



DATEN- ZAUBERER

Gerold Bucher war ein Mann der ersten Stunde beim Data-Recording im Motorradsport. Über drei Jahrzehnte hat er sich so in seine Anwendung eingearbeitet, dass sich Marc Márquez und Honda bedingungslos auf sein Wissen verlassen.





Kommandozentrale im Allgäu: Vieles seiner Arbeit kann Gerold Bucher mittlerweile vom Homeoffice aus erledigen

„Habe die gesamte Entwicklung des Data-Recordings erlebt“

Das Honda-Werksteam. In dieser gewaltigen Truppe von japanischen Ingenieuren ist in den letzten Jahren ein deutscher Techniker unerlässlich geworden. Gerold Bucher aus dem Allgäu hat sich als Daten-Ingenieur einen Namen gemacht und Lösungen für viele Probleme gefunden. Wer ist dieser Mann, den im Fahrerlager alle nur als „Hugo“ kennen?

Ein Haus auf einem großen Feld im Allgäu. Davor steht ein Audi RS3 mit dem Kennzeichen WG-MM 93. Hugo öffnet die Tür und entschuldigt sich für die Bauarbeiten, die er selbst durchführt. Dabei fällt auf, dass die Verkabelung, die noch nicht überputzt ist, eher zu einem IT-Entwicklungszentrum als zu einem Wohnhaus gehören könnte, und als er sein Zimmer öffnet, fallen dort neben allerlei elektronischen Spielereien vor allem viele Helme von Marc Márquez ins Auge. Mitendrinnen steht ein großer Schreibtisch mit PC und Laptop, dazu ein ordentlicher Router. „Von hier aus kann ich auch aus dem Homeoffice die Daten von Honda an der Rennstrecke verfolgen“,

führt er uns in sein Reich ein. „Das war während des Corona-Lockdowns besonders wichtig, und ich muss auch zugeben, dass es mir mittlerweile recht ist, nicht mehr so viel reisen zu müssen.“

Gereist ist Gerold Bucher viel. Seit 1994 ist der 59-Jährige in der Motorrad-WM. Aber eigentlich hat alles noch früher angefangen. „Diese Gegend war immer ein Brennpunkt des deutschen Motorradsports. Reinhold Roth hat nicht weit von hier gewohnt, mit Dirk Raudies und Sandro Cortese hat die Region mehr Weltmeister als so ziemlich jede andere in Deutschland“, erklärt er stolz. „Ich habe mir die Rennen immer angeschaut, 1986 habe ich dann einen Kredit aufgenommen und bin in den Yamaha-Cup eingestiegen, zusammen mit meinem Kumpel Jörg Schöllhorn. Ein Jahr später musste ich zur Bundeswehr, er ist weitergefahren. Als ich fertig war, ist er zu den 250ern in die Deutsche Meisterschaft aufgestiegen, ich habe an seinen Motorrädern geholfen. Dann habe ich eine Saison an den Motorrädern von Ralf Graf gearbeitet, in dieser Zeit Informatik studiert. Durch den Rennsport habe ich viel von den erfahrenen Leuten wie Herbert Kainzinger und Sepp Schlögl gelernt.“

Vor seinem Studium hatte Bucher eine Lehre als Energieanlagen-Elektroniker gemacht, war auf Montage in Valencia bei einer deutschen Firma, dann hat er eine Datentechnik-Schule besucht. „1993 hat Dirk Raudies den WM-Titel gewonnen und konnte sein Team vergrößern. Da habe ich bei ihm angefangen. Dirks Schwager Uli Meier hat die Motorenabstimmung gemacht, ich das ganze Motorrad aufgebaut. Data-Recording ist damals gerade aufgekommen. Wir hatten einen Mini-Datalogger mit gerade mal zwei Kanälen für Geschwindigkeit und Drehzahl. Das war



Königsklasse: Mit Norick Abe in der 500er-WM und bei Kawasaki in der MotoGP entwickelte Bucher bahnbrechende Tools





Arbeiten für die Zukunft: Im Honda-Testteam mit vorwiegend europäischen Technikern und Testpilot Stefan Bradl führt Bucher (dritte Reihe, Zweiter von links) die Daten von den Rennen mit neuen Lösungen zusammen

der Anfang. Danach habe ich über all die Jahre die Entwicklung des Data-Recordings mitgemacht. 1994 gab es schon einen Logger mit acht Kanälen, da war schon Gasgriffstellung und Federung mit drauf. Dann kamen 16 Kanäle, heute sind es bis zu 700.“

Seit den Anfängen dabei

Hugo lernte weiterhin von den Besten. „Ich habe damals Dirk Debus und Rainer Diebold von 2D kennengelernt, und mit Firmen wie Tellert, KLS und PVM zusammengearbeitet.“ Nachdem Raudies Ende 1996 aufgehört hat, ging Hugo zu Luis d'Antin. „Bei ihm habe ich zwei Fahrer mit Data-Recording betreut. Die Systeme waren damals bereits so weit, dass sie Detonationssensoren hatten und die Verbrennungstemperatur gemessen wurde. Ende 1998 steckte Yamaha Norifumi Abe zu D'Antin, und wir bekamen für 1999 die 98er-Werksmotorräder.“ Bucher ließ seine Kenntnisse einfließen und baute einen Sensor in

die Auslasssteuerung. „Ich habe mir die Kurven von der Steuer-Software angeschaut und mir über den Sensor selbst Kurven erstellt. Nachdem die besser waren, hat sie auch das Werksteam verwendet. Ich habe auch über die Sensoren für die Zylinderkopftemperatur, die Auspufftemperatur und den Detonationssensor die gesamte Vergaserabstimmung gemacht.“

2002 kam Shinya Nakano zu D'Antin, ein Jahr später wurde er von Kawasaki verpflichtet, und Gerold Bucher ging mit einigen Technikern, unter ihnen der heutige Yamaha-Superbike-Entwicklungschef Andrea Dosoli, mit. Dort blieb er ganz bis zum Ausstieg und machte auch das Hayate-Jahr unter Dosoli mit. „Da habe ich noch einmal unheimlich viel gelernt“, erinnert er sich. „Sie hatten einen Vertrag mit 2D, sie machten die Entwicklung zusammen. Wir haben damals mit dem Chassis-Programm angefangen, mit dem man Geometrien berechnen konnte, und ich habe mich auch am Mapping der ECU beteiligt. Ich habe mich ums Fuel-Mapping geküm-



Bucher (vorn) mit Marc Márquez' Crewchief Santi Hernández 2020 in der Box des Honda-Werksteams



Die Anfänge: Bucher arbeitete 1994 bei Dirk Raudies erstmals in der Motorrad-WM. Zu dieser Zeit kam auch das Data-Recording auf

„Wir haben mit zwei Kanälen angefangen, heute sind es 700“

mert, ein Kollege um die Strategie für Motorbremse, Traktionskontrolle und Leistungsentfaltung. Wir hatten damals ein offenes System, es war richtig clever. Das Motorrad wusste auch ohne GPS immer, wo es war. Dabei waren es neben mir nur Andrea Dosoli, Danilo Casonato, der heute noch im Kawasaki-Superbike-Team ist, dazu ein Programmierer von Marelli. Ich habe ein automatisches Programm fürs Benzin-Mapping geschrieben, das hat die Arbeit am Vierzylinder extrem erleichtert. Das Tool hat heute Honda!“

Nach einem Jahr mit Andrea Dosoli im Forward-Team holte ihn Emilio Alzamora in das Moto2-Team, welches dieser für Marc Márquez aufgebaut hatte. Nachdem Márquez 2012 Weltmeister wurde und in die MotoGP aufstieg, war Hugo ein Jahr lang in Alzamorass Moto3-Team Technischer Direktor für Álex Rins und Álex Márquez, dann holte ihn Marc Márquez ins Werksteam. „Ich wurde sein Dateningenieur, und dessen Aufgabe ist, die Daten vom Motorrad immer

zu checken, sodass alles funktioniert. Ich habe dann mit dem Team die Umstellung auf die Einheits-Software sowie die von Bridgestone auf Michelin mitgemacht.“ Mit der Zeit gewann er das Vertrauen der japanischen Ingenieure und konnte immer mehr Tools erstellen. So kam er 2021 ins Testteam mit Stefan Bradl. Aber als Marc Márquez nach seiner OP-Pause zu den Übersee-Rennen zurückkam, wurde er gebeten, wieder bei ihm mit dabei zu sein.

„Ich werde auch in Zukunft helfen, wenn sie mich brauchen, aber meine Aufgabe wird das Testteam sein.“ Ein paar Jahre will er noch machen, aber nicht mehr allzu lange. „Ich werde jetzt 60, ich habe genug erlebt und war genug unterwegs. Die derzeitige Entwicklung ist unheimlich spannend, die Elektronik wird noch mehr Aufgaben übernehmen. Die Aerodynamik bringt noch einmal neue Herausforderungen. Aber es ist schön, dass ich bereits jetzt etwas mehr Freizeit habe. Und irgendwann will ich endgültig mehr Zeit für mich selber haben.“ ■