Sanierung ohne Denkmalschutz

Framus Fret Jet 1962

Der entscheidende Tipp war von meinen Eltern gekommen. Seit Anfang der siebziger Jahre stehe bei unserem Nachbarn eine elektrische Gitarre ungespielt in der Abstellkammer. Der Konzertgitarre schon nach kurzer Zeit müde, fand ich es an der Zeit, mir so etwas zuzulegen. Es war im Jahr 1987. Von der Schlaggitarre deutscher Bauart, die mir der Nachbar dann in die Hand drückte, war ich nicht sofort begeistert. Eine Framus. Nie gehört. Aber die Gelegenheit war günstig: Für zwei Flaschen Whisky gehörte sie mir.

Text und Fotos von Martin Kaluza

Unter einer E-Gitarre hatte ich mir eigentlich ein brettartiges Instrument vorgestellt, mit dem man laute Rockmusik macht. Ich legte mir ziemlich bald eine Strat-Kopie und einen großen Verstärker zu. Die Framus – das Modell nennt sich Fret Jet – ließ mich über die Jahre trotzdem nicht los. Ich schleppte sie von Umzug zu Umzug mit und schloss sie immer wieder mal an einen Amp an. Richtig gut zu spielen war sie nie.

Zickig

Die Gitarre hatte immer etwas Zickiges an sich. Das ging schon mit dem Kabel los: Meine Fret Jet hat nämlich keine Klinkenbuchse, sondern verlangt nach einem dreipoligen DIN-Stecker. Die hohe E-Saite rutschte alle Nase lang über die Kante und ließ sich auch durch Verschieben des Stegs nicht in eine vernünftige Position zwingen. Quietschende Mechaniken

brachten die Saiten nur näherungsweise in Stimmung. Und die Wahlschalter für Pickups und Sounds erschwerten die Kontrolle über das Instrument eher, als dass sie sie erleichterten. Als ich dem Gitarrenbauer Johannes Reyels davon erzählte, der in der Schönhauser Allee in Berlin seit Kurzem eine kleine Ladenwerkstatt betreibt, horchte er auf. „Bring mal vorbei, wir gucken uns das an“, sagte er. Johannes, der selbst hervorragende Westerngitarren baut, hat zuletzt seine Vorliebe für das Fitmachen alter Schätzchen entdeckt. Während er sich um die Fret Jet kümmerte, recherchierte ich ein wenig.

Internationales Image

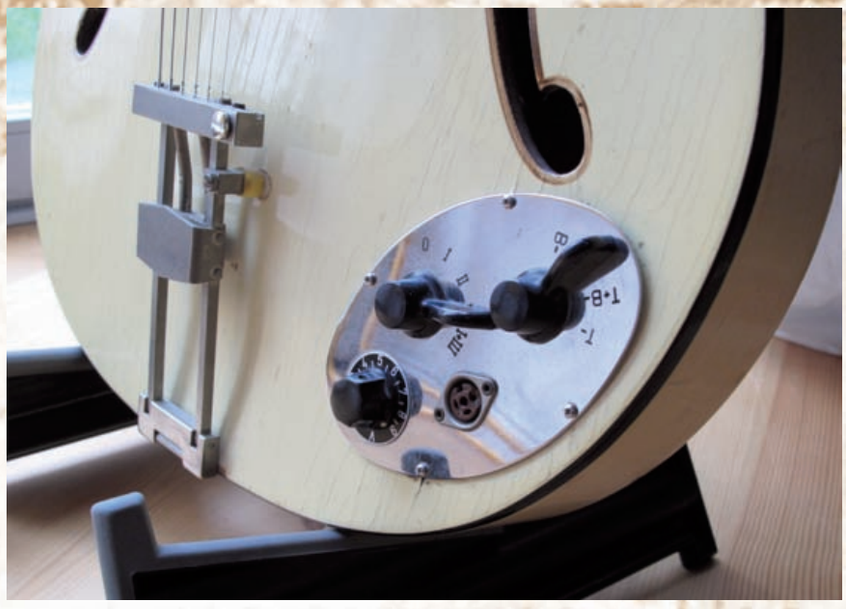
Als ich die Gitarre meinem Nachbarn abkaufte, gab es die Firma Framus gar nicht mehr. Sie war 1977 Konkurs gegangen. Heute werden wieder Framus-Gitarren verkauft, weil Hans-Peter Wilfer, der Sohn des Framus-Gründers Fred Wilfer, die Marke 1995 wiederbelebt hat – er hatte sich inzwischen selbst unter dem Namen Warwick als Basshersteller profiliert. In den Jahren dazwischen waren Framus-Gitarren nur auf Flohmärkten, in Second-Hand-Läden oder bei Entrümpelungen zu bekommen. 1962, im Jahr, als die Fret Jet gebaut wurde, befand sich Framus 1.0 noch auf dem aufsteigenden Ast. Die kurz nach dem Zweiten Weltkrieg gegründete Firma hatte sich zu einem der größten Instrumentenbauer Europas entwickelt. Die Fret Jet stand für weitere Expansion. Bis dahin trugen viele Modelle mediterrane Namen wie Sorella, Sorento oder Tango. Sie hatten in die Zeit des Wirtschaftswunders gepasst, als Italien das exotischste verfügbare Land war, in dem die Deutschen ihre Reislust stillen konnten. Der englische Name der Fret Jet und der des Schwestermodells New Sound sollten nun international und modern klingen. Tatsächlich fanden sie viele Käufer in Großbritannien.

„Die Fret Jet war die erste Thinline-Archtopgitarre von Framus, bei der die Pickups auf der Decke montiert wurden“, erklärt der Historiker Christian Hoyer, der selbst aus einer Instrumentenbauerfamilie stammt und heute das Framus-Museum leitet. Bis dahin waren die Pickups bei Archtops über der Decke schwebend montiert. „Aber auf der Decke? Es gab unter den Instrumentenbauern im Haus einige Debatten darüber, ob das nicht die Schwingungseigenschaften zu sehr beeinträchtigen würde“, sagt Hoyer. Die Fret Jet gab es mit einem, zwei oder drei Pickups.

Montagsgitarre

Die Gitarre ist eine Archtop und hat keinen Sustain-Block zwischen Decke und Boden. Der Korpus besteht aus laminiertem Holz. In den dicken, verchromten Tonabnehmergehäusen verbergen sich Single Coils. Die Elektrik ist in einer Art geschlossener Dose untergebracht; die Pickups werden mit Miniklinkensteckern an der Rückseite angeschlossen. Ein Tremolo hat die Gitarre, doch den Hebel habe ich verbummelt. Im Lack haben sich mit den Jahren sehr dekorative feine Risse gebildet. Aus alten Framus-Katalogen ist zu erfahren, dass es sich bei der Farbe um weiß handeln muss. Am oberen Horn ist als heller Schatten der Schriftzug „Holli“ zu erkennen. Hier hatte einer der Vorbesitzer mit Klebebuchstaben vermutlich seine Bewunderung für Buddy Holly zum Ausdruck gebracht. Oder gehörte sie einmal einem Holger? Nicht das einzige Rätsel.
„Deine Gitarre ist ein richtiges Montagsinstrument“, erklärt mir Johannes nach einer ersten Analyse. Ein Grund für die prekäre Lage der hohen E-Saite waren die viel zu weit angelegten Kerben des Sattels. Nachdem der Gitarrenbauer ihn durch einen neuen Knochensattel ersetzt hatte, zeigte sich, dass noch etwas anderes nicht stimmte. Auch die Aufhängung des Saitenhalters am unteren Ende der Zarge musste ein

wenig Richtung tiefer E-Saite verschoben werden, erst dann verliefen die Saiten mittig über dem Hals – wenn auch nicht mehr mittig über den Tonabnehmern. Die ganze Gitarre war von Anfang an irgendwie schief gebaut worden. Oder sie müsste sich in den fünfundzwanzig Jahren, bevor ich sie bekam, bereits ungewöhnlich stark verzogen haben, sodass der Hals aus dem Lot geriet.



Generalüberholt

Die Gitarre wurde jetzt generalüberholt: Lack aufpoliert, neu bundiert, Griffbrett begradigt. Bedenken, die Fret Jet könnte als Hochglanzklampfe an Charme verlieren, erwiesen sich als unbegründet. Die feinen Risse im Lack sind nicht verschwunden, sie kommen jetzt sogar noch besser zur Geltung. Auch der „Holli"-Schatten ist noch schön zu sehen.

Unterdessen galt es, grundsätzliche Abwägungen zu treffen. Wir verzichteten auf eine denkmalschutzgerechte Sanierung. In erster Linie wollte ich die Fret Jet endlich einmal richtig spielen! Als Wertanlage sind deutsche Schlaggitarren ohnehin nur mäßig geeignet. Eine Gibson oder Fender des gleichen Baujahrs wäre heute ein Vermögen wert. Unter anlageberaterischen Gesichtspunkten ist das bedauerlich. Für die Aufarbeitung gibt einem das jedoch gewisse Freiheiten. Es muss nicht jedes Teil original sein. Die alten Mechaniken waren nicht mehr zu retten und wurden durch Klusons mit cremefarbenen Plastikknöpfen ersetzt. Im

Anzeige

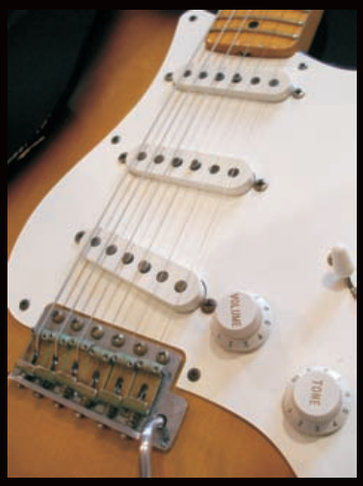
Tone Nirvana

We care about your tone!

´56 Fender Strat Ash Trem

´56 Fender Srat Alder Hardtail

´57 Fender Strat Alder Trem



´99 Fender Strat ´56 CS Cunetto Alder Trem

Guitars & Basses, Amps & Cabinets, Effects & Boards
Quality Accessories
Vintage, Pre-Owned Classics, Boutique
Buy, Sell, Trade & Consign
Repair & Restoration, Fine-Tuning & Custom Builds
Tone Systems & Set-Ups

Michael Puettmann, Owner
Albrechtstrasse 26
D - 80636 Munich

Phone +49 89 45815614
Fax +49 89 45815616

Open
Wed.-Fri.: 12:00-19:30
Saturday: 11:00-15:00

info@tone-nirvana.com
www.tone-nirvana.com

Framus Katalogbilder, freundliche Leihgabe www.framus-vintage.de (Dr.Christian Hoyer)

DETAILS

Hersteller: Framus **Modell:** Fret Jet (5/114 -54) **Herkunftsland:** Deutschland **Baujahr:** 1962 **Seriennummer:** 55158 **Gitarrentyp:** Schlaggitarre, Thinline Archtop **Pickups:** 3x Single Coil mit Chromkappe Farbe (offiziell, Stand 1962): weiß **Hals:** Mahagoni **Korpus:** laminiert **Griffbrett:** Palisander, Punkteinlagen **Mensur:** 630 mm **Bünde:** 21 (plus Nullbund) **Halsbefestigung:** geleimt **Regler:** Volume, Pickupwahl, Tonwahl (nicht stufenlos) **Anschluss:** 3-Pol-DIN („Diodenstecker") **Mechaniken:** Kluson **Sattel:** Knochen **Steg:** Tune-O-Matic auf Ebenholzfuß **Gewicht:** 3,4 kg **Damaliger Preis:** 380 DM **www.framus-vintage.de**

Nachhinein stellte ich fest, dass Framus in seinem Vintage-Shop eigene passende Mechaniken anbietet. Halb so wild. Ab Werk hatte die Fret Jet einen Ebonit-Steg mit verschiebbaren Reitern verpasst bekommen. Der wurde jetzt gegen eine Tune-O-Matic-Bridge ausgetauscht, die auf einem Ebenholz-Fuß montiert ist. Ein Detail jedoch sollte auf keinen Fall verändert werden: der Anschluss für den 3-Pol-Diodenstecker. Wozu sonst habe ich ein paar solcher Stecker über zwanzig Jahre gehortet?

Die Fret Jet kam wie verwandelt aus der Werkstatt. Der Hals, der mir immer wie ein unhandlicher Knüppel vorgekommen war, liegt recht füllig in der Hand, ist aber ungemein leicht zu spielen. Der neue Steg hat dem Sound gut getan. Verstärkt wie unverstärkt klingt die Fret Jet jetzt brillanter als zuvor. Ihren alten Charakter hat sie dabei behalten. Der Hals-Pickup klingt für einen Single Coil erstaunlich kräftig, und der Steg-PU schön hell, leicht nasal und ein wenig perkussiv – aber ohne Twang. In Kombination mit dem Steg-Pickup bekommt der am Hals ein wenig Glanz verpasst, dominiert aber klar.

Eigener Charakter

Sofort fällt auf, wie anders diese Gitarre im Vergleich zu modernen Gitarren immer noch klingt. Gitarren von heute sind irgendwie gleichmäßig und fett. Die Fret Jet nicht. Je nach Einstellung hat man das Gefühl, sie habe gewisse Soundlöcher. Johannes meint, das könne daran liegen, dass die Tonabnehmer vielleicht nicht so gleichmäßig gewickelt seien. Nicht dass das störend wäre – im Gegenteil, das macht den sehr eigenen, charakterstarken Vintage-Sound erst aus. Am besten klingt das alles an einem clean eingestellten Amp mit ein wenig Federhall und vielleicht Tremolo – den Sounds aus der Zeit, als die Gitarre gebaut wurde. Auch ein bisschen Crunch und Overdrive machen sich gut. Am Steg-Pickup klingen leicht sägende Sounds wunderbar altmodisch.

Etwas Zickiges hat sich die Fret Jet erhalten. Der Pickup-Wahlschalter und der Klangwahlschalter arbeiten so brachial, dass sie im Livebetrieb kaum einsetzbar sind. Der Steg-Pickup hat kaum Tiefen und erscheint im Vergleich zu den anderen dünn und leise. Der mittlere und der Hals-PU haben unten herum ziemlich viel Umpff! Und die Klangregelung grenzt an Bevormundung. Der Spieler kann zwischen vier Einstellungen wählen: „B-", „T+B+", „T+B-" und „T-". Stufenlos geht anders. In den Einstellungen, die die Bässe absenken, sind die Lautstärkeunterschiede mitunter haarsträubend. Auf der Bühne also besser nicht anfassen. Überflüssig zu erwähnen, dass ich trotzdem völlig begeistert bin. ■