

Oshkosh Racing (A)

“¿Qué debemos hacer?”

John Oshkosh no estaba seguro, pero su hermano y socio, Fred Oshkosh, estaba al teléfono y necesitaba una decisión. ¿Deberían correr la carrera, o no? Hasta ahora había sido una temporada bastante exitosa, pero la carrera Pocono era importante por la cantidad de dinero de premio y por la exposición que tendrían en televisión. El primer año había sido difícil porque el equipo estaba intentando hacerse de renombre. Había corrido muchas carreras pequeñas para tener una oportunidad de correr en una carrera más influyente. Una salida exitosa podría significar más patrocinadores, una oportunidad de por fin obtener ganancias económicas, y el lujo de correr en solamente eventos mayores. Pero si sufrían de otro fallo de motor en televisión nacional...

El sólo pensar en los problemas de motor del equipo hacía a John estremecerse. Habían explotado un motor siete veces en veinticuatro salidas esta temporada con varios niveles de daños incurridos al motor y al carro. Nadie podía averiguar por qué. Tomó mucho dinero de patrocinadores para reemplazar el motor de carreras de \$20,000 dólares, y las cuotas de inscripción no eran poca cosa. John y Fred apostaron todo lo que tenían en el equipo Oshkosh Racing. Esta temporada tenía que ser un éxito.

Paul Edwards, el mecánico de motores, estaba sugiriendo que el problema con el motor estaba relacionado a la temperatura ambiental. Él argumentaba que cuando hacía frío las distintas velocidades de expansión de la cabeza y el bloque del motor estaban lastimando la junta de la cabeza y causando las fallas de motor. Anoche la temperatura estaba al punto de congelación, lo que significaba que habría una mañana fría para el comienzo de la carrera.

Tom Burns, el jefe de mecánicos, no estaba de acuerdo con el presentimiento de Paul, y tenía datos para apoyar su posición (ver la Exposición 1). Él señalaba que los fallos de junta habían ocurrido a todas las temperaturas, lo que significaba que la temperatura no era el problema. Tom había corrido por veinte años, y creía que la suerte era un elemento importante en el éxito. Él había argumentado su punto de vista cuando él y John habían discutido la semana pasada:

“En las carreras, tú estás empujando el límite a lo desconocido. No puedes esperar tener todo bajo control. Si quieres ganar, tienes que tomar riesgos. Todo el mundo en las carreras lo sabe. Los corredores se están jugando las vidas, yo tengo mi profesión atada a esta carrera, y ustedes tienen todo su dinero en este negocio. Esa es la emoción, vencer las dificultades y ganar.” Anoche durante la cena también agregó a su argumento con fuerza con lo que llamaba la Primera Ley de Burns de las Carreras: “Nadie ha ganado una carrera quedándose con los brazos cruzados.”

John, Fred y Tom habían discutido la situación de Oshkosh Racing la noche anterior. La primera temporada fue un éxito desde el punto de vista de carreras, con el automóvil del equipo terminando en el top cinco en 12 de 15 carreras que completó. Por esa razón, las ofertas de patrocinio, fundamentales para el éxito del negocio del equipo, empezaban a llegar. Una gran oportunidad había llegado hacía dos semanas después de la carrera Dunham, cuando el equipo anotó su cuarto primer lugar. Llantas Goodstone había por fin decidido que Oshkosh Racing se merecía el patrocinio para Pocono--lo que valía la suma muy necesaria

de \$40,000 dólares--y estaba considerando un contrato de temporada completa para el próximo año si el equipo del carro terminaba en el top cinco de esta carrera. El patrocinio de Goodstone era de un millón de dólares al año, además de incentivos. John y Fred habían tenido una respuesta favorable del director del programa de carreras de Goodstone la semana pasada, cuando les presentaron sus planes para la próxima temporada, pero era claro que su apoyo dependía en la visibilidad generada en esta carrera.

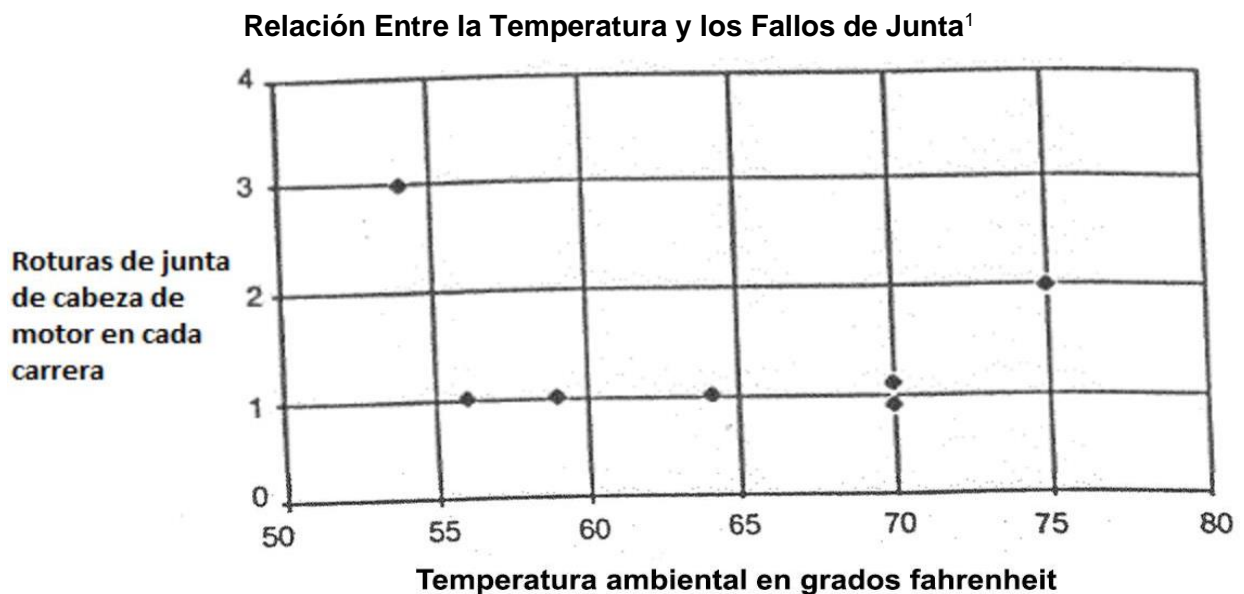
“John, sólo tenemos una hora para decidir,” dijo Fred al teléfono. “Si nos retiramos ahorita, podemos recuperar la mitad de los \$15,000 dólares del costo de la entrada y tratar de recuperar algunas de nuestras pérdidas la próxima temporada. Perderemos a Goodstone, van a querer que les devolvamos los \$25,000 dólares de su dinero, y terminamos la temporada con un déficit de \$50,000. Si corremos y terminamos en el top cinco, tenemos a Goodstone en nuestros bolsillos y podemos agregar otro automóvil la próxima temporada. Pero, tú sabes al igual que yo que si corremos y perdemos otro motor, empezaremos la próxima temporada desde cero. Perderemos el patrocinio de las llantas, y el motor explotado nos hará perder el contrato con la petrolera. Ninguna compañía petrolera quiere que la audiencia televisiva nacional vea un carro humeante con su nombre por todas partes siendo arrastrado fuera de la pista. El patrocinio con la petrolera son \$500,000 dólares y no podemos vivir sin ellos. Piénsalo--llama a Paul y Tom si quieres--pero necesito una decisión en una hora.”

John colgó el teléfono y miró por la ventana al nítido cielo de otoño. El anuncio de la temperatura al otro lado de la calle destellaba diciendo “40 grados fahrenheit a las 9:23AM.”

**Exhibición 1:
Nota de Tom Burns**

John:

Conseguí los datos de las fallas de junta de Paul. Hemos corrido 24 carreras esta temporada, con temperaturas yendo desde 50 grados a 80 grados. Paul tuvo una buena idea en sugerir que miráramos esto, pero como puedes ver, esto no es nuestro problema. Yo probé los datos para ver si había una correlación entre temperatura y fallos de junta y no encontré ninguna relación.



En comparación a los otros equipos, nos ha ido extremadamente bien esta temporada. Hemos terminado el 62,5% de las carreras, y cuando las terminamos, estuvimos entre los top cinco 80% de las veces. Nuestra tasa de motores explotados es 29%, pero estamos corriendo rápido, así que tenemos que asumir que habrá algunas dificultades. No estoy contento con los problemas de motor, pero con los cuatro primeros lugares que tuvimos y la haber terminado en el top cinco 50% de las veces me más que compensa los siete motores averiado. Si seguimos corriendo así, tendremos varios patrocinadores de los cuales podremos escoger.

- Tom

¹ Cada punto es por una carrera. Una junta puede tener varias roturas, y cualquiera puede producir una falla de motor.

Oshkosh Racing (B)

“Contácteme con Paul Edwards.” John llamaba para tener la opinión de su mecánico de motores sobre si deberían correr o no. Los datos que Tom había recolectado indicaban que la temperatura no era el problema, pero John quería tener la evaluación directa de Paul.

Paul Edwards era un mecánico de estación de gasolina clásico. Sus uñas estaban permanentemente ennegrecidas por la grasa y sus overoles nunca se quedaban limpios más de dos minutos los sábados por la mañana. Había estado rondando los circuitos profesionales por diez años después de abandonar la escuela a los dieciséis años para seguir las carreras automovilísticas. Le faltaba el entrenamiento sofisticado de ingeniero que se estaba volviendo más común en las carreras, pero sí conocía los motores de autos de carreras.

Fue la misma historia que John escuchó veinte veces, pero no coincidía con los datos de Tom. “Paul, ya hemos hablado de esto antes. ¿Cómo sabes que esto es un problema? Cuando corrimos en Riverside la temperatura era de 75 grados y aún así perdimos la junta y el motor.”

“No sé qué pasó en Riverside,” Paul respondió. “Yo no estoy seguro que la temperatura es el problema, pero es lo único que he podido averiguar. Definitivamente son las juntas que están explotando y causando que falle el motor.”

Parte del éxito de Oshkosh Racing era por el sistema único de cambio de turbo que Tom y John habían desarrollado. Ellos habían salido con un nuevo diseño de cabeza que permitía que llegara más presión turbo al motor mientras mantenían el consumo de combustible a un nivel bastante constante. Al fundir la cabeza y los cuerpos de turbo en una aleación de alta resistencia de aviones, habían también ahorrado casi 25 kilos de peso. La aleación que usaban no era tan sensible a temperaturas como el material del bloque de motor, pero la junta de cabeza debería poder lidiar con diferentes velocidades de expansión.

John podía escuchar los sonidos del día de carreras al fondo cuando Paul se aproximó al teléfono. “Hola John,” dijo, emocionado. “Los overoles de Goodstone acaban de llegar. Estamos hablando de unas ropas de buena calidad, sin parches. El logo está atrás y nuestros nombres están cosidos dentro del material. Supongo que significa que nos los podemos quedar. Obviamente ya manché el mío de grasa, entonces probablemente ya ni los quieran de vuelta.”

“Qué bueno que te gusten,” dijo John. “Necesito que me des información. ¿Qué vamos a hacer con el problema de la falla de juntas?”

“El carro está listo para correr. Hemos estado usando un procedimiento de sellado distinto desde Slippery Rock, y no hemos tenido problemas desde hace dos carreras. Tom dice que el negocio con Goodstone está listo mientras terminemos en el top cinco hoy. Los chicos del concesionario mueren por que esto pase. Goodstone tiene clase. Ellos pueden hacer que nos volvamos el equipo número uno del circuito si deciden llevarnos.”