

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2023)
Heft: 129

Artikel: Saurer Armstrong und Sir Lampert
Autor: Lampert, Albert / Hopf, Hans / Baer, Ruedi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096277>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.03.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Saurer Armstrong und Sir Lampert

Text: Albert Lampert, Hans Hopf und Ruedi Baer

Bilder: Archiv OCS und British Roadscene Magazine

War es Zufall oder Fügung? Auf meinem Pult lag schon längere Zeit ein Bericht über die Firma Armstrong-Saurer und ihre unglaublichen Lastwagen. Endlich wollte ich darüber berichten, fand aber den Einstieg nicht. Da kam mir – wer auch sonst – Hans Hopf zu Hilfe. Auch er hatte eine Pendenz: Den über 30seitigen Tätigkeitsbericht von Albert Lampert zu kürzen, um ihn publizierbar zu machen.

Wer ist Albert Lampert, von den Mitarbeitern auch «Sir Albert» genannt? Nachdem ich sowohl den Originalbericht als auch Hans Hopfs Abstract gelesen habe, muss ich gestehen: Albert Lampert hat den Ehrentitel «Sir» mehr als verdient! Er trat 1912 in die Firma Saurer ein, fiel sofort auf, weil er kaum eingestellt, schon Verbesserungsvorschläge einbrachte. Im gleichen Jahr wurde er bereits nach Konstantinopel kommandiert, dann nach Paris, Lindau, Indien, wieder Frankreich, immer als Troubleshooter mit wichtigsten Sanierungs- und Weiterentwicklungsarbeiten. Dann ein paar Jahre Arbon (u.a. Entwicklung der A-Typen, des wenig bekannten Schleppers «Elephant»), dann Marokko. Dann wieder Ausland; Wettfahrten mitmachen in Spanien, Organisieren des Baus der Char à Banc in Suresnes, Vorführfahrten in England, einfach unglaublich. Im folgenden zitiere ich auszugsweise, was A. Lampert/ Hans Hopf über die ersten Einsätze in England berichten. Der Ersteinsatz war 1921, intensive Marktbearbeitung, grosser Verkaufserfolg in England.

Mit zahlreichen Demonstrationsfahrten begann in England eine ganz intensive Pionierarbeit mit dem Erfolg, dass alle grossen Firmen wie Pickfords, Farclough, Bradford Dyer und diverse Brauer-eien Fahrzeuge bei uns bezogen. Die Vorführungen ergaben aufsehenerregende Resultate, die in der Fachpresse publiziert wurden. Meine technischen Artikel wurden ebenfalls mit Eifer aufgenommen. Der Arbeitsaufwand mit häufig täglichem Aufwand von 14–16 Stunden war enorm. Nachts musste ebenfalls noch der Ersatzteildienst bewältigt werden, da Fahrzeugreparaturen bei den grossen Firmen nachts durchgeführt wurden. Ich habe jedoch mit Freude und grossem Interesse all diese Arbeit auf mich genommen. Meine Familie war vielfach die Leidtragenden, hatten aber immer Verständnis gezeigt.

1923–25

Die Verkaufszahlen stiegen jedes Jahr. Die Fahrzeuge kamen als Chassis, ohne Bereifung. In London wurden sie fertiggestellt, karossiert, ausprobiert und an die Kunden abgeliefert. Die in der Presse publizierten Resultate der Vorführungen fanden immer mehr Aufmerksamkeit und erweckten zeitweise den Anschein übertrieben zu sein. Die Herausforderung nahmen wir an, indem wir einen Wagen für eine Prüfungsfahrt über 1'000 Meilen beim Royal – Automobilclub anmeldeten. Die Fahrt wurde unter genauester Kontrolle durch Experten durchgeführt. Versiegelte Motorhaube, versiegelter Benzintank, versiegelte Garagentore, Messungen mit geeichten Gefässen. Das

Resultat endete mit einem sensationellen Rekord von 104 Ton-Meilen.

... Zeitsprung zu 1928

Der Cheffingenieur des grössten Biskuitfabrik meinte auf dem Stand, ein so schweres Fahrzeug mit Pneumatik- Reifen zu versehen, müsste wohl einem Asyl für Geisteskranke entsprungen sein. Eine Vorführung zeigte jedoch, dass mit der Pneumatik der Biskuit-Bruch bei den weiteren Fahrten praktisch verschwand. Die gesteigerte Nachfrage für Saurer brachte es mit sich zu prüfen, ob Chassis-teile statt von Suresnes in England gefertigt werden könnten ...

1929–30

In diese Zeitperiode kam dann auch die Einführung der ersten B-Typen, wobei trotz einiger Kinderkrankheiten unsere Wagen immer mehr Aufmerksam fanden. Nach einiger Zeit zeigte Armstrong Whitworth Interesse an einem Lizenz- und Fabrikationsabkommen. Diese AW-Sache wurde weiterverfolgt, mit dem Resultat, dass die Firma Armstrong Saurer ins Leben gerufen wurde, welche in den Fabrikationsräumen bei Armstrong Withworth in Scotswood und Newcastle up Tyne die Produktion der B-Typen aufnahm.

(stark gekürzt und hier unterbrochen: affaire à suivre!)

Auf den Folgeseiten zwei Ausschnitte aus der Broschüre «British Roadscene Magazine» von 2021

ARMSTRONG SAURER

The Story of Scotswood and its vehicles from contemporary literature

Allan Bedford tells the story of this short-lived company and its range of lorries, which were prominent in the 1930s.

Introduction

For many years some of our leading manufacturers published a house magazine. During the 1930s, Ford had its 'Times', Vauxhall its 'Motorist', Bedford its 'Transport', Morris its 'Owner', but if you had a Morris-Commercial, you took 'Transport Efficiency'. At the heavy end, AEC published its 'Gazette', Leyland the 'Journal', but it wasn't until recently that I found that the all too short lived Armstrong-Saurer published a 'Bulletin', and finding a few copies dated from 1934/5, I have uncovered a wealth of material to share.

Background

The origins of the company were in Arbon, Switzerland, where Adolph Saurer built his first commercial vehicle in 1903. By 1910, a factory had been established in Suresnes, Paris, with another at Lindau, Germany which, by 1915, was producing the first MAN petrol-powered commercials to be built there under a 'Saurer Licence'. A subsidiary company was established



Above: G W Chitty, flour millers of Charlton by Dover, operated this 1915, Hallford seen at the mill in company of a Standard Sentinel and early Foden. The original Hallfords were derived from the Saurer.

in Plainfield, New Jersey, which merged with the Mack Bros Motor Company in 1911, under a holding company 'The International Motor Co', with both product lines continuing. In the UK, at Dartford Ironworks J & E Hall built the first Hallfords in 1907, initially based on Saurer designs.

During World War I, American-built Saurers were supplied to the British War Department, along with over twenty other

American makers' output, including the Mack Bulldog. By 1918, this famous model superseded the last American Saurers.

By the early 1920s, Saurer 2-5 ton goods vehicles and small PSV chassis were well established in the UK. Pickfords used them in both the suburban goods service and heavy haulage fleets, while other well-known fleets included Joseph Rank's flour mills and Whitbread.

Many years of development work saw the first production Saurer diesels, with both four cylinders (RD) and six cylinders (LD), built to the 'Acro System', offered alongside petrol engines in the 'B-Line' range from 1928. By early 1929, examples of the 7/8 ton six cylinder '6BLD' model were available and in operation in the UK, with examples on display at Olympia in November on stand 32.

Another famous Swiss manufacturer, Berna, was established in 1905 and entered the UK market in the Edwardian period, but following financial problems the company was soon acquired by British interests. In 1912, Swiss interests again acquired the company, which resulted in a 'British Berna' being manufactured here. This was the model 'G2', built by Henry Watson & Sons between 1914-18, with a number supplied to the British war effort, alongside Swiss-built 'C2' models. After the conflict, Henry Watson built vehicles under



Above: Another make with earlier Swiss connections was the 'Watson', built in Newcastle Upon Tyne between 1920 and 1929, by the same people who built the British Berna. These two Northumberland-registered examples date from the first year of production.

Die wohl bekanntesten Armstrong – Saurer: die bezeichnenderweise SAMSON genannten kräftigen Dreiachser



Above: Some 17 years after buying the old Hallford seen earlier, G W Chitty of Dover purchased this magnificent Dominant, which was involved in the bizarre incident at Tilmanstone.

Post Production

By the late 1930s, many of the earlier Dominants especially would become a natural choice for showman throughout the country. Although now obsolete, these 'powerful brutes' were seen as an ideal replacement for steam traction by many. With showmen allowed to continue their trade through the conflict, examples of these distinctive vehicles remained active into the post-war period.

To get some idea of how many Armstrongs remained in the hands of hauliers through to peacetime, I contacted John Mollett the British Road Services historian. John has provided me with a list of nineteen examples from

fleets absorbed by the BTC/RHE during nationalisation in 1949.

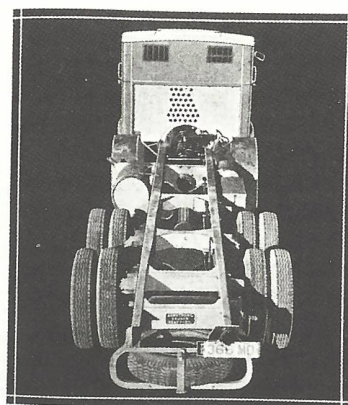
These details were found listed on copies of the government 'AQ3' forms held at the Kew archives, which all undertakings acquired were required to complete, listing all their vehicles and trailers to be taken over.

Perhaps the most famous of these was Beckett Bros, of Fenton, Stoke on Trent, who handed over two seven ton four-wheelers and five eight-wheeled Sampsons dating from 1934-6.

Premier Transport of Birmingham 6 gave up five 'Dynamic' six-wheelers and two 'Sampsons'. The Sampsons were both new in 1937, but a mystery surrounds two of

JANUARY, 1935

ARMSTRONG-SAUER BULLETIN



The Armstrong-Saurer "Samson" chassis; an eight-wheeler with a carrying capacity of 15.5 tons



Page Twenty-five

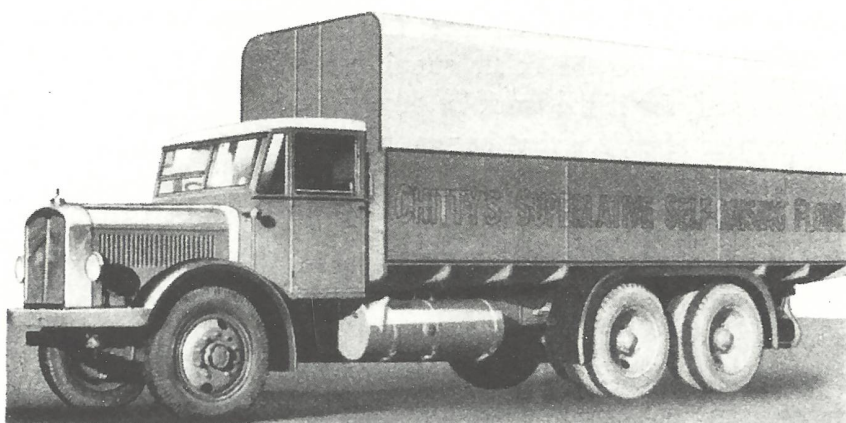
Above: Sampson – the bare chassis.

the 'Dynamics', FOA 817, registered on 1st December 1939, and FOV 119, registered as late as 1st October 1942 – perhaps these had run on trade plates originally?

In Leith, Alexander Smart had two 1936 7-tonners. Single units came from Fred Cook of Hull, a 15 ton tanker dating from 1933, LV 3711; Yeoman of Canterbury an eight ton dropside of 1933, TJ 766; and Eveny of Frome, a Dominant new to Herbert Riley, YD 6422. This example received a Melksham/Frome (unit F59), fleet no, 42F2, but went to Horndean, Hampshire for scrap in August 1950.

Most of the others, however, were not operated, although one real surprise came with the small fleet acquired from H Hickman & Son, of Princes Risborough, Buckinghamshire. A 1930 Saurer 6 ton flat,

www.roadscene.com



Above: Two years after buying the Dominant, G W Chitty purchased another wonderful example and, although looking very similar, BKN 772, registered on 1st January 1935, was an example of the supercharged 'Dynamic'. This image was featured in the January 1935 Armstrong-Saurer bulletin.