



Tanja Böhlmann auf einem Phaeton von Neuss in Berlin mit ihren Lipizzanern im Schlossgarten von Ksiaz in Polen im Jahre 2018. Foto: Archiv Furger

Sportwagen für das Traditionsfahren

Zum Traditionssport gehört – im Gegensatz zum FEI-Fahrsport – die Präsentation historischer Wagenmodelle. Welche Modelle dafür geeignet sind und was man bei der Auswahl beachten sollte, erklärt Traditionsexperte und Buchautor Andres Furger.

Text: Andres Furger



Jeder Anlass im Traditionsfahren – wie gemeinsame Ausfahrten, Concours d'Elégance oder eigentliche Turniere – ist auch eine besondere Art der Darbietung, bei der Eleganz und Vielfalt gepflegt wird bezüglich Pferderassen, Wagenmodellen und Garderoben der Damen und Herren. Bei den Wagen steht eine breite Auswahl zur Verfügung, weshalb man sich vor dem Erwerb eines neuen Fahrzeugs bestimmte Fragen stellen sollte, wenn man mit seiner Wahl auf Dauer zufrieden sein will. Auf einen kurzen Nenner gebracht sind drei Faktoren wichtig.

1. Fahrer/in/Fahrer: Es gibt eine breite Auswahl an Wagen, aber sie sollten zur Fahrer/in und/oder zum Fahrer passen:

Wie groß und schwer man ist, wie man sich gerne kleidet, was man mit seiner Equipage ausstrahlen will.

2. Pferd/Gespann: Der Wagen soll zum Pferd oder zu den Pferden passen. Aussehen beziehungsweise Typ und Größe der Pferde sind dabei ausschlaggebend. Für die Höhe des Bocksitzes gilt die Faustregel: Die Leinen sollte eine Hand breit über der Kruppe des Pferdes verlaufen.

3. Einsatzzweck: Beim Wagenkauf stellt sich die Frage, wofür das Fahrzeug in Zukunft eingesetzt werden soll: Für private Ausfahrten mit Freunden? Auch für gediegene Ausfahrten vor Publikum oder gar für Turniere?



Der Phaeton als wendiger Turnierwagen. Andres Furger 2016 in Cuts auf einem Phaeton von Kauffmann in Basel. Angespannt sind zwei Hackneys aus Argentinien. Foto: Thomas Sagkob

Dazu kommen praktische Überlegungen. Habe ich das richtige Geschirr dazu? Wie werde ich den Wagen zu den Einsatzorten transportieren? Wie gut kann ich den Wagen zu Hause unterbringen? Wie groß ist mein Budget? Bei historischen Wagen kommt die Abklärung des Zustandes und der Konservierung/Restaurierung dazu, also die Frage nach allfälligen Folgekosten.

Hat man sich mit solchen Fragen auseinandergesetzt, geht es an die konkrete Modellauswahl. Im Folgenden werden die vier Vierradmodelle vorgestellt, die nach Erfahrung des Schreibenden am ehesten für ein- und zweispänniges Fahren infrage kommen: Phaeton, Dogcart, Break und Wagonnette. Dies sind historische Bezeichnungen; allerdings galten früher in verschiedenen Ländern viele Eigenheiten und die Grenzen zwischen den Modellen waren fließend.

Die Fachzeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ 1907 zum Phaeton: „Diese Bezeichnung sowie die Bezeichnung ‚Jagdwagen‘ fließen für gewöhnlich, wenn man Kataloge von



Tanja Böhlmann auf ihrem schicken Stanhope-Phaeton von Neuss in Cuts. Angespant sind zwei Lipizzaner. Foto: Thomas Sagkob

Wagenfabriken oder Zeichnungen von gewissen Fachschriften nachblättert, vollständig zusammen.“

Die Namensgebung war und ist ein Minenfeld. Im Folgenden werden die Modelle so benannt, wie es sich heute international mehr oder weniger eingebürgert hat.

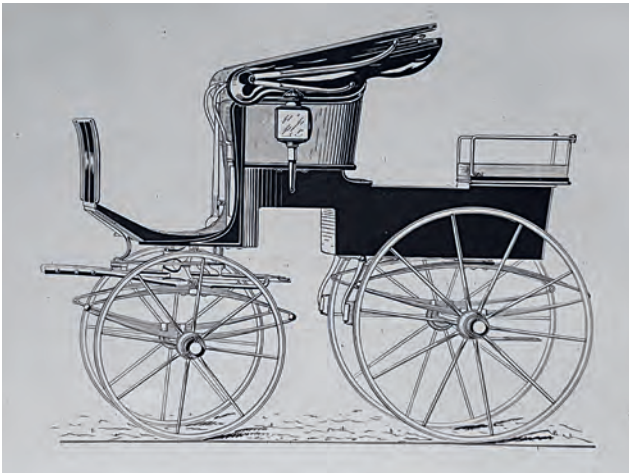
Den hier im Vordergrund stehenden Modellen ist gemeinsam, dass sie als sogenannte Selbstfahrer konzipiert sind. Also mit einer hoch gesetzten Bank für die Fahrerin oder den Fahrer und dahinter Platz für Mitfahrende und/oder Grooms. Alle vier Modelle sind im Gestellbereich meist mit großen Rädern ausgestattet und haben einen nicht zu langen Achsabstand. Das verleiht ihnen gute Laufeigenschaften. Äußerlich sind sie meist gefällig lackiert und mit hellen Linierungen versehen. Die bequeme Polsterung ist entweder aus Wolltuch oder Leder gefertigt. Ein mechanisches Bremssystem sowie Laternen gehören zur Grundausstattung. Dazu kommen von Fall zu Fall Accessoires wie Schirmkörbe und dergleichen mehr.

Nicht zu vergessen ist bei allen Modellen, dass man als Fahrerin oder Fahrer darauf bequem sitzen können soll. Dazu gehört eine Sitztiefe der Fahrerbank von mindestens 40 cm. Die unschöne Sitte, das Fahrerkissen zu erhöhen, wie es lange praktiziert wurde, sollte vermieden werden.

Achenbach schrieb zur Sitzposition (Sankt Georg 1921): „Je steiler man sitzt, desto mehr stemmt man die Füße gegen das Bockbrett und desto härter wird die Faust. Der Wagen sollte immer so hoch sein, dass die Leinen von den Kammdeckel-Schlüsseln aus zur Hand so viel ansteigen, dass sie den Pferden auch beim Schrittfahren nicht auf dem Rücken liegen.“

Der Phaeton

Der Phaeton (auch das Phaëton genannt) war der klassische Selbstfahrer unter den sportlichen Wagen. Auch heute gilt dieses Modell als äußerst korrekter und beliebter Wagen für Traditionsturniere. Die gute Übersicht vom Bocksitz aus, das geringe Gewicht und die ausgewogene Linienführung machen ihn fahrerisch wie optisch attraktiv. Hoch, leicht und feingliedrig gebaut, galt er ursprünglich als gefährliches Fahrzeug – ein Ruf, der sich auch im mythologischen Namensgeber, einem illegitimen Sohn des Sonnengottes Helios, widerspiegelt. Im Laufe des 19. Jahrhunderts entwickelte sich das Grundmodell des Phaetons, auch Stanhope-Phaeton genannt, zum bevorzugten Wagen sportlicher Damen und Herren, die selbst fahren wollten. Als Stanhope-Phaeton bezeichnet man meist ein leichteres, etwa 400 kg schweres Modell (früher oft nur einspännig gefahren) mit Passage (Raddurchlauf) am Unterkasten für die Vorderräder und



Zu diesem „Herren-Phaëton“ mit Rotondensitz in der Art des Stanhope-Phaetons schrieb die „Deutsche Fahrzeug-Technik“ 1907: Solche Wagenmodelle werden „viel verlangt“ und sind „im Sport die gebrauchtesten“. Abbildung: Archiv Furger

einer auf den englischen Wagenbauer Stanhope zurückgehenden geschweiften Form der Säulen des Rotondensitzes.

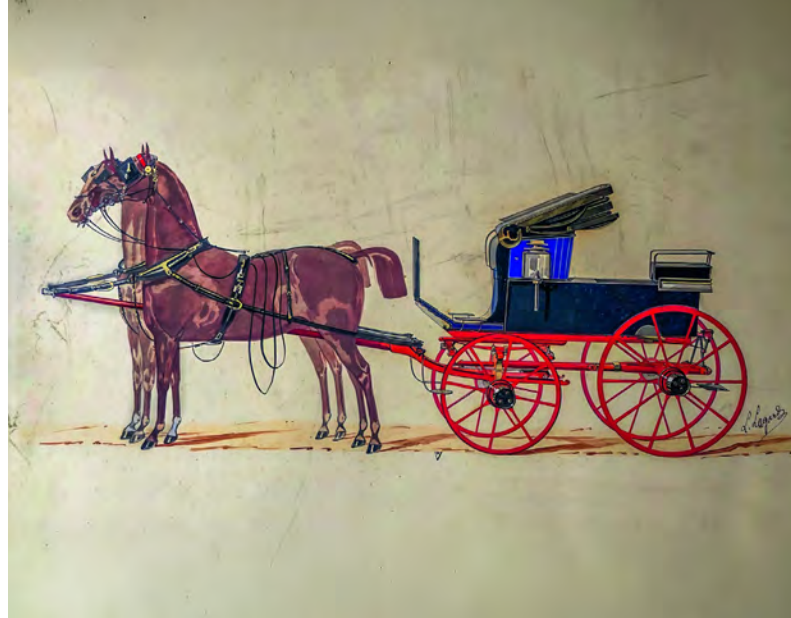
Bei allen Phaetons ist die vordere Bank luxuriös ausgestattet, meist in Wolltuch. Es gibt neben dem Rotondensitz auch Tafel-, Backen- oder Sprossensitze. Wenn ein Verdeck vorhanden ist, schützt es die vordere Bank. Die hintere, mit einer einfachen Galerie versehene Bank diente vor allem als Bedienstetensitz. Damit ist gesagt, dass heute – wenn man historisch korrekt auftreten will – die hinten sitzende Person Livree oder eine Art Livree tragen sollte.

Wie bei den anderen drei hier besprochenen Modellen gab und gibt es beim Phaeton zahlreiche Varianten, und zwar so viele, dass die Untergruppen fast ein wenig unübersichtlich wirken. Im Folgenden werden ausgehend vom Grundmodell des Stanhope-Phaetons die Steckbriefe der drei wichtigsten Varianten zusammengestellt.

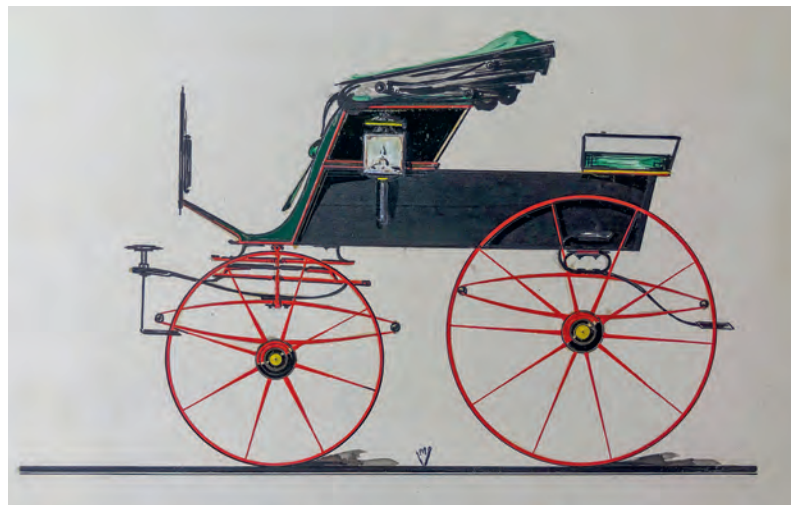
Der Mail-Phaeton hat im Gegensatz zum Stanhope-Phaeton ein Langbaumgestell und eine Telegraph-Federung sowie einen schweren Kasten ohne Passage. Er wurde vor allem mit großen Pferden oder vierspännig gefahren. Heute spielt das Fahrzeug kaum eine Rolle, weil die erhaltenen Wagen unerschwinglich teuer sind. Es gibt aber gute Replikas.

Der Demi-Mail-Phaeton ist weniger schwer, hat eine Druckfederung und ist ohne Langbaum gebaut. Der durchgezogene Kasten (allenfalls mit kleiner Passage) bedingt eher kleinere Räder, vor allem vorne. Dieses Modell ist für zweispänniges Fahren geeignet, aber eher selten zu finden.

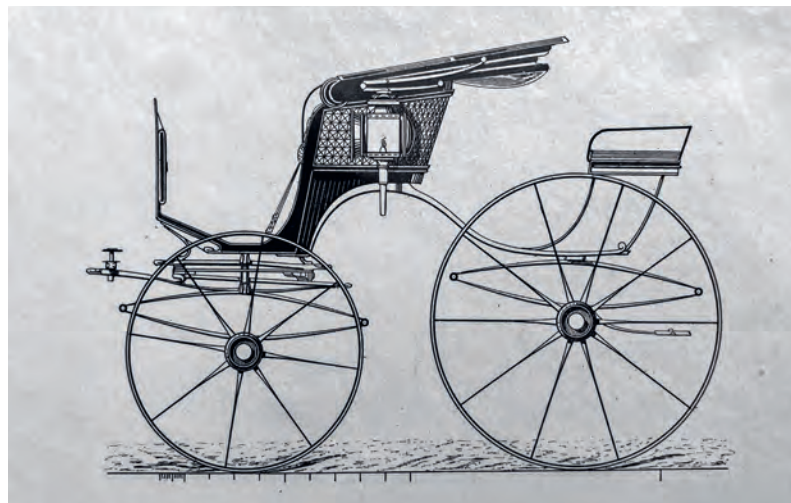
Der Spider-Phaeton, auch nur „Spider“ und deutsch auch „Stützen-Phaeton“ genannt, ist eine Art Gegenteil zu den beiden vorangehend beschriebenen Varianten. Entsprechend dem Namen Spider (engl. Spinne) steht dafür der Leichtbau



Pariser Vorlagezeichnung von L. Lagard um 1900 eines bespannten Mail-Phaetons mit Langbaumgestell und Telegraph-Federung. Typisch ist auch der schwere Kasten mit Halbverdeck und der mit Halbsäulen verzierte Rotondensitz. Abbildungen: Archiv Furger



Zeichnung der Pariser Wagenbaufirma Kellner von 1878: eine Demi-Mail-Phaeton mit Unterkasten ohne Raddurchlauf (Passage).



Pariser Vorlagezeichnung um 1900 eines Spider-Phaetons mit dem typischen, auf Eisenstützen montierten Dienersitz.



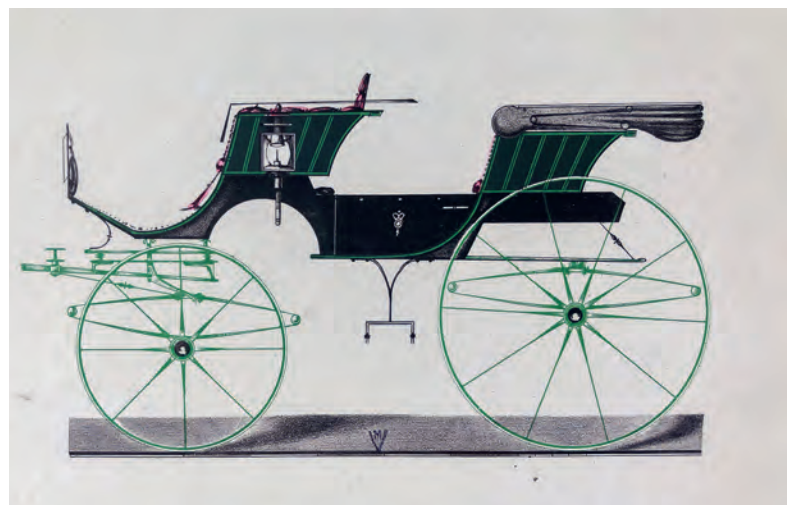
Vorführung eines Hackneyhengstes der Kavallerieschule Hannover durch Major Stein in Aachen 1933 auf einem leichten Spider-Phaeton. Dieser Berufsfahrer war eine Art zweiter Achenbach und wie viele Offiziere dieser Schule kritisch gegenüber dem Nazi-Regime eingestellt. Foto: Archiv Furger

im Vordergrund. Der hintere Sitz für nur eine Person ruht auf einem Eisengestänge. Er kann meist abgenommen werden oder ganz fehlen. Für die Präsentation eines einzigen Pferdes mit guter Aktion gehört diese Modellvariante zur Königsklasse.

Diese drei Hauptvarianten des Phaetons wurden meist in dunklen Farben gefasst; das Gestell und die Räder konnten aber durchaus in lebhaften Farben wie Gelb oder Rot lackiert werden. Neben diesen Hauptvarianten gab es weitere Variationen mit Übergängen zu anderen Modellen, die auch heute noch gerne gesehen werden.

Der Siamesen-Phaeton («Doppel-Phaeton») gehört dazu – ausgezeichnet durch zwei gleich hohe Bänke, oft austauschbar. Diese am Übergang zu den Modellen Char-à-bancs und Américaine stehende Variante ist heute deshalb gut verwendbar, weil auch ohne Grooms einsetzbar, also als eine Art Familienwagen.

Der Klapp-Phaeton, ebenfalls ein leichter Wagen, kann wie der Siamesen-Phaeton dank des einklappbaren Rücksitzes ohne Grooms gefahren werden.



Pariser Vorlagezeichnung um 1880 eines Siamesen-Phaeton mit zwei fast identischen Bänken. Fuhr der Herr oder die Dame hinten mit, waren sie durch ein Halbverdeck geschützt, wollten sie selbst fahren, konnten die Sitze ausgetauscht werden. Abbildung: Archiv Furger

Der Prince Albert Phaeton, charakterisiert durch einen hinteren Kastenausschnitt, ist bei uns eher selten. Oft wurde dieser für kleinere Pferde und Ponys in kleineren Ausführungen eingesetzt und auch Damenphaeton genannt. Selten ist auch der Jagd-Phaeton, ausgezeichnet durch eine sportliche hohe und stabile Bauweise wie bei gewissen Jagdwagen und vor allem dem Break.



Vorführung eines großen Siamesen-Phaetons durch Thomas Würzler in Cuts 2011 mit zwei französischen Trabern. Der feingliedrige Wagen mit übergroßen Rädern verrät die Handschrift des vom amerikanischen Wagenbau inspirierten Carrossier J.C. Geissberger in Zürich. Solche Modelle wurden auch *Américaine* genannt. Foto: Archiv Furger

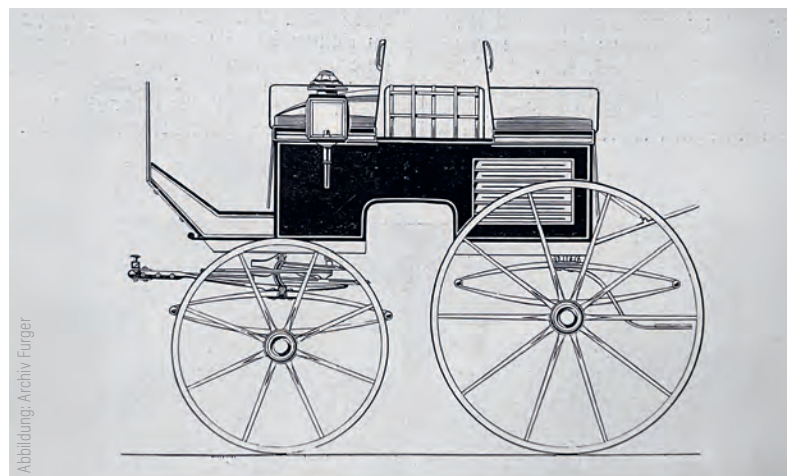
Der Dogcart

Der Dogcart, ursprünglich ein englischer Jagdwagen, zählt zu den sportlichsten Kutschenmodellen überhaupt. Das markante Merkmal des Dogcarts ist der große Kasten unter den Rücken an Rücken gesetzten Bänken. Das Innere des mit Jalousien belüfteten Kastens diente ursprünglich zur Mitnahme von Jagdhunden, daher der Name Dogcart. Heute ist das Modell auch deshalb sehr beliebt, weil man im Kasten Pferdedecken, Turniermaterial oder auch ein Picknick mitführen kann.

Es gab den Dogcart als Zwei- und Vierradwagen, wobei die zweirädrigen Wagen mit hohen Rädern als besonders geländegängig galten.

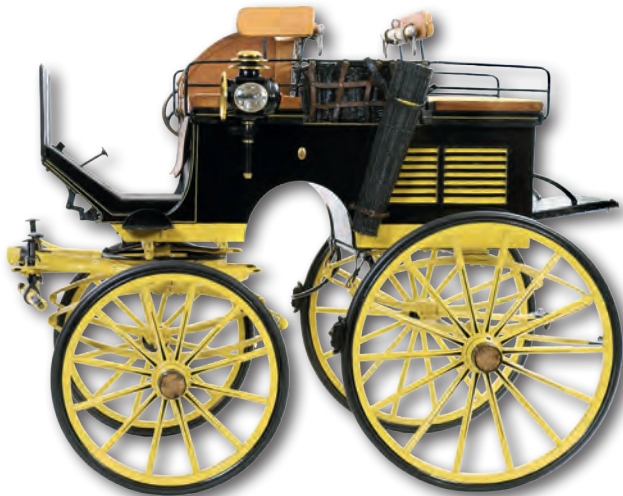
Nahm auf dem hinteren Sitz nicht ein Diener, sondern ein Jagdkollege Platz, konnte bei manchen Modellen die hintere Bank gedreht werden, sodass alle Mitfahrenden in Fahrtrichtung blickten. Das ist heute noch ein Vorteil. Bei der Präsentation kann etwa der Wagen mit einer Person auf dem Rücksitz vorgeführt werden. Das macht auch das Absteigen leichter. Bei der längeren Ausfahrt aber ist es für Mitfahrende angenehmer, nach vorne schauen zu können.

Der Dogcart ist ein herrlich zu fahrender Sportwagen, auf dem man bis heute mit dem entsprechenden sportlichen Tenue (Bekleidung) stets eine gute Figur macht. Das gilt auch für die drei folgenden Varianten.



Zu dieser Zeichnung schrieb die „Deutsche Fahrzeug-Technik“ 1907: „Dieser Wagen ist wegen seiner Gefälligkeit und seinem praktischen Nutzen sehr beliebt. Die Lackierung ist im Allgemeinen lebhaft zu halten. Dadurch, dass der Raum zwischen dem vorderen und dem rückwärtigen Sitz an den Seiten mit einem Riemengeflecht eingefasst ist, ist die Möglichkeit gegeben, dort Gewehre, Wild und Frühstückkörbe bequem und sicher zu verpacken.“

Mail-Card wurde die schwerere Variante des Dogcarts um 1900 genannt, weil sie öfters mit Mail-Achsen versehen wurde. Originalfahrzeuge dieses Typs sind leider sehr rar und teuer; aus diesem Grund muss man sich vor späteren Umbauten oder gar Fälschungen in Acht nehmen. ►



Mail-Cart von Geissberger in Zürich. Mit diesem exklusiven Modell gewann Auguste Dubey, Oberfahrer der Pferderegie-Anstalt in Bern, die erste Weltmeisterschaft im Viererzugfahren 1972 in Münster in Westfalen. Dafür wurden ein unschön hohes Bockkissen und eine Fussbremse zugefügt. Foto: Archiv Furger

Dos-à-dos (franz.: Rücken an Rücken) genannte Dogcarts waren leichtere, sehr kurz gebaute Vierrad-Dogcarts ohne Zwischenraum zwischen den Bänken. Dieses späte Modell wurde wegen des auf den sehr kurzen Radstand zurückzuführenden schlechten Fahrverhaltens (Neigung zum Schlingern) auch öfters in Fachzeitschriften kritisiert.



Auftritt mit einem Dos-à-dos während eines Turniers in Cuts 2016. Auf dem Bild wird der extrem kurze Abstand zwischen den Vorder- und Hinterrädern deutlich. Foto: Rüdiger Beer

Der Derbycart steht am Übergang zu ländlichen Wagen und wurde meist in Naturholz ausgeliefert. Dabei bestehen die Seitenwände in der oberen Zone meist aus Latten. Bei diesem Modell kann die hintere Bank auch oft gedreht werden. Der Einstieg zur hinteren Bank erfolgte zuweilen durch die aufgeklappte Hälfte der vorderen Bank. Solche Modelle findet man oft zu günstigen Preisen. Sie sind ebenso gut zu fahren wie eigentliche Dogcarts.

Die Break

Das Wagenmodell Break gehört zu den heute in ganz Europa am meisten verwendeten sportlichen Kutschen. Es gibt verschiedene Bezeichnungen dafür: „die Break (bezieht sich auf „die Kutsche)“, „der Break“ (bezieht sich auf „der Einfahrwagen“) und „das Break“ als die neutrale Sprechvariante. Früher verstand man unter Break vor allem stabil gebaute Wagen mit hohem Kutschbock ohne Spritzschirm. Name und Form dieses Wagenmodells erklären sich aus der Geschichte. Im Ursprungsland England wurde zunächst der robust gebaute Wagen mit hohem Bock, der den Fahrer vor ausschlagenden Pferden schützte, für das Einfahren oder „Einbrechen“ der jungen Pferde eingesetzt – es hieß „breaking a horse“. Aus solchen Einfahrwagen entwickelten sich verschiedene Sportwagen, vor allem die „**Break de chasse**“ oder „**Break de promenade**“. Der Name verweist auf die erweiterte Benützung dieses Typs als Jagd- und Promenade-Wagen. Seine Hauptmerkmale waren weiterhin der hohe Bock, dahinter wurden aber meist zwei vis-à-vis angeordnete, bequeme Querbänke montiert, oft mit einer weiteren hinteren Bank für die mitfahrende Dienerschaft. Bei diesem Modell geschah vor gut 100 Jahren etwas Ähnliches, wie sich in unserer Zeit aus dem robusten Land Rover für den Landgebrauch der luxuriöse Range Rover als Stadtfahrzeug entwickelte.



Diese Art Break beschrieb die „Deutsche Fahrzeug-Technik“ 1907 als „vornehmer Gesellschaftswagen“ und schrieb dazu: „Es ist dies ein für Picknicks, Landpartien sowie Jagdausflüge gleich gut verwendbarer Wagen. Regel bei diesem Gefährt ist der auch im Wesentlichen gleichbleibende gerade schwere Unterkasten, der vorne hohe Kutschersitz und der hinten entweder auf Stützen ruhende (der gebräuchlichste) oder massive Dienersitz. Die Mittelsitze findet man in Vis-à-vis-Anordnung.“ Foto: Thomas Sagkob



In Genf um 1880 gebaute Break, vorgeführt 2024 von Andres Furger mit Lusitanos im Schlosspark von Compiègne. Foto: Archiv Furger

Die sportliche Break mit hinteren Querbänken und seitlichen Türen wurde in Deutschland meist „**Gesellschaftsbreak**“ oder „**Char-à-Bancs**“, also wörtlich Bankwagen, genannt. Früher konnte man sich in diesem Modell auch vom Kutscher fahren lassen, gewöhnlich wollte man aber mit einem solchen Luxuswagen seine Fahrkünste selbst vorführen.

Wie heute bei den SUV auch, gab es von der Luxusausführung der Break kleinere Varianten, die den großen Brüdern nacheiferten. So entstand damals eine kleinere Version der Break mit nur einer Querbank (das „Breggle“).

Die kleine Break verbreitete sich im frühen 20. Jahrhundert bis zum Zweiten Weltkrieg vor allem auf dem Land. Dementsprechend gibt es heute noch gute Exemplare zu kaufen, meist naturgrundig lackiert. Sie sind deshalb für das Traditionsfahren vor allem als Einspannerwagen gut geeignet, weil sie leicht und trotzdem hoch gebaut sind.

Vom eigentlichen Modell der Break gibt es verschiedene schwere Varianten, die aber heute eher nicht so häufig auf Traditionsturnieren zu sehen, weil sie selten und teuer sowie meist nur vierspännig zu fahren sind.

Die Skeleton Break ist ein robuster Einfahrwagen mit sehr hohem Bock, aber ohne hintere Bänke. Diese Variante ist gewissermaßen die Mutter aller Breaks und weist hinten meist nur ein Stehbrett für mitfahrende Helfer auf.

Die Body Break, in England und Amerika besonders geschätzt, weist meist bis unter den Bock durchlaufende Seitenpaneele mit leiterförmigen Galerien auf. Im hinteren Kastenbereich befinden sich lange Sitzbänke sowie nicht selten eine hinter dem Bock aufsetzbare, hohe Querbank.



Skeleton-Break in der Sammlung Heinz Scheidel, Mannheim. Bei diesem Einfahrwagen ist die Konstruktion des Ganzen auf ein Minimum, gewissermaßen auf das Skelett reduziert. Foto: Archiv Furger

Die Roof-seat Break hat auf dem Dach (engl. roof) des mächtigen Kastens drei oder mehr Querbänke. Dieses Modell ist heute noch als Schauwagen für Viererzüge auf Traditionsturnieren beliebt. Diese schwere Variante nannte man früher in Deutschland fast durchweg „**Char-à-bancs**“. Sie wurde im frühen 20. Jahrhundert auf deutschen Turnierplätzen wie Aachen (nach der Coach) zum sportlichen Standardwagen bei Viererzugprüfungen. ►



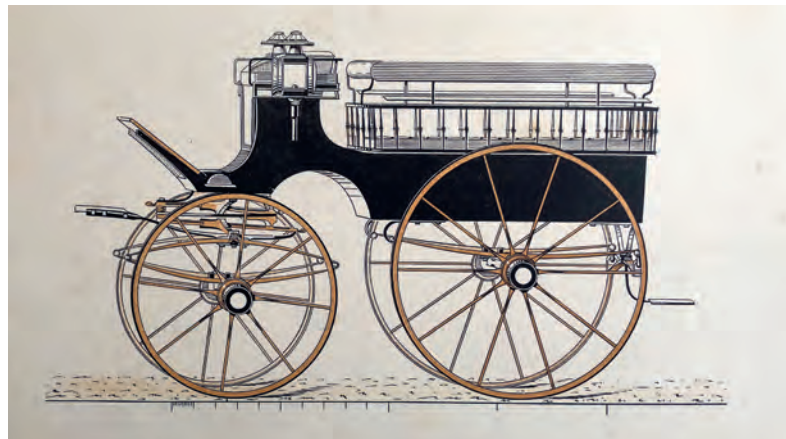
Benno von Achenbach 1923 auf einer Roof-seat Break mit einem geliehenen Hackney-Viererzug im Berliner Stadion. Das vom Fahrmeister selbst gemalte Bild (Ausschnitt) befindet sich in der Sammlung von Siegwald Tesch in Wiehl. Abbildung: Archiv Furger

Die Wagonnette

Der Name Wagonnette oder Wagonette leitet sich vom schweren französischen „Wagon“ ab, ist also dessen Verkleinerungsform. Hauptkennzeichen der Wagonnette als Luxuswagen sind die beiden Längsbänke hinter der Fahrerbank. In Frankreich wurden früher die großen Wagonnetten mit hohem Bock wie auch teilweise in Deutschland als Break bezeichnet. Benno von Achenbach sagte aber schon 1921: „Wagonette, bei uns oft fälschlich Break genannt“.

Ein wesentlicher Vorteil der Wagonnette gegenüber der großen Break mit Querbänken liegt in ihrer Bauweise: Da seitliche Türen entfallen, kann der Kasten kürzer gebaut werden, was einen kürzeren Radstand ermöglicht. Ein weiterer Vorteil ist die hinten angebrachte Türe mit entsprechenden Eisentritten. Diese gestatten ein behändes Ab- und Einsteigen auch während der Fahrt. Das macht die Wagonnette heute noch zu einem guten Trainingsfahrzeug mit jüngeren Pferden.

Die Wagonnette gehört zu den beliebtesten sportlichen Wagenmodellen im Traditionsfahrtsport unter den Zweispännerfahrzeugen. Dazu sind vor allem leichtere Varianten mit vier bis sechs Sitzplätzen geeignet. Der Vorteil dieser Wagen ist heute, dass sie für Ausfahrten mit der Familie oder Freunden in der Freizeit ebenso geeignet sind wie für den Einsatz am Turnier. Wagonnetten mit hohem Bock können gut auch



Zeichnung einer Wagonnette um 1900. Wegen des hohen Bocks ohne Spritzschirm, also einem Break-Bock, wird das Fahrzeug in der Legende «Break-Wagonnette» genannt. Abbildung: Archiv Furger

vierspännig angespannt werden. Mit anderen Worten: Die Wagonnette ist ein multifunktionales Fahrzeug. Damit ist dieses Modell als erstes und einziges Fahrzeug für Freizeit und Sport gleichermaßen geeignet.

Die Wagonnette entwickelte sich im Laufe des 19. Jahrhunderts zu leichteren, kompakteren Modellen, die sich in ländlichen Regionen noch nach 1900 weit verbreiteten, meist in Naturholz. Das war vor allem in der Schweiz der



Diese Wagonette von Kauffmann in Basel wird von Andres Furger in der Freizeit und bei gemeinsamen Ausfahrten zwei- und vierspännig gefahren. Zum naturgrundigen Wagen werden braune Geschirre verwendet. Die Aufnahme entstand 2017 in Belgien bei einer Ausfahrt des Private Driving Club bei schlechtem Wetter. Foto: Archiv Furger



Eine Möglichkeit der multifunktionalen Nutzung: Diese norddeutsche Wagonette konnte unter der Woche mit einem aufgeschraubten Geschäftskasten eingesetzt und am Wochenende für die Familienausfahrt mit Bänken versehen werden. Abbildungen: Archiv Furger

Fall. Dementsprechend sind heute gute Modelle zu günstigen Preisen zu finden. Viele Varianten haben hinten einklappbare Bänke. Sie wurden französisch Wagonnette, aber deutsch „Bregg“ oder „Breggli“ genannt.

Von der Wagonnette gibt es zahlreiche weitere Varianten. Neben den schon genannten hybriden, der Break ähnlichen Typen gehören dazu Übergangsformen zum Omnibus. *Der Omnibus* ist eigentlich eine Wagonnette mit hinterem Dachaufbau. Exemplare mit abnehmbarem Dachaufbau nannte man deshalb auch Omnibus-Wagonnette.

Noch etwas zum Schluss: Gewisse Turnierfahrerinnen und Turnierfahrer legen sich im Verlauf ihrer sportlichen Tätigkeit einen Wagen für schlechtes Wetter zu. Dazu sind vor allem Wagen mit einem Halbverdeck über der vorderen Bank geeignet. Es ist zwar etwas gewöhnungsbedürftig mit eingeschränkter Sicht zu fahren, aber immer noch besser als die Polsterung des Wagens und die Garderoben zu ruinieren. ■

Merkmale einer sportlichen Kutsche

- Leichte, dynamische Bauweise
- Geringes Eigengewicht
- Bock auf einer gewissen Höhe
- Kompakter Radstand, also kurze Bauweise
- Große Räder, wirksame Federung
- Eignung für ein- und zweispännige Anspannung
- Funktionale Ausstattung ohne überladenen Zierrat.