

Carter Racing

BJ Carter no estaba seguro. Estaba en el teléfono con Chris Carter (su hermano y compañero de negocios) y tenían que tomar una decisión ya: presentarse a correr la última carrera de la temporada o no hacerlo. La verdad es que hasta ahora les venía yendo realmente muy bien, pero la carrera Pocono era muy importante no solo por el premio económico sino también por la exposición en televisión y otros medios. Este primer año de competencia había sido muy duro y el equipo estaba tratando de hacerse su propio nombre en el mundo del automovilismo. Habían tenido que ganar muchas carreras pequeñas para poder tener la chance que se les estaba presentando en este momento. Si les llegara a ir relativamente bien en Pocono esto significaría más sponsors, la posibilidad de tener ganancias (de una vez por todas) y el lujo de codearse y competir con los equipos más establecidos en los eventos más grandes del mundo. Pero si llegaran a tener otra falla del motor en televisión nacional...

“Estas fallas de los motores son exasperantes” pensó BJ. El auto del equipo había fallado siete veces en las 24 carreras que hubo en toda la temporada. Nadie podía entender por qué. Por un lado, reemplazar el motor de \$50,000 ya había sido duro para la compañía. Por otro lado, perder la plata que gastaron por el ticket de entrada a la competencia tampoco era poca cosa. BJ y Chris tenían todo su patrimonio en Carter Racing. Esta temporada tenía que ser un éxito sí o sí.

Pat Edwards, un mecánico del equipo, intuía que el problema estaba relacionado con la temperatura ambiente. Cuando hacía frío, la frecuencia de expansión de la cabeza y el bloque del motor parecían dañar la junta de culata, lo cual podría estar causando las fallas del motor. En la madrugada hubo temperaturas negativas, por lo que seguro va a hacer frío al momento de la carrera.

Robin Burns, el mecánico jefe, no estaba de acuerdo con la “intuición” de Pat. Los datos, de hecho, parecían apoyar la posición de Robin (ver Muestra 1). Las veces que se rompió la junta de culata ocurrieron en distintos rangos de temperatura, pasando por días fríos y también días cálidos, lo cual sugiere que la temperatura no es el problema. Robin había estado en el negocio de las carreras por más de 20 años y estaba convencido que el factor más importante era la suerte. “En las carreras de autos estás jugando siempre al límite de lo que se sabe y lo que no”, argumentó Robin. “Esto significa que siempre van a haber cosas que están fuera de tu control. Si querés ganar, tenés que tomar riesgos. Todo el mundo lo sabe. Los conductores arriesgan sus vidas y nosotros también ponemos en juego nuestra carrera profesional cada vez que salimos a las pistas. La emoción de este negocio pasa justamente porque uno puede ganar a pesar de los riesgos y desventajas”. Robin además agregó a su lista de argumentos la famosa *Primera Ley del Automovilismo*: nadie nunca ganó una carrera mirándola desde afuera.

BJ, Chris y Robin discutieron la situación de Carter Racing la noche anterior. La primera temporada había sido realmente un éxito desde todo punto de vista, con el auto terminando en el top 5 en 12 de las 15 carreras que completó. Como resultado, ya habían empezado a llegar varias ofertas importantes de sponsors, especialmente luego de la carrera de Dunham, donde terminaron primeros. *Goodstone* ya había decidido ser sponsor de Carter Racing para Pocono (dándole unos \$40,000 que realmente fueron una bocanada de aire fresco para la empresa) y estaba considerando un contrato anual de \$2 millones para el año que viene si el auto del equipo termina la carrera de Pocono dentro de los primeros 5. Tras reunirse con el director del área de automovilismo de Goodstone, BJ y Chris sintieron que habían tenido una respuesta favorable de parte de la compañía, pero

también era claro que este contrato estaba sujeto a la visibilidad que se generara en la última carrera.

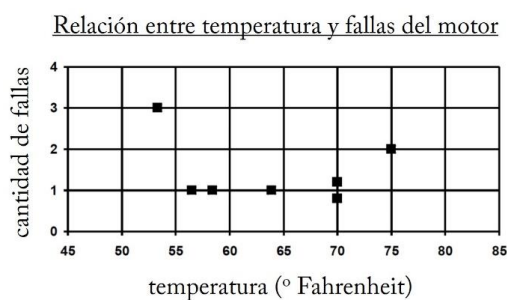
“BJ, nos queda una hora para decidir”, dijo Chris en el teléfono. “Luego de la carrera de Durham estábamos \$80,000 abajo. Desde Durham, obtuvimos los \$40,000 de Goodstone y pagamos los \$30,000 para entrar a Pocono. Si nos retiramos ahora, podríamos pedir la mitad de los \$30,000 de Pocono, perderíamos a Goodstone y además van a querer que les devolvamos \$25,000 de lo que nos ya nos dieron, es decir, que terminaríamos \$80,000 abajo.

Si corremos y terminamos en el top 5, tendríamos a Goodstone asegurado y podríamos sumar un auto nuevo para la temporada que viene. Pero vos sabés muy bien que si llegamos a correr y perder otro motor, nos fundimos y tendríamos que volver a empezar todo de cero. Perderíamos el sponsor de Goodstone, y los \$800,000 del contrato de la nafta. Ninguna compañía petrolera quiere salir en televisión abierta en un auto que explotó y está lleno de humo. Sin el contrato de la nafta, estamos muertos. Pensálo bien...hablá con Pat y Robin si lo necesitás...pero tenemos que tomar la decisión en la próxima hora.” BJ cortó el teléfono y miró por la ventana: era un día típico de otoño. Con los autos ya preparados y el público empezando a colmar las tribunas, se palpita un día de fiesta en Pocono. El cartel luminoso marca “40° Fahrenheit – 8:23 AM”.

Muestra 1: Nota de Robin Burns a BJ Carter enviada el día de la carrera de Pocono.

BJ,

Acá te mando los datos que me pediste acerca de las fallas del motor. Corrimos 24 carreras esta temporada, con temperaturas que fueron desde 53 hasta 82 grados Fahrenheit. Lo que planteó Pat no estaba mal en la teoría, pero como ves en los datos, la temperatura no es el problema. Hice una prueba para ver si había una correlación significativa entre temperatura y número de fallas, pero no encontré ninguna relación.



En comparación con otros equipos, la verdad es que nos fue muy bien esta temporada. Pudimos terminar 62.5% de las carreras y, de las veces que terminamos, quedamos en el top 5 un 80% de las veces. Nuestra tasa de motores fallidos fue de 29%, pero a esta velocidad uno siempre se encuentra con dificultades. La verdad es que a mí también me preocupa el tema de las fallas, pero uno puede enfocarse en esas 7 veces que tuvimos problemas o en las tantas otras veces que nos fue bien: salimos primeros 4 veces y contando todas las carreras terminamos en el top 5 la mitad de las veces. Si nos sigue yendo así de bien, no tengo dudas que vamos a tener muchos sponsors para la temporada que viene.

Robin