

Ray Dietrich
und die Firebirds

Detroit Blues



Es war die Zeit Anfang der Sechzigerjahre. Alles war im Aufbruch. Im Gegensatz zu heute brauchte man über den Wirtschaftsaufschwung kein Wort zu verlieren: Es ging stetig bergauf. Viele amerikanische Arbeiter machten sich auf den Weg nach Detroit in der Hoffnung, dort in der aufstrebenden Autoindustrie ihr Glück zu finden. Die Autos in dieser Zeit wurden immer größer und farbenprächtiger; und der Benzinverbrauch war natürlich überhaupt kein Thema.

Von Herbert Engelhard

Die Teenager flanierten mit ihren wunderschönen riesigen Chevrolets, Cadillacs und schicken Mustangs über die Straßen; sehen und gesehen werden hieß die Devise. Das galt auch für die Solidbody-Gitarren. Die Gitarrenindustrie ruhte sich nicht auf ihren Lorbeeren aus, und besonders der ehrgeizige Gitarrentüftler aus Kalifornien namens Leo Fender arbeitete unermüdlich an neuen Entwicklungen. Er hatte mittlerweile mit seinen Tele- und Stratocaster beachtliche Erfolge zu verbuchen, was Gibson natürlich ein Dorn im Auge war. Kampflös wollte man ihm den aufblühenden und sich rasant entwickelnden Gitarrenmarkt nicht überlassen, aber ganz so einfach war das nicht. So waren die erst vor einigen Jahren vorgestellten Korina Flying Vs und Explorer-Modelle der totale Reifall. Bis auf einige wenige Gitarristen wollte sich damals kein Musiker mit so einem futuristischen Teil auf die Bühne stellen, und dementsprechend war diesen Instrumenten nur ein kurzes Leben vergönnt. In der Gibson-Geschäftsleitung unter der damaligen Führung von Ted Mc

Carty war die Lust auf einen weiteren Flop dementsprechend gering ausgeprägt.

Arbeit für Ray

So holte man sich Ray Dietrich, einen Detroiter Auto-designer, ins Boot. Dieser entwickelte mit der Firebird ein vollkommen neuartiges Instrument. Die Form der Gitarre war wesentlich gefälliger, nicht so radikal wie Flying V oder Explorer, sondern rundlicher und traditioneller, aber doch modern. Auch was die Konstruktion betraf, ging man bei Gibson neue Wege. Denn der Hals war nicht wie üblich mit dem Body verleimt, sondern Hals und Bodymittelteil bestanden aus einem Stück, dem so genannten durchgehenden Hals. An diese Konstruktion wurden noch zwei Bodyflügel geleimt. Diese setzten sich in Form einer kleinen Stufe vom Mittelteil ab und waren per aufwändiger -V-Verzahnung mit dem Hals verbunden. Gibson bevorzugte derart aufwändige Konstruktionen; man wusste wohl genau, dass so eine kom-





Gibson Firebird III 65er, non reverse headstock, sunburst

Gibson Firebird V 64er, cardinal red

Gibson Firebird V 63er, polaris white

plizierte Fertigung den immer praktisch denkenden Leo Fender davon abhalten würde, Ähnliches zu bauen.

Den Hals fertigte man anfangs noch aus zwei Teilen, aber schon bald änderte sich diese Konstruktion zu Gunsten höherer Stabilität. Von nun an bestand der Hals aus neun verleimten Stücken. Doch selbst das reichte nicht aus, um die Kopfplatte der Gitarre bruchsicherer zu gestalten. Nach wie vor gehört die Firebird wohl zu den bruchanfälligsten Gitarrenkonstruktionen. Als Mechaniken fanden Banjo-Tuner der Firma Kluson Verwendung. Der eigentliche Drehmechanismus war von vorne nicht zu sehen, zudem ließen diese Mechaniken ein sehr leichtes Stimmen des Instruments zu. Ein schöner Nebeneffekt bestand weiterhin darin, dass sich mit diesen Mechaniken die Kopfplatte deutlich von einem Fender-Modell unterschied. Außerdem waren diese Gitarren mit Mini-Humbuckern ohne sichtbare Polepieces ausgestattet. Das Schlagbrett fiel dreilagig aus (weiß, schwarz, weiß), mit einer abgeschrägten Kante (Beveled Edges) ausgeführt. Anfangs noch ohne das rote Firebird-Emblem.

Modellpalette

Ray Dietrich designte für Gibson vier Firebird-Modelle, die ab Mitte 63 angeboten wurden. Das preisgünstigste Einstiegsmodell war die Firebird I. Sie war lediglich mit einem Pickup versehen, und als Saitenhalter diente ein einfacher einteiliger Steg. Die Elektronik bestand aus einem Volumen- und einen Ton-Poti. Der Hals mit Palisandergriffbrett besaß zur Orientierung lediglich Dots und musste auf Binding verzichten. Einige dieser Modelle wurden bereits auf Wunsch mit einem einfachen Maestro-Tremolo ausgeliefert. Preis damals: 189,50 Dollar. Der zweite Kandidat war die Firebird III. Bei dieser Ausführung gab es zwei Mini-Humbucker, ein mit Binding eingefasstes Palisandergriffbrett mit Dots, einen Einteilersteg, über den die Saiten zu einem Maestro-Tremolo geführt wurden. Jedoch wurde dieses Tremolo von vielen Gitarristen abmontiert und die Saite direkt über den Einteilersteg befestigt, denn das Maestro-Tremolo gehörte nicht gerade zu den stimmstabilen Vertretern. Den Abschluss bildeten zwei Ton- und zwei Volumen-Potis sowie ein Dreiweg-Schalter. Das nächste Modell, die Firebird V, ging noch einen Schritt weiter. Das Griffbrett wurde nicht nur mit einem Binding versehen, es erhielt auch noch schöne Trapez-Einlagen. Die gleichen übrigens wie bei einer Les Paul Standard. Als Steg diente eine Tun-O-Matic-Bridge in Verbindung mit einem langen Maestro-Tremolo. Dieses Vibrola war eine Deluxe-Version in Nickel und gefiel mit einer geschmackvollen Gibson-Gravur nebst Lyra und Blättern. Dreiweg-Schalter und Tonabnehmer waren identisch mit denen der Firebird III.



Firebird

Produktionszeit: 1963 - 1965:

Preise: Firebird I: 189,50 Dollar, Firebird III: 249,50 Dollar, Firebird V: 325 Dollar, Firebird VII: 445 Dollar

Produktionszahlen: Firebird I: 1.377, Firebird III: 2.546, Firebird V: 925, Firebird VII: 303

Farben: Standard Farbe: Sunburst, diverse Custom Farben: Cherry, Frost Blue, Pelham Blue, Polaris White, Ember Red, Golden Mist, Silver Mist, Cardinal Red, Heather Poly, Inverness Green, Kerry Green

Das absolute Flaggschiff jedoch war die Firebird VII. Bei dieser Gitarre gab Gibson alles. Sie besaß drei Pickups, verwaltet von einem Dreiweg-Schalter, zwei Volumen- und zwei Ton-Potis, zur weiteren Ausstattung zählten ein Tun-O-Matic-Steg, Ebenholzgriffbrett mit Blockeinlagen à la Les Paul Custom sowie das lange Maestro-Tremolo zum Einsatz. Als absolute Krönung war sie mit Gold-Hardware ausgestattet. Alles sehr, sehr edel. Johnny Winters weißer Traum.

Das Ende

Doch leider stellte sich trotz aller Bemühungen nicht der erhoffte Erfolg ein, und das Ende der Firebird-Ära war abzusehen. Eigentlich unvorstellbar, denn gerade diese Instrumente bereichern heutzutage den Sammlermarkt wie kaum eine andere Gitarre. So wurde dieses Instrument in den Händen von Musikern wie Johnny Winter zu einem Symbol der Gitarristszene. Für mich jedenfalls war das großartige Album „Captured Live“ das Schlüsselerlebnis in Sachen Firebird, war doch auf dessen Cover Johnny Winter mit einer wunderschönen weißen Firebird V abgebildet. Bevor im Mai 1965 endgültig die Produktion eingestellt wurde, gab es noch einige besondere Ausführungen dieser Gitarre. Es gab Modelle mit P90-Pickups anstelle der Mini-Humbucker, die Kopfplatte wurde gedreht, bei manchen Ausführungen war die Kopfplatte flach, oder es wurden anstatt der Banjo-Mechaniken normale Aggregate montiert. Diese Instrumente bezeichnet man als so genannte Übergangsmodelle, von denen in den Gibson-Unterlagen lediglich zwei Ausführungen dokumentiert wurden. Doch es gab weitaus mehr – und diese Instrumente sind sehr rar.

Wie bei vielen anderen Instrumenten auch, stellte sich erst viele Jahre später der eigentliche Erfolg dieser Gitarren ein, und so sind die diversen Firebird-Modelle aus dem heutigen Gibson-Programm nicht mehr wegzudenken. ■



Gibson Firebird VII
63er, cherry

Gibson Firebird III 64er,
aztec_bronze