzeug-Service und Sonderfahrzeugbau - Eintritt April 1972), Hans-Dieter Breker (Logistik / Fertigung - Eintritt Juli 1971),
Michael Spier (Geschäftsführung, Finanz- und Personalwesen, EDV/Organisation - Eintritt Juli 1997),
Irmgard Schlüter (Finanz- und Personalwesen - Eintritt August 1972), Jürgen Spier (Vorsitz der Geschäftsführung - Eintritt Mai 1991)

Deshalb besonders wichtig in Zeiten voller Schlagwörter wie Globalisierung und Auslagerung: Am Standort Steinheim wird nicht gerüttelt, das zeigen die zahlreichen Baupläne. Unverändert gilt das Spier-Erfolgsrezept: Inno-

vation und Qualität sind entscheidend, nicht ausschließlich der Preis. Auch wenn er, eben dank Ideen und Qualität, dann ebenfalls stimmt.

Baupläne. Unverändert gilt Auch das Auslandsgedas Spier-Erfolgsrezept: Innoschäft nimmt zu, die Tendenz

geht nach oben. "Das wird sich steigern", ist sich Geschäftsführer H.-N. Damminger sicher. Einst wie alle klassischen Karosseriebauer zunächst vor allem lokal und regional aktiv, betreut Spier seine Kunden längst deutsch-

"Erfolg ist ein Ziel, was sich bewegt!"

landweit und außerhalb der Landesgrenzen. Auch der Service ist darauf ausgerichtet: Man arbeitet mit Partnerbetrieben aus dem Fahrzeugund Karosseriebau zusammen, vermehrt kommen Werkstätten von Nutzfahrzeugherstellern hinzu.

Spier vertraut auf eine gesunde Mischung von kleinen und großen Kunden, von kleinen und großen Fahrzeugen, von Einzelstücken und Serien. Man steht auf vielen Beinen, das schafft Standfestigkeit. Und Know-how. Und das wiederum führt zu neuen Ideen, neuen Kunden. Die Spannweite des Unternehmens ist enorm groß. Michael Spier: "Wir sind immer gut in Nischen."

Die Zahlen müssen stimmen, deshalb haben die Spiers ein umfassendes Controlling und Berichtswesen installiert, man will stets wissen, wo die Firma steht.

Jürgen Spier: "Unsere Pläne werden mit Sorgfalt erarbeitet. Bei sich ändernden Rahmenbedingungen wird flexibel reagiert. Das ist unsere Stärke." Das Ergebnis dieser dezent expansiven Strategie mit hoher Kontinuität zeigt sich in einer fortwährenden Geschäftsentwicklung.

Unverändert engagieren sich die Spiers weit über das eigentliche Unternehmen hinaus. Ob vor Ort oder in der Region. Oder für die ganze Branche, siehe Verband der Automobilindustrie (VDA): Jürgen Spier ist seit 2004 im Beirat der Herstellergruppe II (Anhänger, Aufbauten und Container), seit 2006 sogar im Vorstand und im Vorstandskreis Nutzfahrzeuge aktiv. Michael Spier engagiert sich im Betriebswirtschaftlichen Arbeitskreis des VDA. Wissen, was läuft – das galt früher und das gilt heute. Und die Spiers wollen's nicht nur wissen, sie wollen auch Gegenwart und Zukunft aktiv mitbestimmen – für ein mittelständisches Familienunternehmen und einen Betrieb aus dem Bereich Anhänger und Aufbauten ist ihr Engagement ungewöhnlich hoch.

Engagement, Ideen und deren schnelle und konsequente Umsetzung sind es also, die den Unterschied ausmachen. In welche Richtung sie weisen, das ist schnell definiert: Da Lkw zwangsläufig nicht schneller fahren können, muss Zeit an anderer Stelle gespart werden – vor dem Start und nach der Ankunft. Beim Be- und Entladen also, die Zustellfahrzeuge sind

dafür ebenso herausragende Beispiele wie die Koffer- und Planenaufbauten sowie die Anhänger. Man hat viel vor, das Familienunternehmen soll weiter wachsen und die konkreten Ziele im Sinne seiner Kunden nicht aus den Augen verlieren: Technologie, die Kosten spart. Details, die mehr Sicherheit bringen. Qualität, die sich bezahlt macht.

Und so funktioniert's: "Die Arbeit soll weitgehendst Spaß machen", fasst Jürgen Spier zusammen. Er und die anderen Spiers blicken bei diesen Worten ungemein munter und engagiert drein und lassen keinen Zweifel an dieser Aussage. Es gilt das Motto: Spier – Die AUFBAUPROFIS – innovativ, leistungsfähig, kompetent.

Genau.



Das Fahrzeugwerk heute:Die Grundstücksfläche beträgt 125.000 m².
Eine ausreichende Reservefläche steht für eine weitere Expansion zur Verfügung.

Was bewegt uns morgen? Dauerhafte Werte schaffen und in die Zukunft investieren!



Der Empfang



In der neuen Unternehmenszentrale werden neue Strategien und Pläne entwickelt.

ür die nahe Zukunft wird ein weiteres Wachstum des Güterverkehrs prognostiziert, wobei der Lastkraftwagen zum idealen Logistiktool für die Produktionsstrukturen moderner arbeitsteiliger Volkswirtschaften geworden ist. Im Verteiler- und Güternahverkehr gibt es für den Straßentransport keine vernünftige

Alternative. Im Fernverkehr ist angesichts der Just-in-Time und Just-in-Sequence-Systeme, die zur Minimierung der Lagerbestände führen, nur der LKW mit seiner Zuverlässigkeit und Flexibilität wettbewerbsfähig. Diese Nachfrage für die Nutzfahrzeugindustrie bildet damit für Spier und für die Lieferung von wirtschaftlichen Aufbauten und Anhängern gute Voraussetzungen.

Erfolg ist ein Ziel, was sich bewegt. Die Produktanforderungen werden in puncto Funktion, Nutzlast, Ladevolumen, Umweltverträglichkeit steigen. Da zunehmend Effizienzverbesserungen erwartet werden, sind weiterhin innovative Nutzfahrzeugkonzepte gefragt. Fahrzeug- und Verkehrssicherheit gewinnen weiter an Bedeutung. Ein zentrales Thema der Automobilindustrie







sprechung



inblick in den Konstruktionsbereich

ist die Reduzierung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und die kontinuierliche Minimierung von Kraftstoffmengen und Schadstoffemissionen.

Die zunehmende Globalisierung verändert die Landschaft bei den Transporter- und Lastkraftwagen-Herstellern, demzufolge auch bei den Kunden und Lieferanten von Spier. Aufgrund der neuen Anforderungen der Auftraggeber von der Produkt- zur Systemlösung werden Veränderungen des Angebotsspektrums und der Arbeitsprozesse erforderlich. Die Fahrzeugbetreiber werden mit ständig steigenden Herausforderungen an Qualität, Pünktlichkeit, Reichweite, Spezialisierung und niedrigen Kosten konfrontiert. Das Geschäft von Spier liegt in der Aufgabe, die Kunden hierbei zu unterstützen, um in diesem Markt erfolgreich zu sein. Denn: Der Transporteur muss mit den Transporten Geld verdienen und sich deshalb für Produkte mit möglichst geringen Life-Cycle-Costs entscheiden.

Spier war stets ein Unternehmen mit Blick nach vorn. Heute wie damals sind es engagierte Mitarbeiter, ihre vielseitigen Ideen, ihr Mut zu innovativen Lösungen und ihre Identifikation mit dem Unternehmen, die viel zur erfolgreichen Zukunft von Spier beitragen. Sie soll bestimmt sein durch eine höhere Wertschöpfung an den Produkten und die weitere Unabhängigkeit als Familienunternehmen. Damit kann Spier auch in der Zukunft wachsen und ein Unternehmen bleiben, dessen Name für kontinuierlichen Erfolg steht.

Viele engagierte Mitarbeiter haben dazu beigetragen, dass Spier heute zu den führenden deutschen Aufbauherstellern gehört. Der Erfolg des Unternehmens wird getragen von einer engen und vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen Belegschaft und Unternehmensleitung – getragen von einer Geschäftsphilosophie, in der der Mensch den höchsten Wert darstellt.

Die besondere Leistung aller Persönlichkeiten der Familie Spier und ihrer Mitarbeiter liegt darin, dass sie durch permanente Innovationen, kundenorientiertes Denken und Handeln und nicht zuletzt durch die Begeisterung für die eigenen, qualitativ hochwertigen Produkte für die Zukunft Vorsorge getroffen haben. Hiermit ermöglichten sie bis heute den Erfolg ihres Unternehmens.

Tradition ist bewahrter Fortschritt und Fortschritt ist weitergeführte Tradition.

Die heutigen geschäftsführenden Gesellschafter Jürgen und Michael Spier setzen
die Tradition ihrer Vorväter fort.
Auch in der vierten Generation
sind mit Unabhängigkeitswillen, Unternehmergeist und
Begeisterung für den Beruf die
wichtigsten Voraussetzungen
für den Fortbestand des Unternehmens Spier gegeben. Spier
wird weiterhin zukunftsgerechte Transportlösungen für
die unterschiedlichsten Branchen entwickeln.

Die Spier-Produkte werden innovativ und funktionell sein, Nutzen stiften, dem aktuellsten Stand der Technik entsprechen und sich durch Zuverlässigkeit auszeichnen. Bei der auf Nachhaltigkeit und Wachstum ausgerichteten Unternehmensstrategie wird ein fairer Umgang mit Mitarbeitern und Geschäftspartnern gepflegt. Die nächsten Jahre warten bereits darauf, mit unternehmerischem Weitblick gemeistert zu werden, getreu dem Spier-Motto "Die Aufbauprofis innovativ, leistungsfähig, kompetent!"

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

"Innovation aus Erfahrung"



Impressum:

Herausgeber:

Spier GmbH & Co. Fahrzeugwerk KG Industriepark Bergheim Schorlemer Straße 1 32839 Steinheim www.spier.de

Autor:

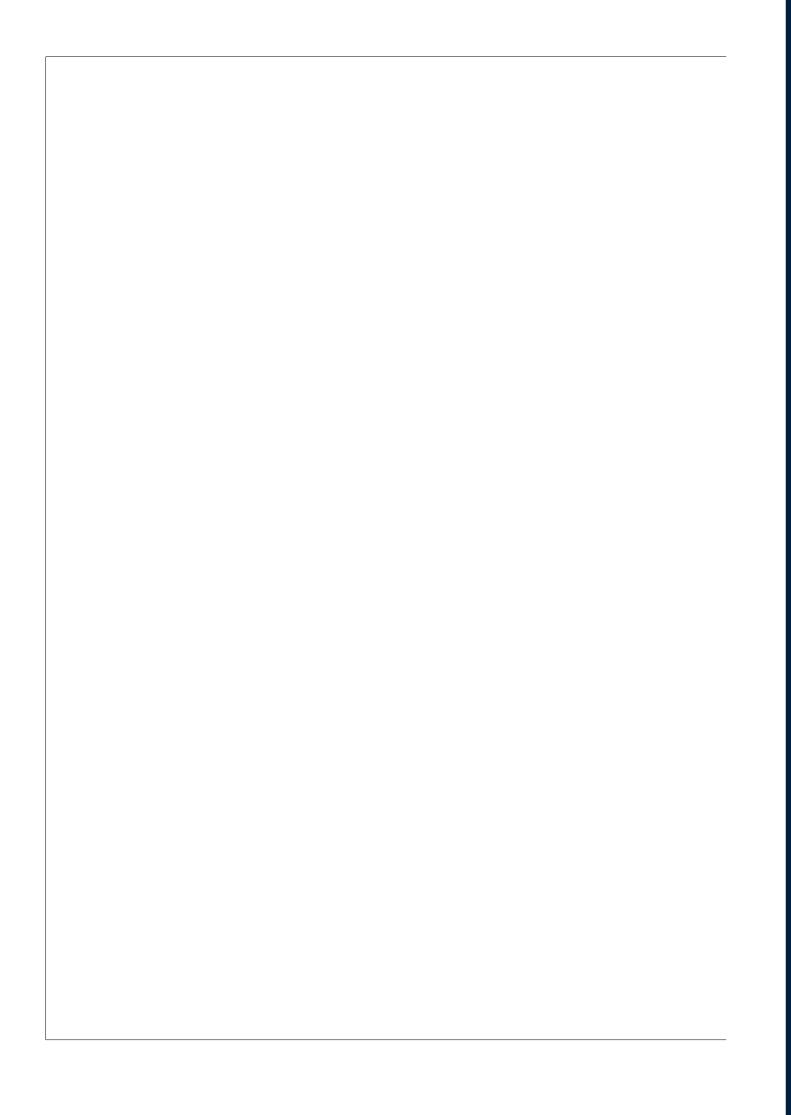
Randolf Unruh

Designkonzept, Gestaltung, Gesamtherstellung:

A. W. & V. F. Unruhe GmbH 32839 Steinheim www.aw-v.de

Stand: Juni 2008

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Sämtliche Rechte der Speicherung, Verfielfältigung und Verbreitung sind vorbehalten. Printed in Germany





Tradition und Fortschritt