

Andres Furger

Klapp-Phaeton und Klapp-Break

(Phaéton à tabatière)



INHALT

Sinn und Zweck des
Klappsitzes

Zum Ursprung und
amerikanischen Einfluss

Frühe Klapp-Phaetons

Und die Klapp-Wagonnette,
der „Klapp-Break“?

Zusammenfassung

Umschlag:
Aquarell um 1850/60 eines
frühen französischen Klapp-
Phaetons.
(von Eugène Lami, 1800-1890?)

Fassung vom 17. Februar 2025

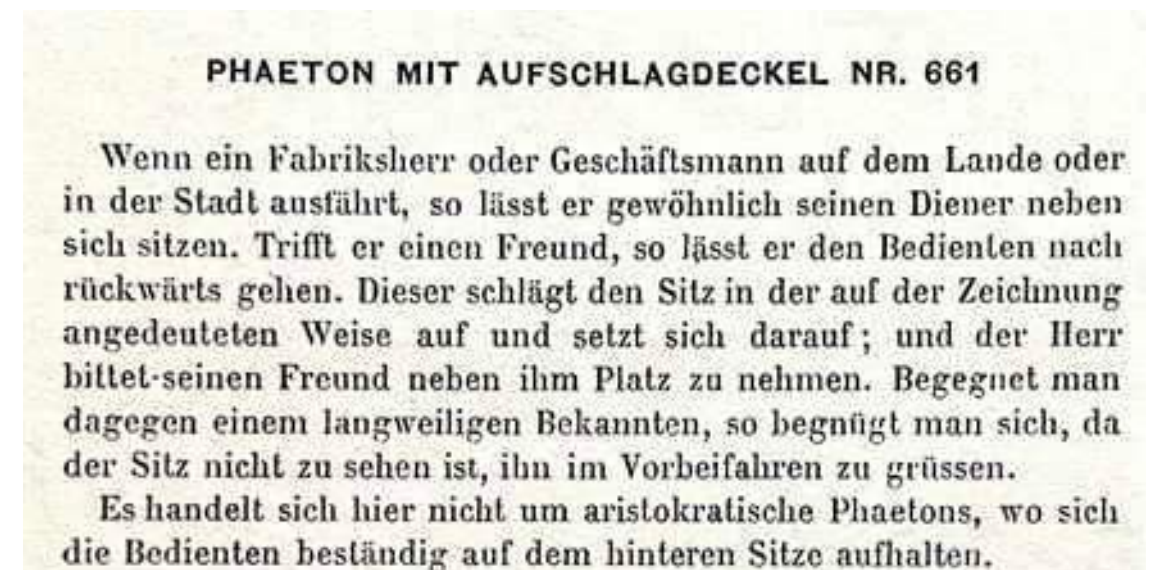
SINN UND ZWECK DES KLAPPSITZES

Von einem Klapp-Phaeton spricht man dann, wenn aus dem hinteren Teil des Phaeton-Kastens ein Sitz oder eine Bank ausgeklappt werden kann. Dieses System mit Deckel hat dem Modelle in französisch den Namen „Phaéton à tabatière“ eingebracht, weil der Kasten wie bei einer Tabakdose mit einem Deckel verschlossen werden kann. Man könnte den Wagen auch Phaeton mit Deckelkasten nennen, so wurde er in Französisch ebenfalls genannt: „avec coffre à couvercle, vgl. S. 6.

Was war der Grund für diese Sonderform des Phaetons, also Selbstfahrers, der in der Regel hinten eine feste Dienerbank aufwies? Das weiss heute niemand mehr so genau. Aber es gibt eine eindeutige Textpassage in der französischen Fachpublikation „Guide du Carrossier“ des Jahres 1883 dazu (in der deutschsprachigen Ausgabe auf S. 24, rechts abgebildet). Dieser Kommentar erfolgte im Rahmen der Vorstellung des hier S. 21 abgebildeten Modells. Der Phaeton mit Klappsitz entstand also vor einem gesellschaftlichen Hintergrund: Für einen Fahrer mit eigenem Wagen war es bis zum Zweiten Weltkrieg schicklich, in der gleichen Richtung auf der Strasse zu Fuss gehende Freunde und Bekannte mit auf den Wagen zu bitten.

Ein Vorteil des Klapp-Wagens war zudem, dass bei geschlossenem Sitz ein regengeschütztes Magazin verfügbar war. Dasselbe galt auch für die S. 20f. besprochene Klapp-Wagonnette mit ihren beiden einklappbaren Längsbänken. Dieses mit dem Klapp-

Phaeton eng verwandte Modell nannte man in Süddeutschland und in der Schweiz auch Klappbreak. (Auch in Frankreich wurden teilweise Wagonnetten „Breaks“ genannt.)



Text zum Phaeton von S. 21 in der deutschen Ausgabe des „Guide du Carrossier“ von 1883. (Privatarchiv)

In der französischen Ausgabe des „Guide du Carrossier“ lautet die obige Passage:

„Quand on fait des courses à la campagne ou à la ville, le maître qui conduit (...) place ordinairement son domestique à côté de lui. Rencontre-t-il un ami, on fait passer en arrière le domestique, qui développe le siège et s’y assied, et on invite l’ami à prendre place à côté du maître.“

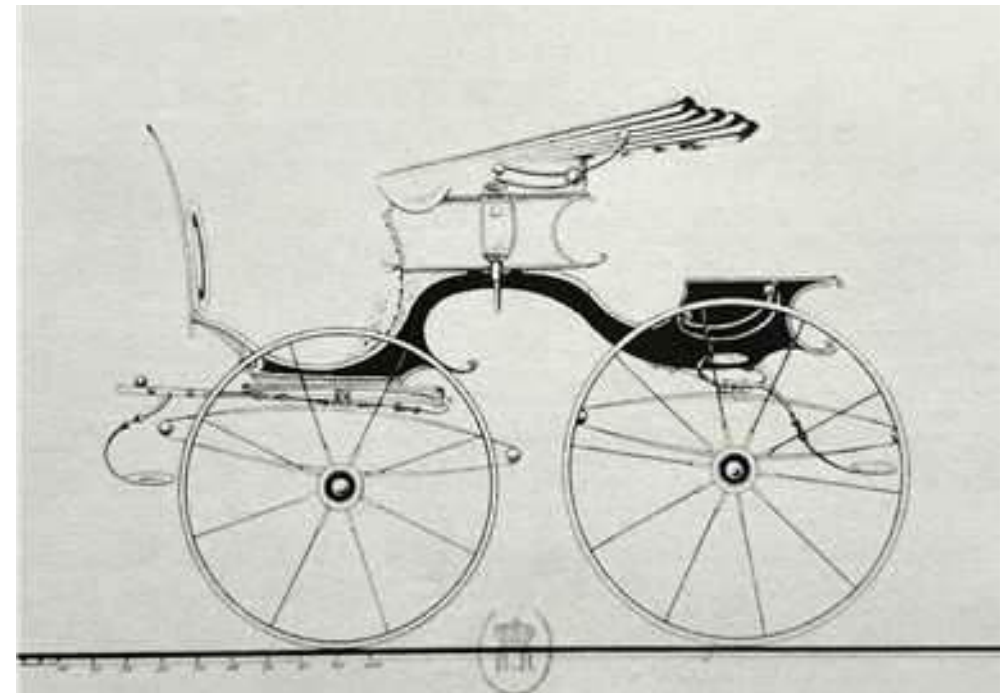
ZUM URSPRUNG UND AMERIKANISCHEM EINFLUSS

Wann und wo entstand der Klapp-Phaeton? Weil dieses Modell gemäss den erhaltenen Exemplaren vor allem in Frankreich und seinen angrenzenden Ländern im 19. Jahrhundert verbreitet war, suchte ich diese Frage mittels französischen Quellen zu klären. Dazu gehören vor allem die mittlerweile bekannten Zeichnungsreihen von Baslez und dem „Guide du Carrossier“, die schon die Grundlage meines zweibändigen Werkes „Kutschen Europas“ von 2003/04 bildeten. Die im Folgenden präsentierten Funde ergeben zwei Hauptergebnisse.

Erstens: Die frühesten Belege von Wagen in der Art des Klapp-Phaetons treten um 1840 auf, dieses Modell war wohl eine französische Erfindung. Frühe Selbstfahrer mit hinterem Klappsitz wurden zunächst weniger „Phaéton“ als Vierrad-„Tilbury“, „Sylphide“ und vor allem „Américaine“ genannt.

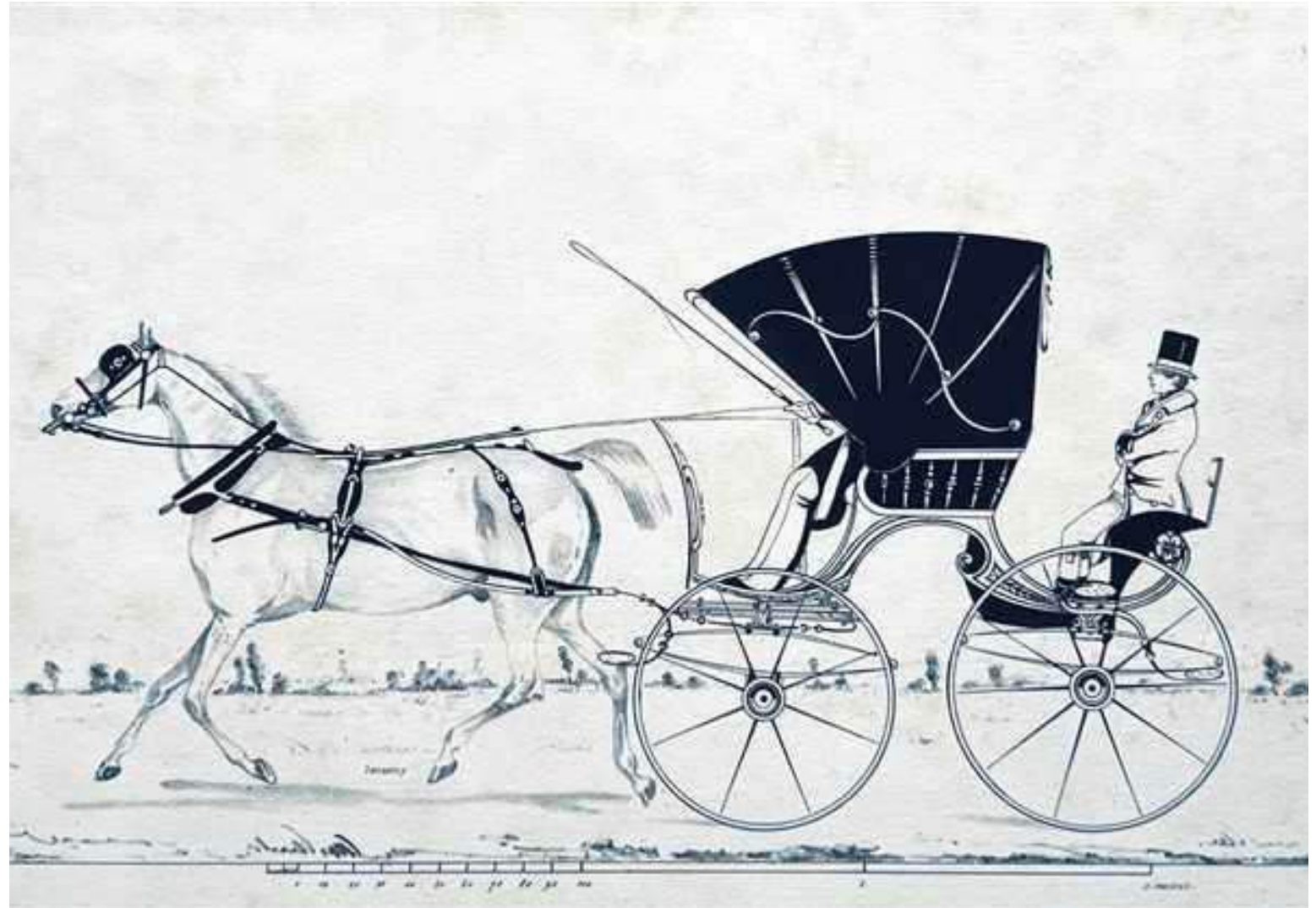
Zweites: Auffallend viele frühe Klapp-Phaetons zeigen deutliche amerikanische Einflüsse. Um die Jahrhundertmitte begann bekanntlich der amerikanische Einfluss auf die amerikanische Wagenmode. Die Bezeichnung „tabatière“ kommt in den französischen Quellen nicht häufig vor. Sie war übrigens auch nicht auf das Modell Phaeton mit Klappsitz beschränkt. So gab es auch bei dem Modell Vourst/Vourche ablegbare Deckel, die so bezeichnet wurden.

Unten ist einer der frühesten Belege für einen Klapp-Phaeton abgebildet, publiziert von Baslez unter seiner Nr. 135 von 1844/45 mit der Legende „PETIT PHAÉTON AVEC SIÈGE DE DOMESTIQUE“, also „Kleiner Phaeton mit Dienersitz“. Dasselbe Modell gab es auch mit einem vorderen Cabrioletsitz. (Bibliothèque nationale à Paris)



FRÜHE KLAPP- PHAETONS

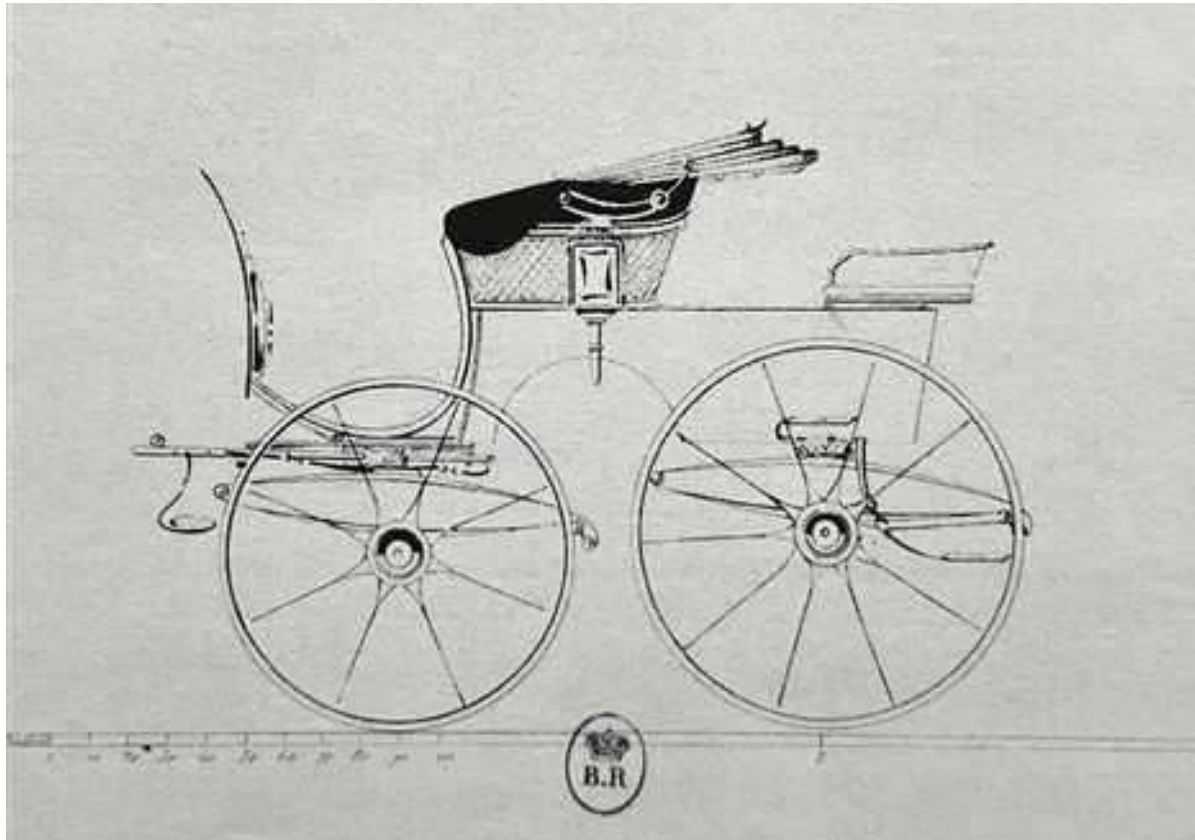
Hier und auf den folgenden Seiten werden wichtige Belege für frühe Selbstfahrer mit hinterem Klappsitz aus französischen, deutschen und amerikanischen Quellen des 19. Jahrhunderts vorgestellt.



„Américaine“ mit Klappsitz nach Baslez um 1840

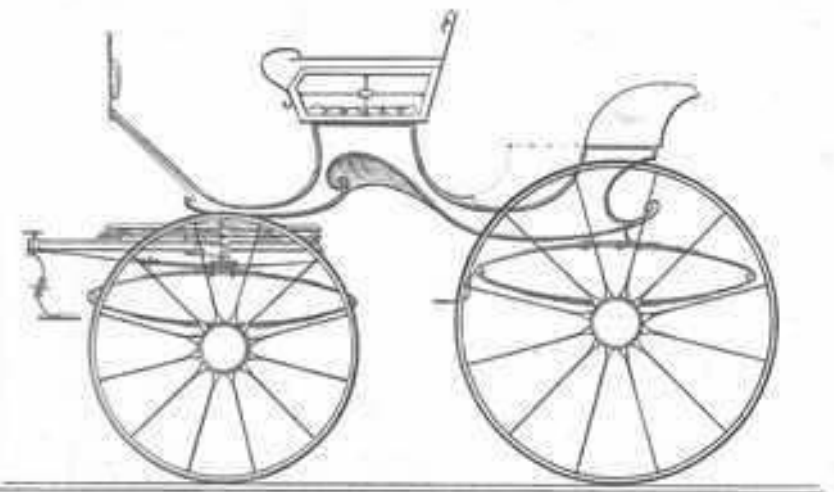
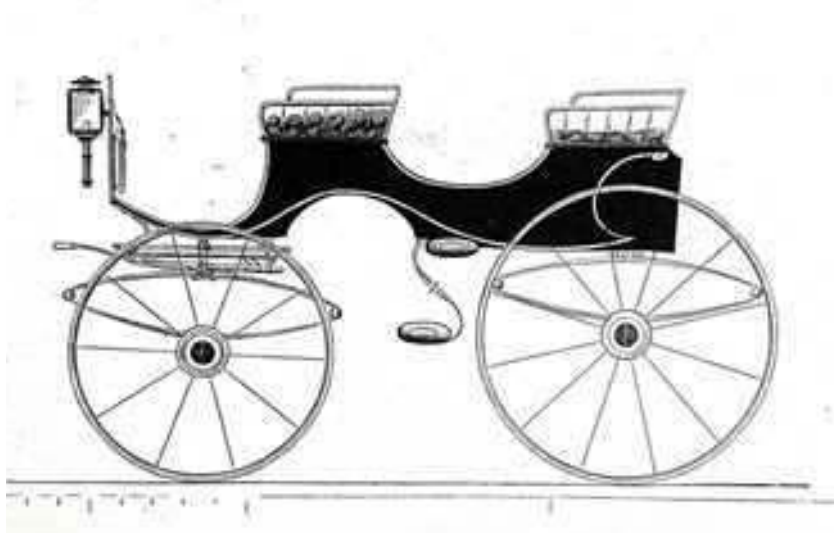
„Américaine“ war damals in Frankreich und Deutschland eine Art Sammelbezeichnung für unter amerikanischem Einfluss stehende, leicht gebaute Wagenmodelle, die mit schnellen Pferden gefahren wurden (hier mit einem „Cheval demi sang anglais à Normand“, also einer Kreuzung von englischem Warmblut mit einer Stute aus der Normandie). Baslez musste diese frühe Zeichnung eines Klapp-Wagens noch erklären, nämlich mit den Worten „à siège

logeant dans les crossets“, also „mit Dienersitz zwischen den hinten gekrümmten Gestellarmen“. (Eine Zeichnung davor bildete er das Modell in geschlossenem Zustand ab.) Das Modell dieser Américaine folgt noch der alten verschnörkelten Gestaltungsweise, wobei der Einklappsitz in raffinierter Art fast unsichtbar in den Unterkasten versenkt werden kann. Baslez bezeichnet den Unterkasten allgemein als „coffre“ im Gegensatz zur „caisse“, dem Sitzkasten. (Privatarchiv)



Klassisch gestalteter Phaeton mit hinterem Deckelsitz von 1846

Baslez bezeichnete diese seine Nr. 214 als „PETIT PHAETON AVEC COFFRE A COUVERCLE“ also als Modell, dessen Unterkasten mit einem Deckel verschlossen werden kann. Dieses frühe Bild eines Klapp-Phaetons vereinigt in sich die Merkmale des Phaetons, die wir heute als „klassisch“ verstehen. Dazu gehören der gerade Unterkasten mit gerundetem Raddurchlauf und der vorne aufgesetzte Rotondensitz mit Halbverdeck. Das war damals nur eine von vielen Varianten des Phaetons. Diese Frühform des später für den Phaeton kanonisch werdende Gestaltung gab es also bereits mit einem hinteren Klappsitz für mitfahrende Dienerschaft. Dessen Sitzfläche diente in mittels Scharnieren zugeklapptem Zustand als hinterer Deckel des Wagenkastens. (Bibliothèque nationale à Paris)



„Américaines“ um 1860

Noch um 1860 gab es auch bei den Phaetons und mit diesen verwandten Modellen neben der „klassischen“, geraden Linienführung, wie auf S. 6 vorgestellt, stark geschweift gestaltete Modelle nach der älteren Mode. Das zeigen diese drei Bilder.

Oben:

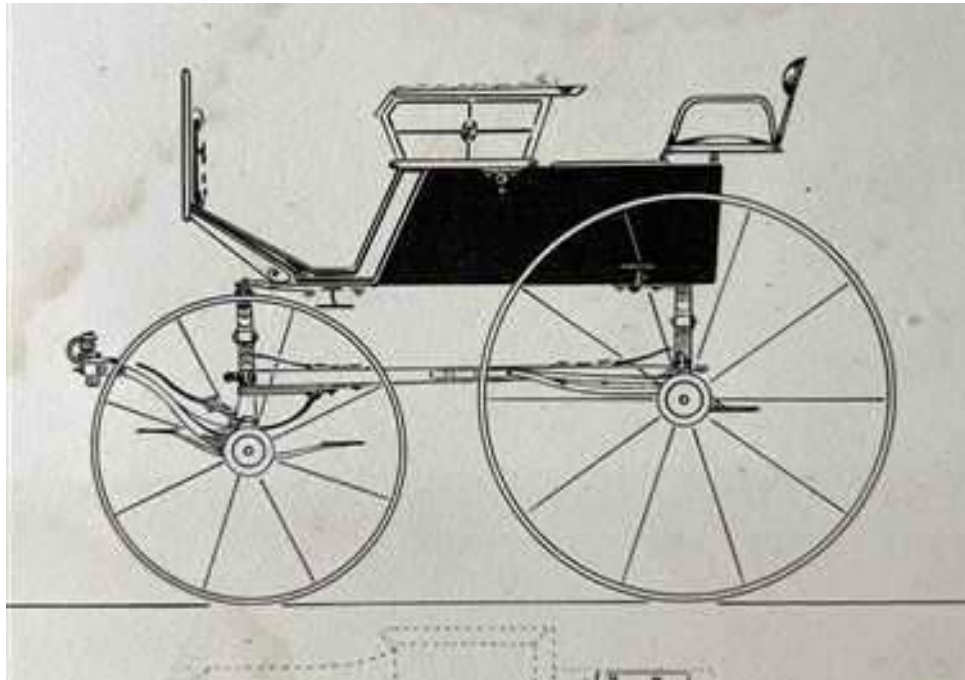
„Américaine à Caisse fixe & Siège fermant“ nach Basler mit der Nr. 653 von 1860. Hier war der Dienersitz einklappbar und verschloss so die Oberseite des Unterkastens. In der Legende wird betont, dass die Fahrerbank fix montiert war. Dies deshalb, weil in jener Zeit viele Wagen mit austauschbaren Bänken Mode waren. Dabei konnte die bequemere Bank („caisse“ in der Bedeutung von Sitzkasten) vorne montiert werden, wenn der Herr selber fuhr, und hinten, wenn er den Bediensteten fahren liess. (Privatarchiv)

Mitte:

Ähnlicher Modellvorschlag des „Guide du Carrossier“ mit der Nr. 62 von 1860. Damals erschien für kurze Zeit diese neue Fachzeitschrift parallel zu der Zeichnungsserie von Baslez. Von beiden wurde die Bezeichnung „Américaine“, wie schon erwähnt, als eine Art Überbegriff für leichte vierrädrige Wagenmodelle verwendet. Im Kommentar steht zu diesem Modell: „Coffre pouvant s’ouvrir derrière“. Offenbar war hier der hintere Sitz fix montiert und das Magazin darunter durch eine hinten angebrachte Klappe zugänglich. (Privatarchiv)

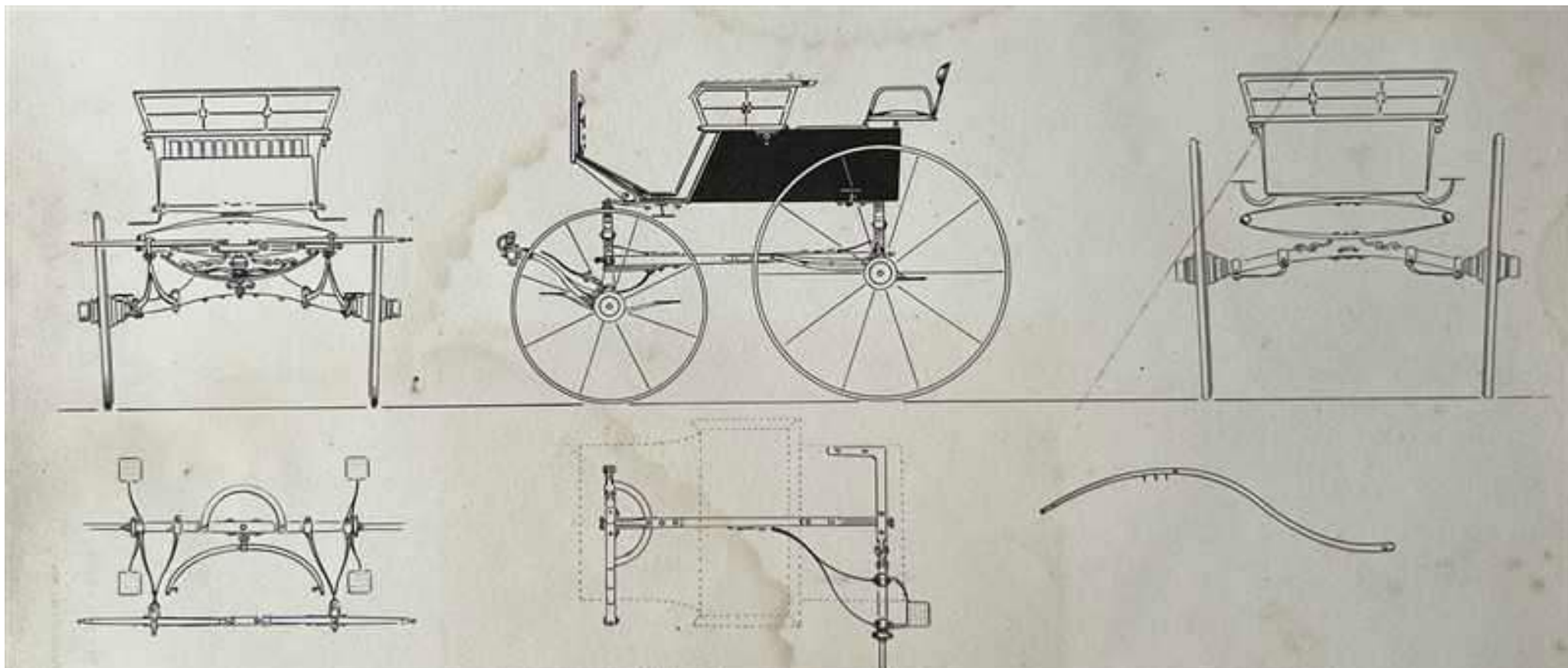
Unten:

Ähnliche Modelle mit hinterem Klappsitz waren auch in Deutschland bekannt. Das zeigt diese Zeichnung aus dem „Theoretisch-praktischen Handbuch für Stellmacher und Wagner“ von H. Lemme des Jahres 1857, Fig. 39. (Archiv Hans Paggen)



„Trotteuse“ nach Baslez um 1855

Dieses Modell Nr. 605 mit seinen „4 feuilles dans les ressorts“ ist durch und durch amerikanisch gestaltet. Dazu gehören die Querfedern (eben mit je vier Lamellen), ein Langbaumgestell mit kleinem halben Drehkranz und ein hinterer Klappsitz. Europäisch ist aber die Form der Londen für einspänniges Fahren mit einem schnellen Pferd. Das war ein Wagen, der mit Trabern (franz. trotteurs) gefahren wurde. Damals galten amerikanische Traber als besonders schnell. Baslez lieferte seiner Kundschaft mit diesem Blatt die Details der Konstruktion des Gestells mit; offenbar war die amerikanische Bauweise damals im Kundenkreis dieses Pariser Wagen-Designers noch nicht allgemein bekannt.





Fotos des Pariser Atelier Delton der „Trotteuse“

Die beiden Fotografien aus dem „ALBUM DES VOITURES DE MÜHLBACHER & FILS“ aus der ehemaligen Sammlung André Becker zeigen, dass die „Trotteuse“ auch wirklich existierte, offenbar realisiert von der bekannten Pariser Wagenbaufirma Mühlbacher. Das untere Bild zeigt denselben Wagen mit eingeklapptem Dienersitz.

Baslez publizierte vermutlich nicht nur eigene Entwürfe, sondern bildete auch Neuheiten von anderen Entwerfern und von Wagenbaufirmen ab. Deshalb ist nicht ganz klar, ob dieser Wagen eine Innovation von Baslez oder von Mühlbacher war. Jedenfalls folgt der realisierte Wagen exakt der Zeichnung. Nur die Räder wirken hier etwas schwerer. Dies deshalb, weil die Zeichner diese allgemein feiner als in Wirklichkeit darstellten.

Auf dieser Fotografie sind in die auf der Zeichnung schon angedeuteten Lampenträger Laternen eingesteckt.



Patentsitze an amerikanischen Wagen

Im Verlaufe des 19. Jahrhunderts wurden in Amerika viele neue Patente entwickelt, die nach Europa ausstrahlten. Das berühmteste Beispiel dafür ist der Patenwagen Oppenheimer mit hinterer Klapp-Bank. Dazu die nächste Seite.

Einige nordamerikanische Wagenmodelle wurden schon im mittleren 19. Jahrhunderts mit Sitzen ausgestattet, die ausklappbar waren, soweit ich sehe immer in Fahrtrichtung. Sie wurden „jump seats“ oder „rumble seats“ genannt. Das zeigen die drei folgenden Beispiele.

Oben:

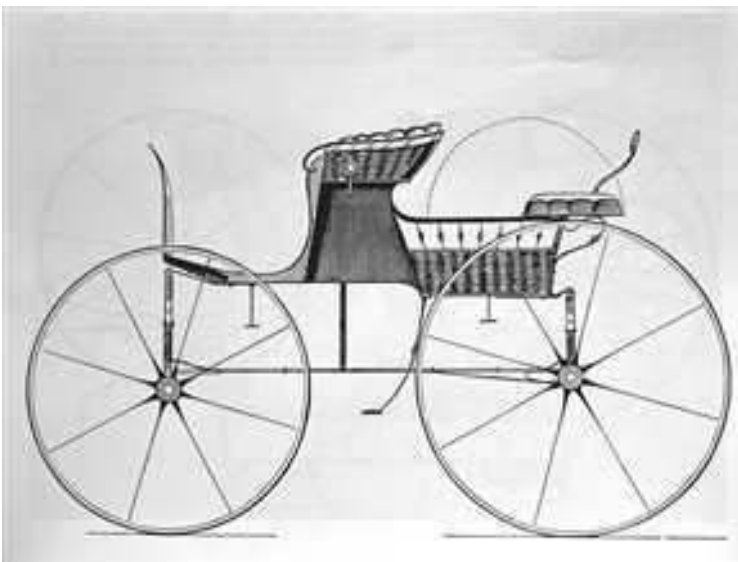
„Morning Wagon“ mit hinten ausklappbaren Einzelsitz.

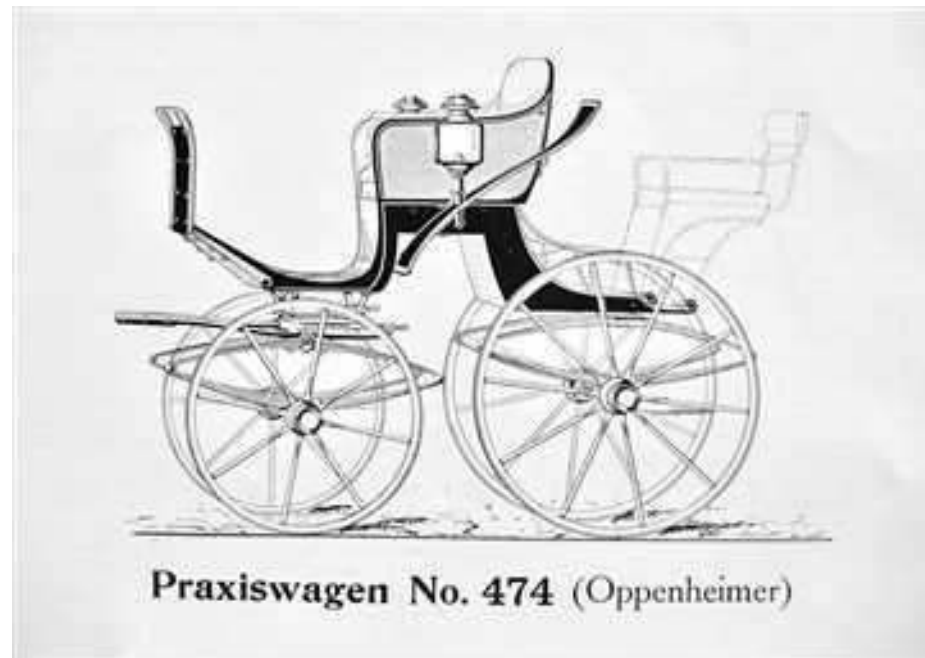
Mitte:

Phaeton mit Einklappsitz hinten von 1862 der „Lawrence, Bradley and Pardee“ Company in New Haven.

Unten:

„Tana Spider“ mit „removable rumble“ der berühmten Kutschenbaufirma Hocker & Co. in New Haven.



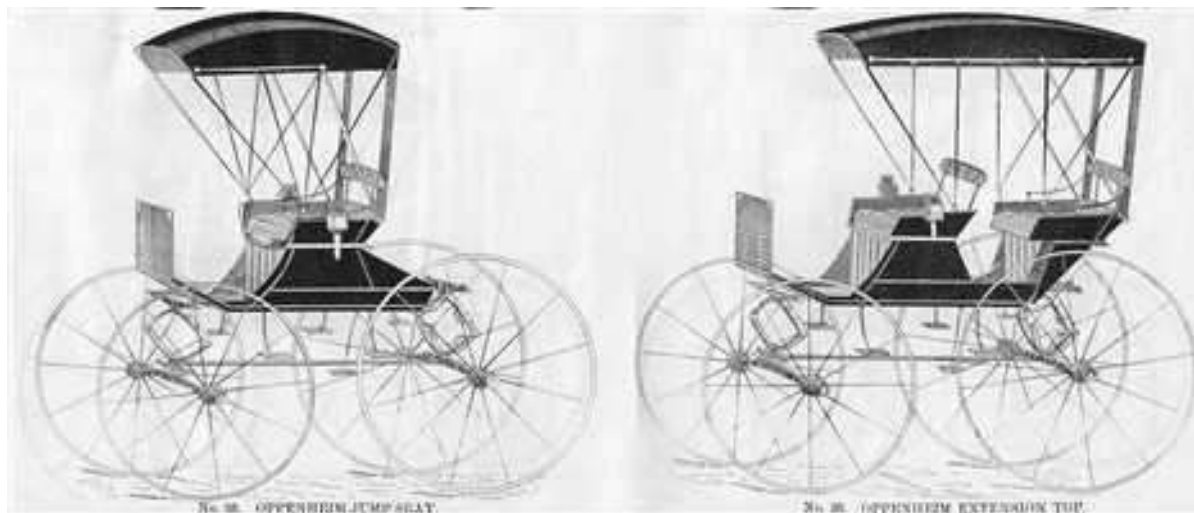


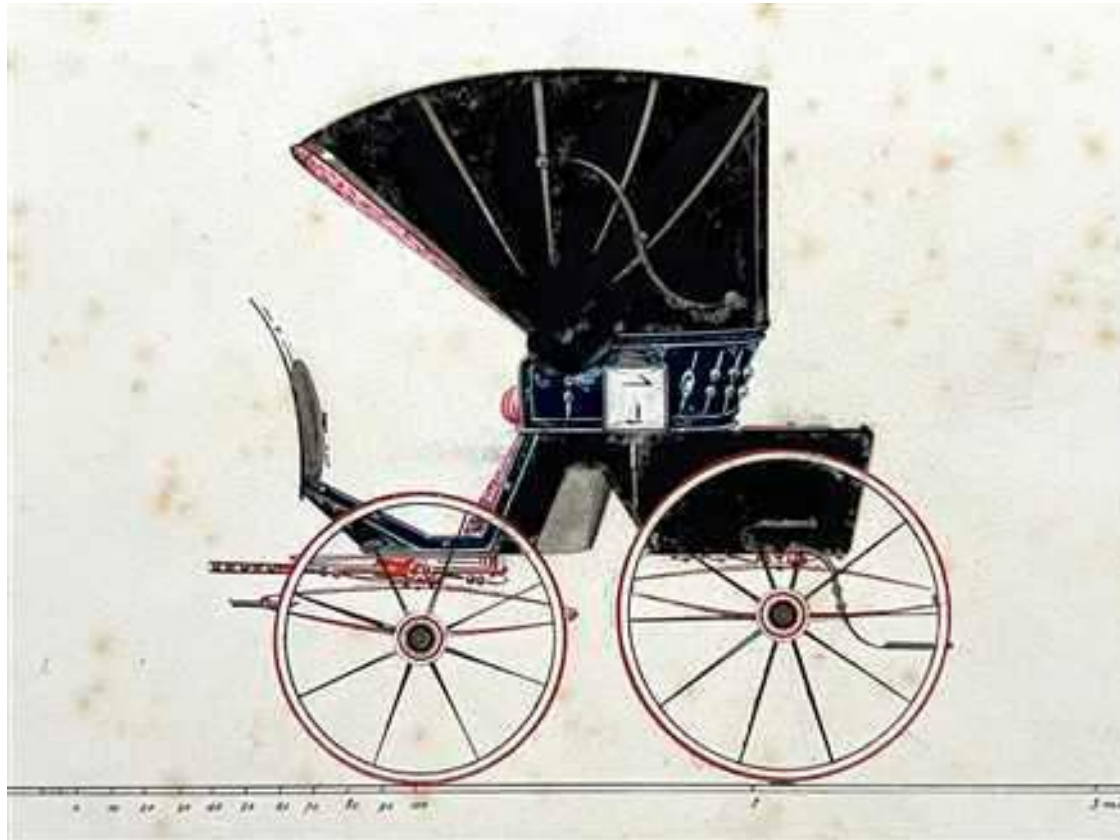
Der Oppenheimer-Patentwagen

Das Modell Oppenheimer ist heute in Europa jedem Kutschensammler bekannt. Bei diesem in Deutschland noch um 1900 häufig produzierten Modell kann die hintere Bank mittels eines raffiniert konstruierten Eisengestänges unter die vordere Bank gekippt werden, so dass aus einem Vierplätzer ein Zweiplätzer wird. Das zeigt das Bild links oben aus der „Deutschen Fahrzeug-Technik“ von 190, offenbar ein Arztwagen.

Die Entstehung des Oppenheimer-Mechanikwagens war lange nicht bekannt. Im E-Paper „Deutsche Wagenbauer in Amerika“ konnte dieses Modell auf amerikanische Wurzeln zurückgeführt werden (unter C 13 bei www.furger.eu oder bei academia.edu abrufbar). Dieser Mechanikwagen geht auf ein Patent der Vereinigten Staaten des Jahres 1877 des „Frederick Oppenheim of San Francisco“ zurück. Von diesem deutschstämmigen Ingenieur weiss man, dass er auch Patente für Wagenfedern und andere mechanische Einrichtungen anmeldete.

Amerikanische Firmen wie etwa Babcock in Massachusetts produzierten Oppenheimer mit umlegbarer Rückbank. Aus deren Katalog der Zeit um 1880 stammt der links unten abgebildete, nach dem amerikanischen Patent Oppenheim konstruierte Wagen.





Vierrad-„Tilbury“ mit Klappsitz

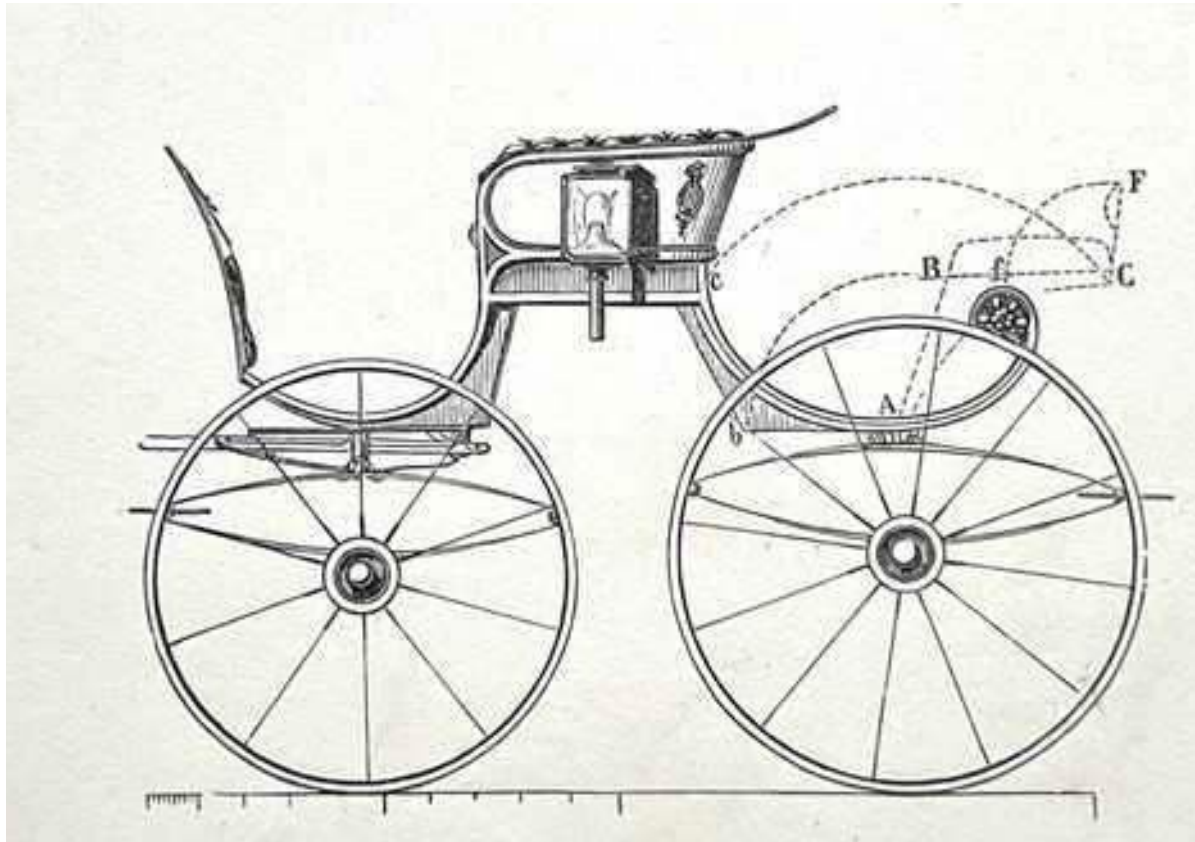
Der Designer Baslez publizierte um 1850 unter seiner Nr. 264 diesen „Tilbury à 4 roues, Siège derrière“. Er weist einen besonders kurzen Unterkasten auf, in den der Klappsitz eingebaut ist.

Damals gab die Kastenform dem ganzen Wagen seinen Namen. So kam es, dass dieselben Namen für zwei- wie für vierrädrige Modelle verwendet wurden, wenn sie mit einem ähnlichen Kasten ausgestattet waren.

Bei dieser Darstellung ist der hintere Sitz in den Kasten eingeklappt, aber der leicht überstehende Deckel ebenso sichtbar, wie die beiden geschmiedeten Auftritte zum Dienersitz.

Das untere Bild zeigt ein Schlittengestell¹² mit sekundär aufgesetztem älterem Phaetontkasten. Recht oft wurden aus der Mode gekommener Wagenkasten auf Kufen gesetzt. Der Kasten ist zweifelsfrei als Wagenkasten zu identifizieren; dabei wurde die Passage für die Vorderräder auf dem Schlitten, weil funktionslos, seitlich verschlossen. Integral erhalten geblieben ist der hintere Klapp-Dienersitz über dem lang gezogenen Kasten mit kleinen Jalousien. Das Fahrzeug wurde vor etwa 20 Jahren im Elsass aufgefunden und kam vorübergehend zu Daniel Würigler in Leymen.





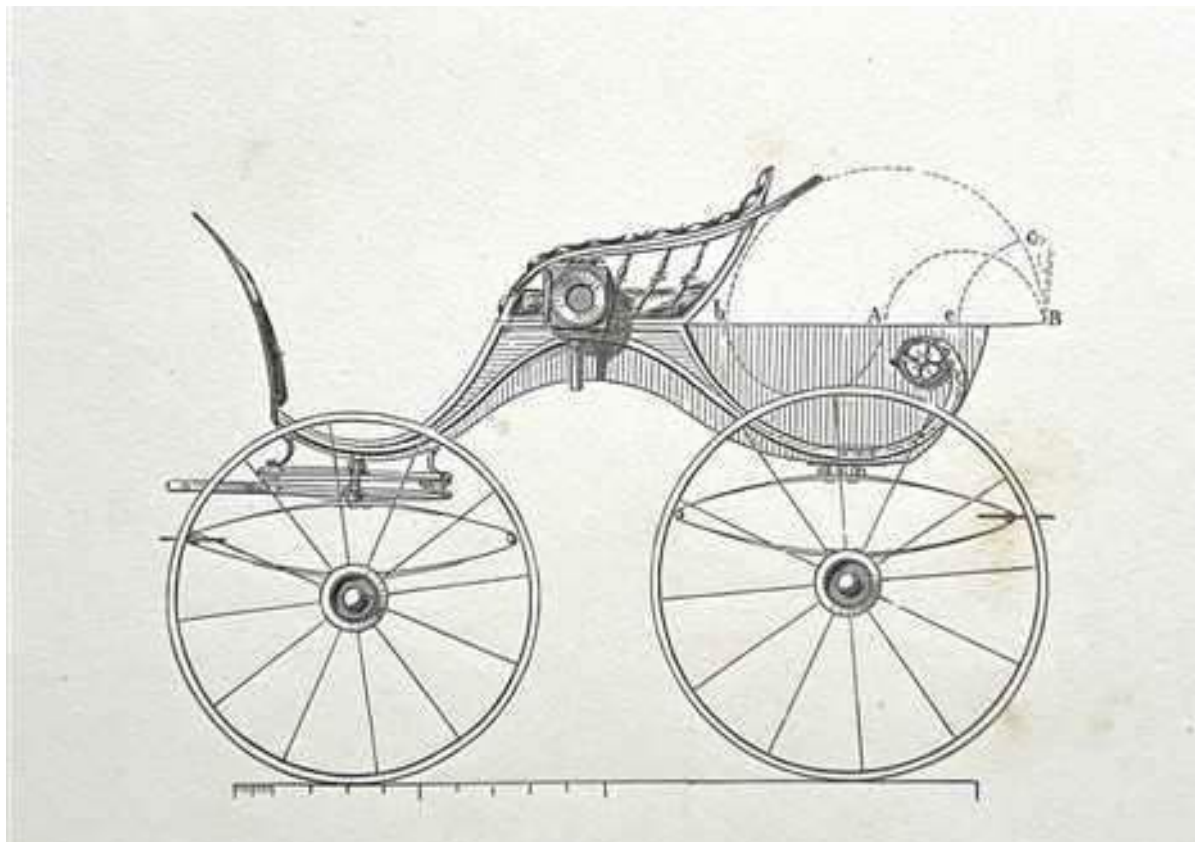
„Sylphides“ mit Klappsitz von 1862

Als „Sylphide“ wurden in Frankreich leichte Phaetons bezeichnet. Die beiden Zeichnungen zeigen verschnörkelte Modelle nach alter Art, denen hinten zwischen den gebogenen Armen ein Klappsitz eingebaut ist. Die gestrichelten Linien zeigen den durchdachten Mechanismus des Dienersitzes. Wie bei fast allen späteren Klapp-Phaetons kann zuerst die Rückenlehne abgelegt und dann der ganze Sitz mittels Scharnieren um 180 Grad gedreht werden.

Solche Modell dienten Jahrzehnte später als Vorlagen für ähnliche Wagen, wie dies der Abgleich mit dem Patentwagen von S. 21 zeigt.

Oben

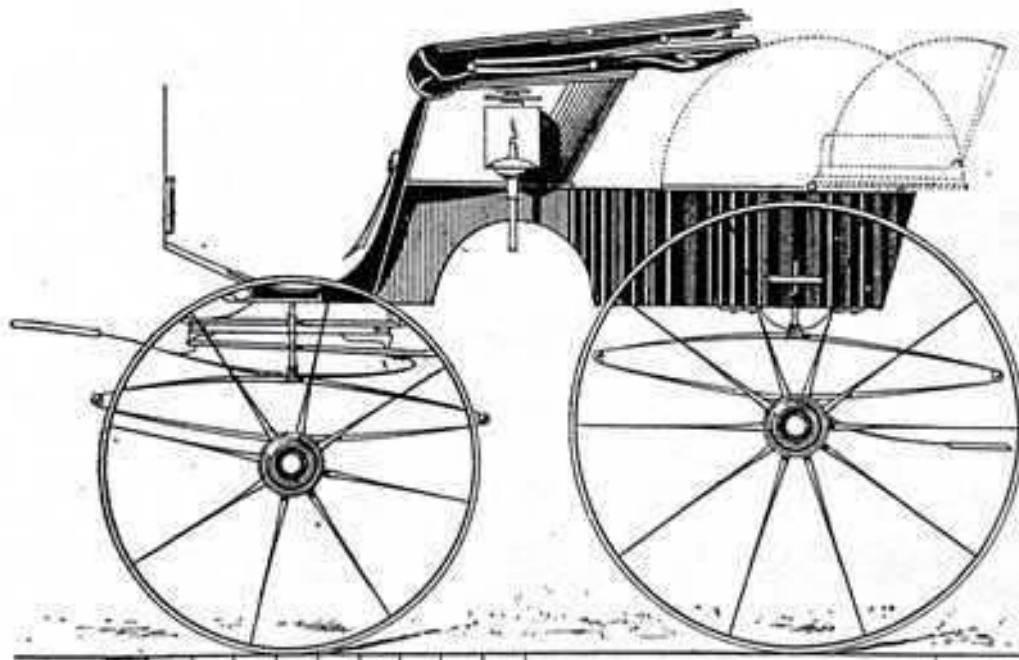
„Sylphide-Tilbury“ von 1862 aus dem „Guide du Carrossier“ mit der Nr. 140.



Unten

„Sylphide-Poney“ aus dem „Guide du Carrossier“ mit der Nr. 141 ebenfalls von 1862.

PHAËTON A TABATIÈRE N° 661.

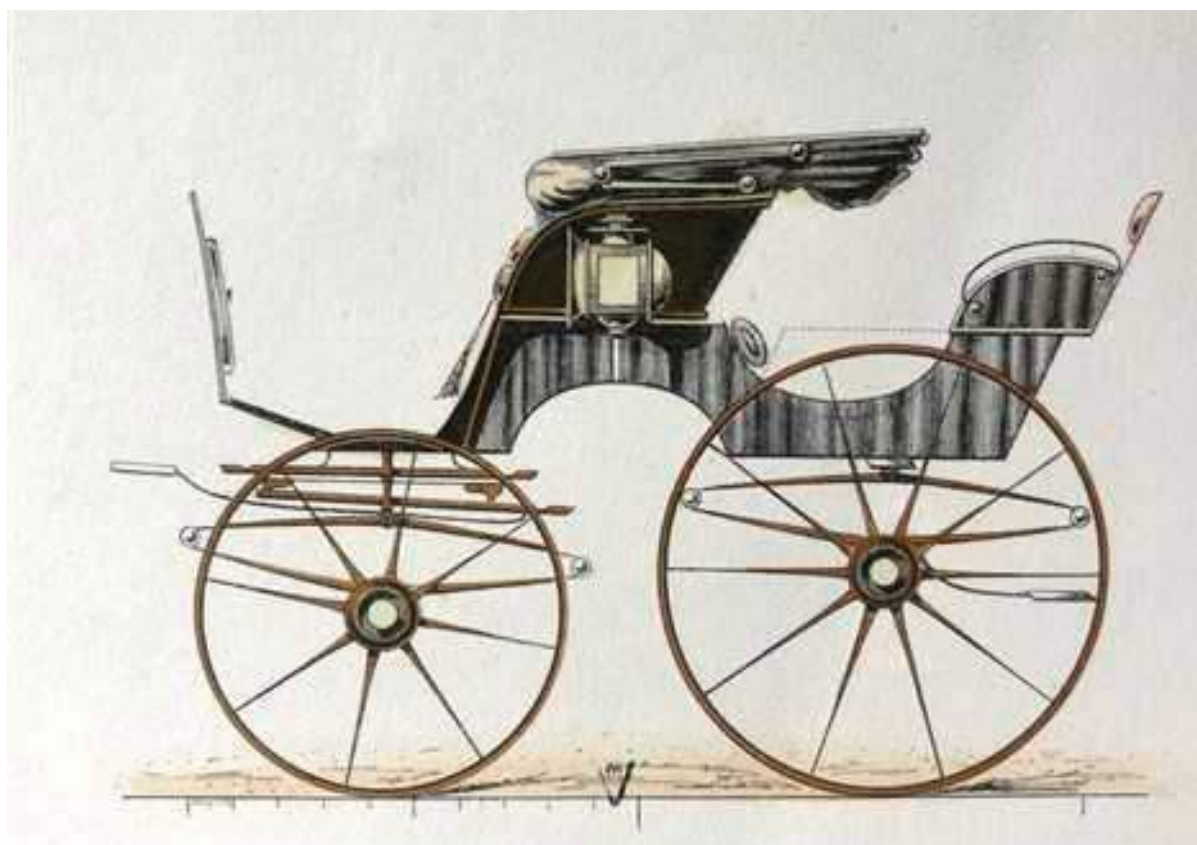


Schlichter Phaeton mit Dienerbank von 1869

Diese Zeichnung aus dem „Guide du Carrossier“ mit der Nr. 305 ist in zweierlei Hinsicht bemerkenswert. Erstens ist es die einzige von mir gefundene Quelle, die den Klapp-Phaeton ausdrücklich als „Phaéton à tabatière“ bezeichnet. Zweitens ist hier wieder die „klassische“ Form des Phaetons in der Art von S. 6, wie er bis um 1900 häufig weiter gebaut wurde, wiedergegeben.

Zu dieser Zeichnung erfolgte der Kommentar, wie er oben S. 3 abgedruckt ist.

Die gestrichelten Linien zeigen denselben Mechanismus des Klappsitzes wie auf der vorangehenden Seite: Zuerst muss die Rückenlehne abgelegt und dann kann der ganze Sitz zugeklappt werden.



Späte Modelle mit Klappsitz um 1900

Um 1900 gab es weiterhin unterschiedliche Varianten von Wagen aus der Phaeton-Familie mit Klappsitz.

Links oben

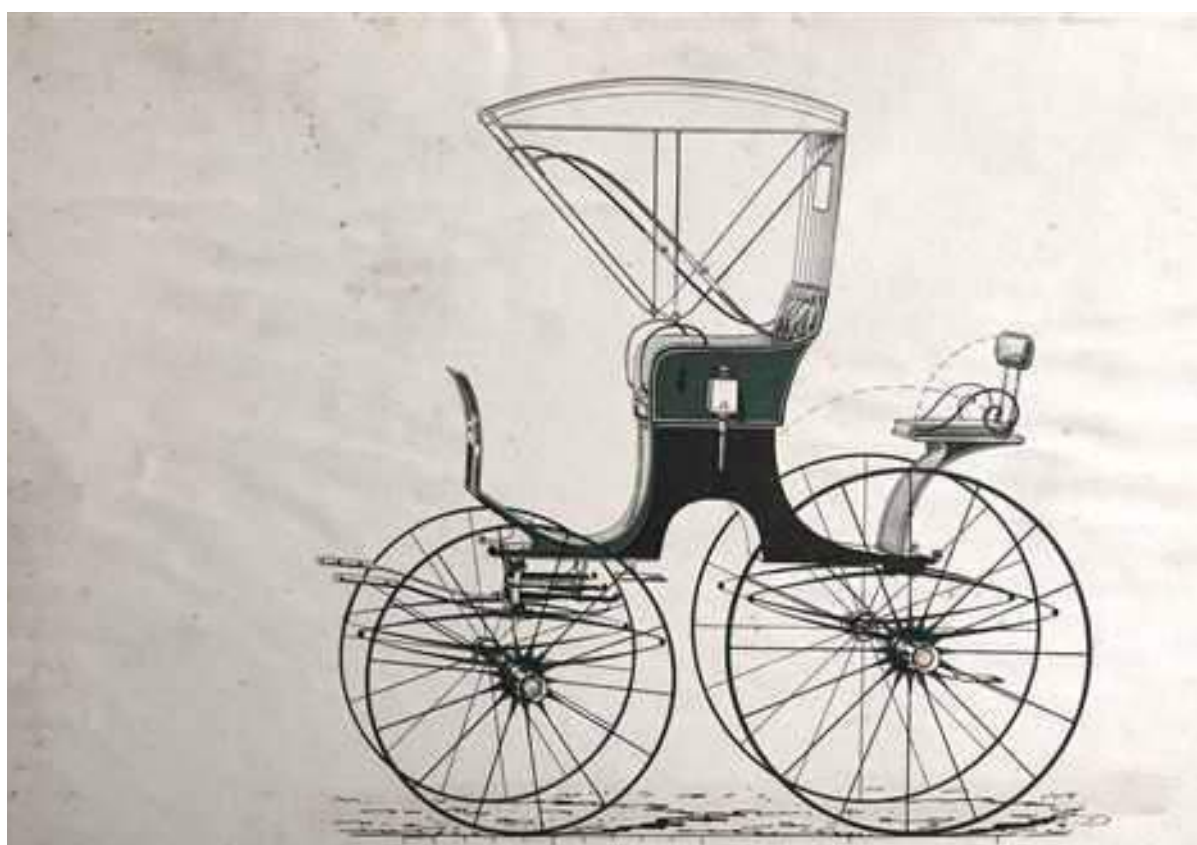
Bild aus dem „Guide du Carrossier“ ohne Nummer und Namensnennung.

Links unten

„Américaine“ mit der Nr. 431 aus der Fachzeitschrift „La Carrosserie Française“.

Unten

„PHAÉTON SYLPHIDE DE DAME“ mit der Nr. 389 aus der Fachzeitschrift „La Carrosserie Française“.





Klapp-Phaetons auch in Nachbarländern Frankreichs

Das Modell Klapp-Phaeton – oder wie es immer genannt wurde – blieb während des ganzen 19. Jahrhunderts gebräuchlich. Wie andere Kombinationswagen auch nahm seine Bedeutung in der obersten Liga der Luxuswagen zwar im Verlauf des Jahrhunderts etwas ab, das Modell blieb aber in provinziellen Regionen beliebt.

Das galt auch für Schweiz. So produzierte die Firma Geissberger in der Schweiz zwischen 1880 und 1910 viele solche Wagen leichter Bauart. Geissberger baute bekanntlich verschiedene Modelle nach amerikanischer Manier. Dazu gehörten feine Räder mit Speichen aus Hickoryholz und feingliedrige Wagenkästen.

Die beiden Bilder links zeigen ein Exemplar vom Typ Klapp-Phaeton aus dem Geissberger-Archiv. Oben ist der Klappsitz geschlossen und das Halbverdeck niedergelegt, unten der Klappsitz und das Halbverdeck aufgeschlagen. Solche Wagen wogen oft nur um die 300kg.

UND DIE KLAPP- WAGONNETTE, DER „KLAPP-BREAK“?

Die Wagonnette mit zwei abklappbaren Längssitzen wird in der Schweiz und in Süddeutschland meist „Klapp-Break“ („Klappbreak“) genannt, weil dort die kleinere Wagonnette auch allgemein als der oder die Break und in verschiedenen Dialekten als „Breggle“ oder „Breggli“, also als kleiner Break bezeichnet wurde.

Die meisten erhaltenen Exemplare von „Klapp-Breaks“ entstanden den Radsignaturen gemäss in mittleren sowie kleineren Werkstätten und wurden meist naturgrundig ausgeliefert. Es handelt sich dabei also um Wagen für den ländlichen Gebrauch mit entsprechenden Geschirren. Das Modell „Klapp-Break“ kam erst spät auf, wahrscheinlich erst kurz vor 1900.

Der Klapp-Break ist offensichtlich eng mit den Klapp-Phaeton verwandt, zumal die beiden Bänke in ähnlicher Art in den Unterkasten eingeklappt werden können. Auch der Sinn und Zweck des „Klapp-Breaks“ war wohl derselbe wie beim Klapp-Phaeton, also so, wie S. 3 beschrieben. Dabei ging es bei den „Klapp-Breaks“ weniger um Platz für Bedienstete als für Familienangehörige. Denn dieses Modell wurde – im Gegensatz zum Klapp-Phaeton – vor allem als Familienwagen eingesetzt, etwa zum gemeinsamen Kirchgang oder für den Sonntagsausflug, wie dies auch das Bild rechts zeigt.



Der Schweizer Klapp-Break als Familienwagen im Jahre 1942 in der Region Bodensee.

(Archiv Robert Sallmann)

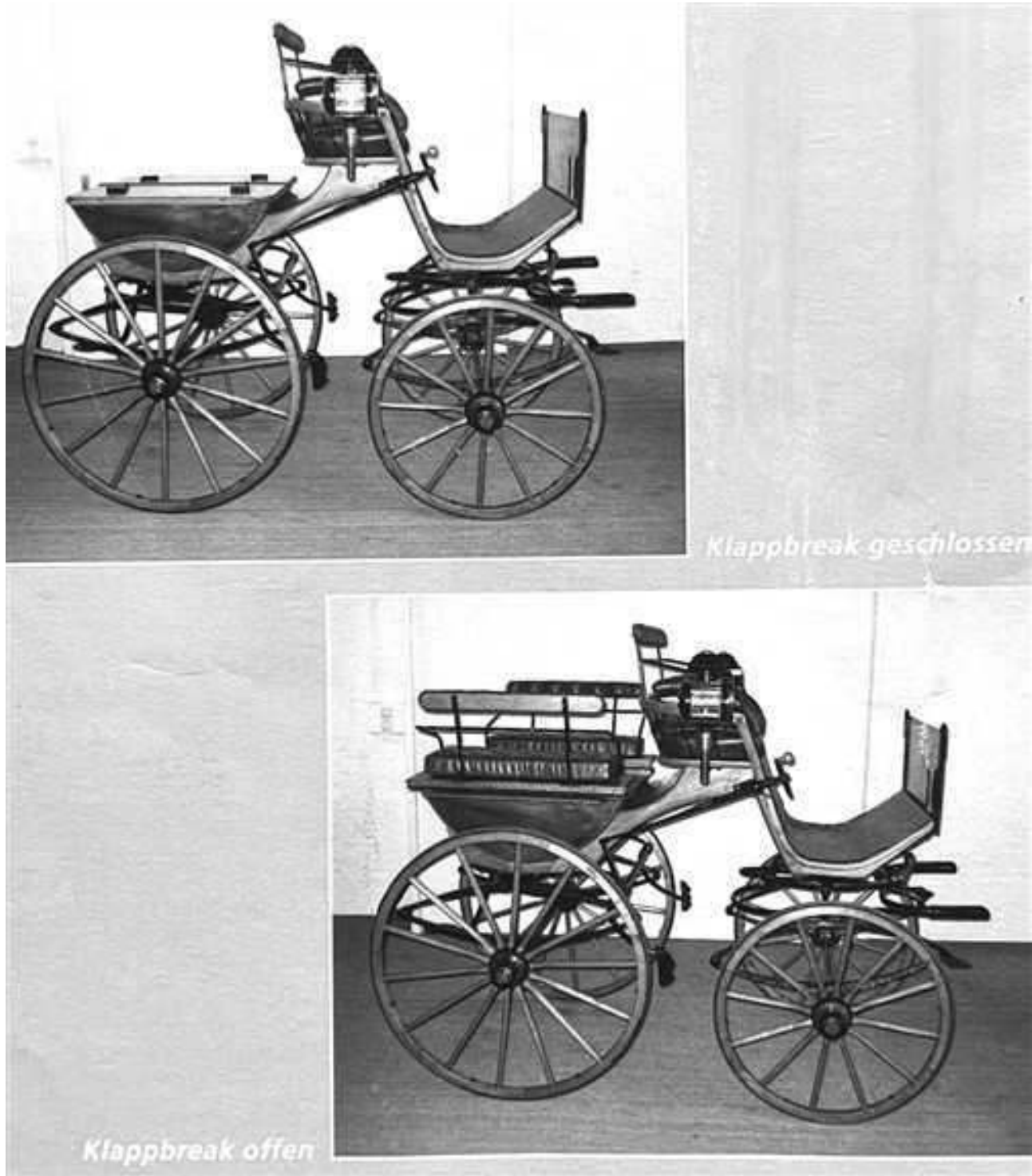


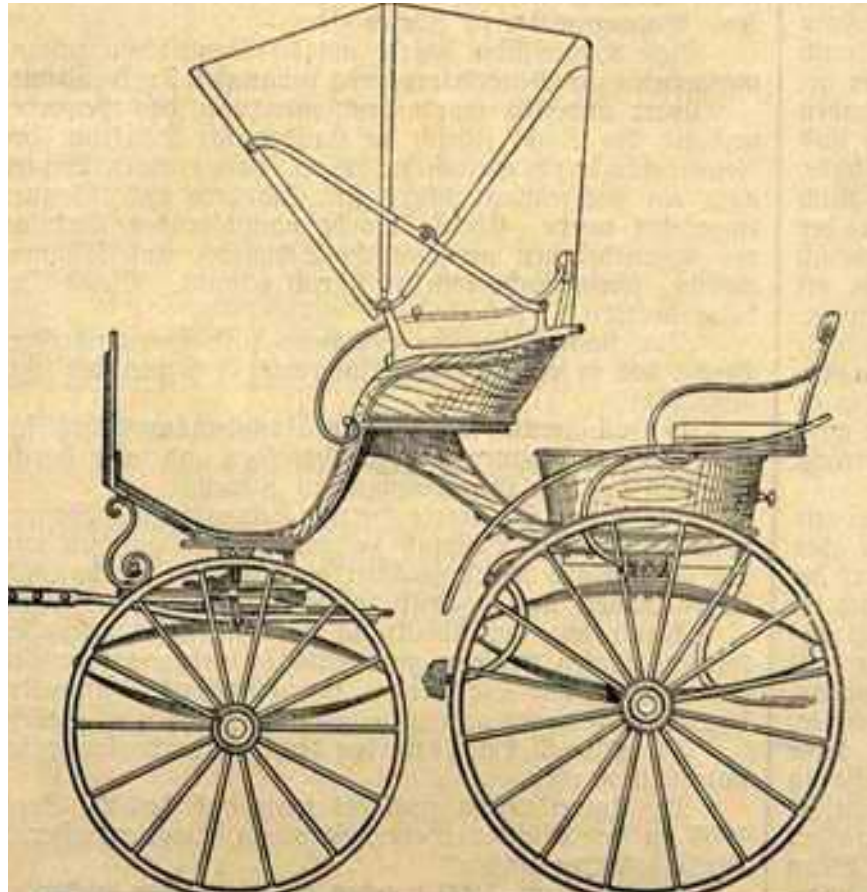
Bild aus der Broschüre des Jahres 2011 von Robert Sallmann „Der Klappbreak“ mit einem Schweizer Wagen in zwei Ansichten.

Offene Fragen

Bei den erhaltenen Wagen vom Typ „Klapp-Break“ war hinten meist Platz für vier Personen (seltener für zwei). Diese Art Wagen waren um 1900 und bis zum Zweiten Weltkrieg in Süddeutschland und der Ostschweiz weit verbreitet. Dazu hat Robert Sallmann 2011 eine eigene Broschüre verfasst, aus der das Bild links stammt („Der Klappbreak – Sonntagswagen der Ostschweizer Bauern“). Sallmann musste zur Frage des Ursprungs dieser Art Wagen vieles offen lassen. Trotz der engen Verwandtschaft zum Klapp-Phaeton konnten bis heute keine eindeutigen Verbindungsstränge zwischen den beiden Modellen belegt werden. Vor allem fehlen aus dem Ursprungsland des Klapp-Phaetons, Frankreich, Belege für einen dortigen Übergang zum „Klapp-Break“, soweit ich die Literatur und Sammlungsbestände kenne. Auch habe ich keine Konstruktionszeichnung eines „Klapp-Breaks“ in französischen Fachzeitschriften gefunden.

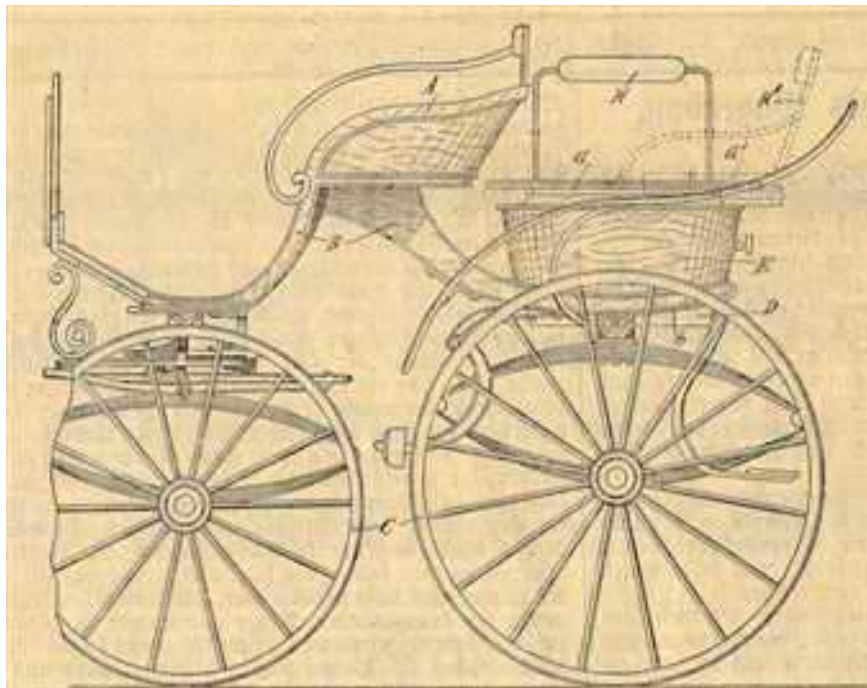
Dies ist erstaunlich, zumal es in Frankreich manche Übergangsformen vom Phaeton zur Wagonnette gab, etwa das Kombinationsmodell Phaeton-Wagonnette, das mit einer Querbank oder zwei Längsbänken ausgestattet werden konnte. Zur Erfindung des „Klapp-Breaks“ gibt es also offene Fragen.

Eines ist aber sicher: Der Schweizer Klapp-Break ist ein sehr spätes Phänomen. Alle gut datierbaren Wagen stammen aus der Zeit nach 1900; dieses Modell wurde sogar noch bis zum Zweiten Weltkrieg neu angefertigt! Meine Vermutung ist, dass dort, wo der Klapp-Phaeton lange und häufig weiterlebte (wie eben die entsprechenden Modelle von Geissberger), daraus als eine Art typologischer und regionaler Seitenzweig der Klapp-Break entstand.



Klapp-Phaeton und „Klapp-Break“ in einem

Die Beliebtheit von leichten Klapp-Wagen in der Ostschweiz und vor allem im Bodenseeraum führte 1896 zu einem besonderen Modell. Die Wagenfabrik der Gebrüder Seitz in Emmishofen (heute Teil von Kreuzlingen nahe dem deutschen Konstanz) erhielt damals ein Patent für ein „Chaischen“ mit hinten aufgesetztem kleinem Kasten, der entweder als Phaeton mit hinterer Querbank oder als kleine Wagonnette („Break“) mit zwei Längsbänken bestellt werden konnte, jeweils mit hinteren Klapp-Mechanismen. Der Wagen wurde auf Wunsch auch mit zwei verschiedenen Aufsatzkästen ausgeliefert, so dass der Kunde mittels zweiter Schrauben den Wagen selbst umbauen konnte. Dieser Seitz-Patentwagen wurde im frühen 20. Jahrhundert zu einem beachtlichen Erfolg; heute sind noch circa 20 Exemplare nachweisbar. Die Wagenfabrik Seitz ist übrigens die einzige Kutschenfabrik der Schweiz, die bis heute im Fahrzeugsektor tätig ist. Dazu ist ein eigenes E-Paper in Vorbereitung, das unter dem Titel „Der Schweizer Patentwagen von Seitz“ unter C 20 bei www.furgerer.eu oder bei academia.edu abrufbar werden soll.



So raffiniert können beim Seitz-Patenwagen die beiden Längsbänke mit ihren Rückenlehnen und Galerien samt dem Auftritt in den kleinen Kasten eingeklappt werden.

ZUSAMMENFASSUNG

Das vor allem in Frankreich verbreitete Wagenmodell Klapp-Phaeton („phaéton à tabatière“) war, wie der eigentliche Phaeton, ein Selbstfahrer. Der Klapp-Phaeton unterschied sich vom eigentlichen Phaeton durch seine leichte Bauart und vor allem durch die Konstruktion der hinteren Dienerbank. Sie konnte so in den Unterkasten eingeklappt werden, dass die untere Sitzfläche als Deckel diente.

Der Grund für diese Sonderkonstruktion war gesellschaftlicher Natur. Es war früher schicklich, zu Fuss gehende Freunde und Bekannte mit auf den eigenen Wagen zum Mitfahren zu bitten, wenn darauf Plätze frei waren. Dem konnte man sich bei einer Fahrt zu zweit entziehen, indem man die hintere Bank im Kasten vorsorglich versenkte.

Leichte Wagenmodelle mit Klappsitzen waren zunächst vor allem in den Vereinigten Staaten verbreitet. Recherchen in französischen Fachzeitschriften lassen vermuten, dass der Klapp-Phaeton in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts in Frankreich unter amerikanischen Einflüssen entstand, auch als Modell „Américaine“. Das Modell Klapp-Phaeton und seine Verwandten blieben lange Zeit vor allem in französischen Provinzen und in Nachbarländern Frankreichs populär.

Dazu gehörten auch Süddeutschland und die Schweiz. In der Ostschweiz entstand um 1900 als späte Sonderform des Klapp-Phaetons die Klapp-Wagonnette mit zwei hinteren Längsbänken für zwei oder vier Personen, meist „Klappbreak“ genannt. Diese Art Landwagen wurde in Naturholz bis um 1940 weiter produziert.