

Reglamento de los Concursos de Custom

CUSTOM DIECAST MEXICO

.com



La segunda serie de actualizaciones para 2017 de este reglamento se encuentran marcadas en “negritas” y en color rojo, mientras que las partes nuevas se encuentran redactadas en color rojo, para que sean fácilmente localizables para aquellas personas que ya lo hayan leído.

PRINCIPIO RECTOR DE LOS CONCURSOS DE CUSTOM DIECAST MEXICO

Todos los concursos de custom organizados por Custom Diecast México (CDM) se registrarán bajo el principio universal de que **el concepto y apego al tema del custom son tan importantes para su calificación en el concurso como el trabajo realizado en ellos, y en muchas instancias el concepto/tema toma incluso más relevancia que el trabajo que el custom tenga.**

Hacemos esto porque ningún concurso que se realiza en el país toma en cuenta el concepto de los autos a la hora de calificar; y los pocos concursos tematizados que conocemos tampoco toman en cuenta qué tan bien logrado está el concepto del auto, con que se apegue al tema de cualquier forma, por más vaga que sea, es suficiente.

Creemos que considerar el concepto/tema de los customs participantes debería ser algo *fundamental* para cualquier concurso, porque uno de los pilares del concepto de CDM desde que se fundó ha sido intentar promover la cultura automotriz a través de los customs que son presentados en la página.

Entendemos que realizar un concurso de esta naturaleza es difícil porque el jueceo representa un verdadero reto, ya que se requiere gente que sepa no solamente de carritos y su customización, sino también de cultura automotriz; es por eso que nos tardamos tanto en realizar un concurso propio. Encontrar jueces que cubrieran los 3 requisitos arriba mencionados nos tomó mucho tiempo, pero creemos que hemos encontrado a las personas adecuadas para juzgar un concurso con estas características.

Diferencia y relación entre Concepto y Tema

Aunque similares, estos dos aspectos no son lo mismo. El tema de un concurso es el que seguirán todos los customs participantes, mientras que el concepto de cada custom es único de cada pieza.

Tomemos como ejemplo el tema de drag racing/arrancones. Es un tema que tiene elementos perfectamente reconocibles para básicamente todos los coches de este tipo: llantas anchas, wheelie bars, etc., todas dictadas por la función de un coche de arrancones, que es acelerar en línea recta lo más rápido posible.

Desde ese principio, el tema se divide por naturaleza en conceptos, que es lo que el customizador plasmará en sus customs. Gasser, funny car, pro-mod, pista y calle, pro-FWD, y muchos otros tipos de coches de arrancones, todos con elementos distintivos de tal o cual estilo, desde aspectos gráficos como los tipos de calcomanías que debe llevar un gasser de época, hasta el tipo de toma de aire de un auto, o dónde van las

llantas de tracción en un coche FWD. Todos estos elementos serán cuidadosamente calificados en torno al concepto que se haya querido plasmar en el custom.

Cuando más trabajo en un custom es demeritorio

Muchas veces hemos visto que un custom está repleto de accesorios, detalles, calcas y otros elementos que a todas luces están puestos ahí sin un propósito claro, y sin que vayan con el tema o concepto del custom. Sentimos que esto muchas veces se hace para dar la impresión de que el custom tiene mucho trabajo encima, porque como hemos dicho, en muchos concursos se califica incluso en base a cuánto trabajo tiene un custom. A nuestro punto de vista, y de este manifiesto/reglamento, esto resulta por demás demeritorio, porque deja en claro que el custom se realizó sin ninguna idea de lo que se quería lograr, y muchas veces demuestra desconocimiento de la cultura automotriz.

Estos cambios “a lo loco” muchas veces arruinan un custom básicamente perfecto, y es uno de los principales aspectos del hobby con el que estamos peleados *a muerte*, por lo que modificaciones como estas serán altamente penadas en los concursos de CDM.

FECHAS Y TEMAS DE LOS CONCURSOS DE CUSTOM DIECAST MEXICO PARA 2017

Sábado 21 de enero: Reunión de convivencia

Sábado 4 de marzo: **Asia/Oceanía**

Sábado 29 de abril: **América**

Sábado 1 de julio: **Europa**

Sábado 2 de septiembre: **servicios públicos y privados**

Sábado 28 de octubre: **castings fantasiosos**

Sábado 2 de diciembre: Reunión de convivencia

Lugar de reunión: Avenida Sur 16 # 269, colonia Agrícola Oriental, Ciudad de México, a partir de las 2 pm

REGLAS GENERALES DE LOS CONCURSOS DE CUSTOM DIECAST MEXICO

1.- Los customs pueden estar basados en modelos a escala de cualquier marca, de una escala aproximada a 1/64.

2- Se permiten 4 autos para la categoría Basic por cada participante, y 3 autos por cada categoría restante por cada participante. Los autos que ya hayan participado en anteriores ocasiones en los concursos de Custom Diecast México no podrán participar nuevamente, pero sí podrán participar si antes han estado en otros concursos ajenos a CDM.

3- Los concursos de Custom Diecast México son presenciales. El custom que participe en el concurso debe estar en el lugar de la reunión.

4- Los customs deberán estar registrados en el concurso a nombre del customizador que los creó; no se permitirán “prestarnombres” ni varias identidades de una persona. **SIN EXCEPCION.** Si se encuentra un caso como estos el custom será descalificado de manera inmediata. Está permitido llevar un custom de un amigo o familiar si éste no puede asistir a la reunión, siempre y cuando sea registrado bajo el nombre de la persona que lo construyó.

5- Los customs deben rodar libremente sobre una superficie plana, a menos que el tema que manejen requiera que el custom sea estático (ejemplo: un auto abandonado con las llantas bajas, alguna aeronave).

6- Los customs participantes en el concurso deberán apegarse al tema que haya sido seleccionado para el concurso en cuestión; pueden llevarse otros customs no temáticos a la zona de exhibición de la reunión. Los customs no temáticos pueden participar en el concurso, pero enfrentarán una enorme desventaja al no cumplir los criterios de calificación requeridos, pues serán jueceados conforme a éstos términos.

7- Si hay dudas de a qué categoría de calificación pertenece alguno de los customs participantes, quedará a criterio de los jueces asignarlo a la categoría indicada, de acuerdo a lo que señala este reglamento.

8- De ser posible, llevar otro modelo del casting en el que está basado el custom, no importando el estado en el que se encuentre, para que los jueces tengan el panorama más claro posible para su calificación.

9- Si se ha intentado replicar u homenajear a un auto determinado, llevar de ser posible una foto o link (hay internet en la sede del concurso) o publicación para documentarlo, para que los jueces puedan tenerlo en cuenta al momento de la calificación.

10- Los customizadores que quieran participar en el concurso deberán aportar una donación voluntaria en especie –carritos, piezas, materiales. Lo conjuntado, a lo que se añadirán también piezas proporcionadas por el staff de CDM, conformará el premio a los ganadores de cada categoría del concurso. El “botín” será dividido equitativamente en cuatro partes, y luego por sorteo se decidirá qué persona se queda con cuál de los cuatro conjuntos de premios.

En el mismo tenor, se agradecerán *profundamente* las donaciones en especie que se quieran hacer para la realización de las reuniones en las que se llevan a cabo los concursos –botanas, refrescos, “cooperacha” para la comida- que si bien no forman parte del “botín” de premios, sí benefician a todos los asistentes.

11- Los customs ganadores de los tres primeros lugares de cada categoría del concurso aparecerán todos juntos en un post del blog de Custom Diecast México por cada categoría, con una pequeña sesión de fotos propia para cada uno, y con el debido crédito y reconocimiento a su customizador.

12- Este reglamento es perfectible. Cualquier punto no resuelto –que seguramente saldrán muchos con el paso de los concursos- será añadido a nuevas actualizaciones, que serán distribuidas de nuevo entre la comunidad de customizadores conforme a los cambios.

CUSTOMS DEL INTERIOR DE LA REPUBLICA Y EXTRANJERO

A partir de este año abrimos la participación a los customs del interior de la República y del extranjero, respondiendo a las peticiones que nos hicieron varios colegas customizadores de otros estados del país acerca de poder participar en nuestros concursos.

Los customs pueden ser enviados para participar, pero tendrán que ser llevados al concurso y retirados de él por una persona ajena al staff de Custom Diecast México. Adoptamos esta resolución debido a que todos los miembros del staff, incluso los jueces –tal como lo especifica este reglamento- pueden participar en los concursos, por lo que habría un claro e inevitable conflicto de interés si alguno de ellos se encargara de la recepción y participación de los customs foráneos.

Para poder participar, el o los customs deberán ser llevados al lugar del concurso por una tercera persona – amigo o familiar del customizador- que se hará responsable de su presencia en el concurso, y también será responsable de llevarse el o los customs del lugar del concurso. **OJO**, esto es especialmente relevante porque a veces la calificación puede ser tardada; quien vaya como responsable de los customs deberá tener disposición de tiempo. Esta persona también recibirá el premio en caso de que el custom llegase a ganar algún reconocimiento; en caso de ganar un 1er lugar, esta persona representará también al customizador en la rifa de los conjuntos de premios.

Esta persona, o alguien cercano, deberá ponerse de acuerdo con el customizador para el envío del o los customs a la Ciudad de México para participar en el concurso, y de su regreso al lugar de origen, así como de su reconocimiento y “botín”, en caso de haber ganado un 1er lugar.

Se sugiere *ampliamente* enviar una explicación escrita o dicha acerca del custom, que elabore sobre su concepto y detalles de su ejecución, sobre todo si no son evidentemente notables, para que nuestros jueces tengan el mejor panorama al momento de la calificación, ya que los customizadores ausentes enfrentan una inherente desventaja al momento de la calificación con respecto a los que sí están presentes y pueden interactuar con los jueces.

PREMIO DE LA CÁSCARA

En cada concurso, el staff de Custom Diecast México otorgará el “Premio de la Cáscara”, al mejor rescate de todo el concurso. Este premio es colateral al concurso y no tiene nada que ver con el jueceo de tal, el staff lo escogerá por su propio gusto y criterio.

A diferencia del jueceo, en donde se toma en cuenta la significancia y relevancia de las piezas restauradas, el staff no tomará en cuenta esto para el Premio de la Cáscara, eligiendo el rescate que, simplemente, más les guste. Debido a esto, es posible que en algún concurso no se entregue el premio, simple y sencillamente porque al staff no les gustó ninguna de las piezas presentes como para otorgarlo.

Para participar, es necesario que los customizadores lleven una foto de cómo estaba su pieza antes de que fuera rescatada, ya sea impresa o digital –en un celular, por ejemplo- para poder constatar que efectivamente el custom está basado en una “cáscara”. Sin la fotografía, el custom no podrá participar ya que no habrá manera de comprobar que fue rescatado.

El premio consiste en un post propio en el blog de Custom Diecast México, con una sesión de fotos del custom y el debido reconocimiento al customizador por haber rescatado la pieza.

CUSTOMIZER OF THE YEAR

A partir de este año Custom Diecast México otorgará el premio "**Customizer of the year**". Durante el año, los customizadores que participen en nuestros concursos se harán acreedores a puntos, y al finalizar el año el customizador que haya obtenido la mayor cantidad de puntos durante todo el año se hará acreedor a este premio especial, que será entregado en la última reunión de convivencia del año. El "Customizador del año" será reconocido en un post propio en el blog de Custom Diecast México en el que se detallará cómo y por qué se hizo acreedor al premio.

La puntuación será llevada de la siguiente forma:

1er lugar: 5 puntos.

2do lugar: 4 puntos.

3er lugar: 3 puntos.

Mención honorífica: 2 puntos (dos menciones por categoría).

Participación en cada categoría: 1 punto (un total de 4 si se participa en todas las categorías, no importa la cantidad de customs inscritos en cada una).

Ejemplo hipotético de cómo funcionará la puntuación: si el "customizador1" gana 1er lugar en las 4 categorías de un mismo concurso se le otorgarán 20 puntos, más 4 puntos por participar en las 4 categorías, para un total de 24 puntos. En cambio, si el "customizador2" participó en todas las categorías pero no ganó ningún lugar se lleva 4 puntos por el simple hecho de participar.

El total de los puntos que obtenga cada customizador en cada concurso será registrado en un archivo de Excel formulado para llevar la cuenta exacta de los puntos. Después de cada concurso, será actualizado con las nuevas estadísticas. Este archivo será público –se dará a conocer después de llevado a cabo el primer concurso del año– y podrá ser consultado en cualquier momento.

CALIFICACION:

La calificación de los concursos de CDM la realizarán 2 jueces que han sido cuidadosamente escogidos por el staff de CDM debido a su conocimiento tanto del hobby como de la cultura automotriz, por lo que estamos seguros de que están plenamente capacitados para reconocer la complejidad y sentido de las modificaciones realizadas a cualquier custom, así como su apego al tema del concurso, y si el concepto del custom está bien realizado y logrado, siempre de acuerdo al tema de cada concurso.

- Cada juez califica dos categorías de las cuatro existentes. Si alguno de los jueces desea participar en el concurso y una de sus piezas llegase a estar en una categoría que a él le toca calificar, delegará su competencia de calificación, solamente en el caso de sus piezas, al otro juez.
- Si alguno de los jueces llegase a faltar el día del concurso, un miembro del staff de CDM tomará el rol de juez; si dicho miembro está participando en el concurso, se aplicará el punto anterior para calificar sus customs. Los puntos anteriores son en ánimo de que todos puedan participar en los concursos y nadie tenga que "sacrificarse" para ser solo juez sin poder participar.
- Los jueces tendrán la posibilidad de preguntar a los customizadores acerca de sus customs en el momento de la calificación, para poder tener el mejor panorama posible para calificar cada custom participante.
- Si el customizador así lo desea, en caso de que no gane, podrá solicitarle a los jueces que le informen cuál fue su criterio para tal decisión. Sugerimos en la medida de lo posible interpelar a los jueces, pues la crítica constructiva siempre ayuda a mejorar a futuro.
- Las decisiones finales de los jueces serán inapelables, ni siquiera por el propio staff de CDM.

CATEGORIAS DE LOS CONCURSOS DE CUSTOM DIECAST MEXICO

Categoría Basic: Debe respetarse la pintura original del auto; solamente se permiten modificaciones básicas. El principio de esta categoría es intentar atraer a gente nueva al hobby, y también porque muchos autos con mucho potencial sólo necesitan algunos cambios para verse mucho mejor que como los encuentras en la tienda.

Modificaciones permitidas:

- Cambio de llantas.
- Modificaciones a la altura del auto.
- Detallado general: interior, carrocería, motor, chasis.
- Modificaciones a la pintura: Añadir otro tono, borrado de tampos, adición de los mismos.
- Adiciones menores: spoilers, rollcages, faros, escapes, espejos, etc.

NUEVO LINEAMIENTO PARA LA CATEGORÍA BASIC

Para poder participar en esta categoría, un custom deberá conservar visible por lo menos el 50 por ciento de su pintura original; si fuese un menor porcentaje, pasará automáticamente a Repaint.

Categoría Repaint: Mismos principios que la Categoría *Basic*, con la diferencia del obligatorio cambio de pintura. Este es el custom “completo” más básico.

Modificaciones permitidas:

- Cambio completo de pintura, adición de tampos.
- Cambio de llantas.
- Modificaciones a la altura del auto.
- Detallado general: interior, carrocería, motor, chasis.
- Adiciones menores: spoilers, rollcages, faros, escapes, espejos, etc.

NUEVOS LINEAMIENTOS PARA LAS CATEGORÍAS BASIC Y REPAINT

Decidimos darle un enfoque más concreto a estas dos categorías –Basic, incentivar la creación de customs sencillos en principio y elaboración, y Repaint, el re-acabado de la pintura del custom- hemos decidido sentar bases específicas para las modificaciones permitidas en ambas categorías, que están delineadas en los siguientes puntos:

ACCESORIOS

- 5 accesorios en todo el custom como máximo. Esto incluye los cambios realizados al interior del custom, como cambio de volante, asientos o colocación de paneles de puertas. Los accesorios que se coloquen en pares serán contados como uno solo; ejemplo: los dos espejos son un solo accesorio.
- Los accesorios compuestos de varios elementos deberán tener como máximo 2 componentes, ejemplo: espejos retrovisores que se componen de dos elementos -el brazo y el espejo- son válidos; una caja de redilas fabricada de scratch con palitos de madera, ya no lo será, y el custom pasará automáticamente a Modified.
- La excepción a la regla anterior será una jaula antivuelcos, que puede tener todos los elementos que sean necesarios para que esté bien compuesta. Esto lo hacemos para no limitar el concepto de un auto de carreras que llegara a necesitarla.
- Solamente se permite la colocación de accesorios con adhesivo, no se permiten perforaciones completas de ningún tamaño en la carrocería para colocar accesorios.

MODIFICACIONES

- Solamente se permiten dos aplicaciones de epóxica en todo el custom. Las aplicaciones deben ser sencillas en naturaleza y realización, ejemplo: tapar el agujero de una torreta es válido, tapar un quemacocos completo ya no lo sería. Aplicaciones más complejas mandarán al custom automáticamente a Modified.
- Los accesorios realizados con epoxica están permitidos siempre y cuando sean sencillos en su elaboración; un spoiler delantero es permitido, un body-kit completo o salpicaderas ensanchadas ya no, debido a la complejidad que conlleva realizar estos componentes. Modificaciones como estas mandarán al custom automáticamente a Modified. Un accesorio de epoxica cuenta como una de las dos aplicaciones.
- Las modificaciones a la carrocería permitidas en Basic para colocar accesorios se limitan solo a rebajar la carrocería, el chasis o el interior de forma limitada para colocarlos; ejemplo: rebajar un poco la carrocería o

el chasis para colocar un escape es válido; rebajar la mayor parte de la fascia trasera para colocar un difusor ya no lo es, y mandaría al auto directo a Modified.

CHASIS

-Si bien está permitido alterar la altura del custom, no se permiten modificaciones demasiado significativas al chasis para lograrlo, ejemplo: limar o rebajar demasiado un chasis para bajar el coche lo más posible, o cambiar muchos elementos del mismo para levantar una camioneta. Cambios demasiado extensos al chasis harán que el custom pase inmediatamente a Modified.

-El cambio de un chasis por otro remitirá al custom a Radical, a excepción de que el cambio sea por un chasis igual al original o de otra versión del mismo casting; ejemplo: cambiar el chasis por uno igual al original pero de metal, para poder pulir los cromos, o cambiarlo por uno con otro acabado, por ejemplo, pasar de cromo dorado a cromo neutro. Si, en cambio, el chasis es un reemplazo directo del original pero cambia la "personalidad" del custom, por ejemplo, pasar de un chasis levantado en una camioneta a uno achaparrado, dicho cambio remitirá el custom a Modified.

INTERIORES Y CRISTALES

-La sustitución de la pieza de los vidrios de un custom está permitida siempre y cuando sea por una pieza igual -para cambiar de color los cristales de un custom, por ejemplo.

-La realización de vidrios con acetato u otros materiales también será válida siempre y cuando los nuevos cristales mantengan la esencia original de los que reemplazan; está permitido que falten las ventanas laterales para simplificar su ejecución. Estos contarán como un accesorio en el custom de los 5 permitidos, no importando las piezas de vidrio que se hayan fabricado.

-La modificación de la pieza de los cristales mandará al custom directamente a Modified; ejemplo: abrir las ventanas laterales de un custom, o un quemacocos. En caso de ventanas abatibles que abran y cierren, éstas contarán como pieza móvil y mandarán al custom a Radical.

-Cambios demasiado extensos al interior del custom, lo remitirán a la categoría Modified.

-La sustitución de la pieza del interior por otra está permitida siempre y cuando sea por una pieza igual a la reemplazada; ejemplo: cambiar el color del interior de un custom. La sustitución de la pieza del interior distinta a la original mandará al custom directamente a Radical; ejemplo: cambiar el interior de un coche de calle por uno de carreras, con jaula, un solo asiento, etc.

Si hay dudas respecto a la validez de una modificación en un custom de estas categorías, quedará a criterio de los jueces su resolución.

Categoría *Modified*: En esta categoría se permiten modificaciones y adiciones más significativas al custom, que no signifiquen una desviación sustancial del aspecto general del auto; por ejemplo, un agujero en el cofre para un supercargador, o un alerón de "cola de pato". Si hay duda de qué tan significativa es una de estas modificaciones para que el custom esté en esta categoría o en alguna otra, quedará a criterio de los jueces su resolución.

Modificaciones permitidas:

-Cambio completo de pintura, adición de tampos.

- Cambio de llantas.
- Modificaciones a la altura del auto.
- Detallado general: interior, carrocería, motor, chasis.
- Cortes significativos en la carrocería pero que no cambien de manera sustancial la apariencia general del auto.
- Adiciones significativas a la carrocería pero que no cambien de manera sustancial la apariencia general del auto.
- Modificaciones al chasis que no lo alteren de manera sustancial.

NUEVOS LINEAMIENTOS PARA LA CATEGORÍA MODIFIED

Como con las categorías anteriores, pensamos que era necesario darle un enfoque más definido a Modified, por lo que decidimos centrarla en los accesorios de un custom. En esta categoría se permitirán accesorios de todo tipo sin límites de realización. También se permitirán modificaciones a la carrocería que no afecten sustancialmente su apariencia. Esto se delinea a continuación.

- Están permitidos los cortes y perforaciones completas, siempre y cuando no se afecte demasiado la apariencia original de la carrocería. Ejemplo: puede abrirse un agujero en el cofre para un supercargador, pero no puede cortarse todo el cofre, esto mandaría al custom a Radical.
- Se permiten aplicaciones ilimitadas de epoxica en la carrocería, siempre y cuando no afecten radicalmente la apariencia del auto. En caso de elementos fabricados con epoxica, como body kits, dependerá de su complejidad si el custom permanece en Modified o pasa a Radical. Ejemplo: un set de salpicaderas ensanchadas y un spoiler serían válidos en Modified; un kit completo que altere mucho la apariencia del custom lo mandaría a Radical.
- Están permitidas modificaciones sustanciales al chasis o base del custom, siempre y cuando éste conserve su entereza y esencia original. Ejemplo: limar mucho el chasis para bajar un coche lo más posible, o montar los ejes por fuera para levantarlo sería válido en Modified, pero un chasis compuesto de varios elementos de otros chasis, o hechos a mano, mandaría el custom a Radical.
- Elementos funcionales fabricados en el chasis, como suspensión o dirección, mandarán al custom directamente a Radical.

Categoría Radical: En esta categoría no hay límites a las modificaciones permitidas, todo dependerá de la creatividad y recursos de cada customizador. Un custom multielemental (un auto con remolque, o jalando otro auto, o con partes movibles, etc) entra en esta categoría por *default*, así que sean cuidadosos con sus *entrys*.

Modificaciones permitidas:

- Cambio completo de pintura, adición de tampus.
- Cambio de llantas
- Modificaciones a la altura del auto.
- Cambio de chasis

- Piezas o porciones de la carrocería hechas a mano
- Cortes a la carrocería y chasis
- Piezas de la carrocería que abran y cierren, o móviles en algún otro sentido
- Uniones de carrocerías y chasis
- Cambio a la altura del auto
- Cambio de llantas
- Adición de todo tipo de accesorios a la carrocería o chasis
- Cambio de interiores
- Detallado general
- ¡Básicamente cualquier cosa que se les ocurra!

RESCATES COMO CRITERIO DE DESEMPATE

Se le llamará un “rescate” a un custom que tenga de base un auto ya jugado o maltratado, que haya sido “vuelto a la vida”. Este puede ser una restauración o un custom con muchas modificaciones. Si hay empate entre dos customs y uno de ellos es un rescate, este ganará. Si hay empate entre dos rescates, se tomará en cuenta la significancia y relevancia de las piezas restauradas; no es lo mismo un Veyron Hot Wheels medio jugado que un Lesney de los 60 regresado a la vida.

Para poder comprobar que el custom fue un rescate, el customizador deberá llevar impresa o en su móvil una foto de cómo estaba el coche cuando comenzó a trabajar en él; sin la foto, no podrá comprobarse que el custom es un rescate. No se harán excepciones, así que hay que hacerse al hábito de tomar fotos de nuestras “cáscaras”.

CONCEPTO COMO CRITERIO DE DESEMPATE

En caso de un empate entre dos o más customs, los jueces podrán definir al ganador en base al concepto de cada uno.

Si un custom tiene un concepto más definido que los otros, está bien apegado a tal, y bien logrado técnicamente, ese custom tendrá preponderancia sobre los otros. Esto no significa que vaya a ganar el custom más complejo, sino el mejor redondeado en cuanto a tema, concepto y ejecución, pero sí tendrá peso en la decisión la complejidad del concepto del custom.

Ejemplo hipotético de cómo funciona: empatan dos customs tematizados como coches de arrancones, ambos con un nivel técnico equivalente; uno de ellos está realizado como un coche de arrancones “genérico” y el otro como un coche estilo *pro-street* de los años 90, con pintura pastel monocromática, y gráficos y ruedas de la época. A pesar de tener el mismo tema y un nivel de acabados equivalente, el *pro-streeter* ganaría debido a que tiene un concepto más definido, está bien apegado a él y está bien logrado.

Esto recompensará al customizador que haya puesto esfuerzo extra por definir bien su custom, e incentivará a los participantes a planear proyectos más complejos, cohesivos y mejor investigados, aumentando así su conocimiento acerca de cultura automotriz, de acuerdo a los principios rectores de nuestro concurso.

Este criterio podrá ser combinado con el de restauraciones para desempatar alguna categoría.

CRITERIOS DE CALIFICACION

TRABAJO EN CARROCERIA

Del 1 al 5, 1 siendo el menor puntaje posible, 5 el mayor.

Se tomará en cuenta la calidad del trabajo realizado en el custom antes de repintar, como cortes o reparación de partes si aplicara (ejemplo: recreación de postes rotos). También aquí se calificará la calidad del trabajo hecho a mano en el coche, como adiciones de epóxica, uniones, etc.

Aspectos técnicos a calificar del criterio de trabajo en carrocería:

- Limpieza en los cortes y perforaciones, así como proporción correcta para el propósito que se les haya dado.
- Limado y rebajado de las marcas del vaciado en el molde y defectos del casting, y la limpieza de este trabajo.
- Limpieza del trabajo si se ha tapado algún agujero en la carrocería; que no se vea el relleno luego de pintar. Ejemplo: tapar el agujero de una torreta para convertir una patrulla en coche civil.
- Limpieza de las uniones de dos carrocerías o de paneles de otra carrocería; que no se noten los cortes y las carrocerías queden parejas. Poner especial atención en el ancho de los dos autos si se van a unir.
- Buen acabado de las piezas hechas con epóxica; que no se les vean marcas de huellas digitales o del lijado. También se calificará que se vean bien proporcionadas y formadas; ejemplo: salpicaderas ensanchadas "gordas" o bulbosas porque no se lijaron adecuadamente.
- Limpieza en los cortes si hay partes que abran y cierren; también se calificará qué tan bien embonan o emparejan las piezas una vez cerradas. Igualmente se observará si los bordes del metal cortado fueron retrabajados y pintados.
- Calidad en la reparación o sustitución de postes u otras partes faltantes en caso de que aplique.

Aspectos conceptuales a calificar del criterio de trabajo en la carrocería:

- Abstenerse de unir o pegar coches sin sentido; si van a intentar un proyecto de unión, que sea con algún concepto en mente, y siempre en apego al tema del concurso. Buen ejemplo: convertir algo en una guayín; mal ejemplo: convertir algo en una monstruosidad sin sentido, alargada, con 8 ejes, 3 motores y cosas por el estilo.
- Procurar que los elementos hechos a mano en el auto guarden las proporciones adecuadas, y una forma apegada al elemento real que quieren representar.

- En el caso de elementos de epóxica como body kits u *overfenders*, procurar que estos vayan con el concepto del custom y que tengan sentido; ejemplo: ¿Para qué quieres *overfenders* en un coche cuyas ruedas están muy metidas?
- Si el custom abre puertas, cofre o cajuela deben procurarse también acabados para el interior de dichos espacios; esto es especialmente grave cuando en la cajuela no hay nada al abrirla.
- Si el custom tiene piezas que abren y cierran, procurar que la apertura de las mismas asimile el sentido de apertura del auto real en el que está basado; ejemplo: cajuelas o cofres que se abran al revés. Sabemos que hay excepciones al respecto incluso en la vida real (ejemplo: la nariz entera de un gas ser que se abre hacia adelante) pero esto tendrá que estar justificado por el concepto del custom. Si no hay manera de “abrir” un coche más que al revés, y esa va a ser la justificación, abstenerse de hacerlo.
- Los paneles totalmente removibles son perfectamente válidos si el concepto del custom así lo amerita, sin ser necesario que abra o cierre con un mecanismo de bisagra; ejemplo: la nariz entera de un coche de arrancones que se retira para acceder al motor. En caso contrario, si el panel se retira solo por retirarse podría ir en detrimento del custom. Esto será dictado por el concepto del custom, así que poner especial atención en este punto si aplicase.

PINTURA

Del 1 al 5, 1 siendo el menor puntaje posible, 5 el mayor.

Se tomará en cuenta calidad del acabado y su apego al tema y concepto del custom. En esta misma categoría se tomará en cuenta si el custom tiene tampos o decals pero no como un elemento que le añada puntos a la calificación final del criterio, sino considerando si éstos van acorde al tema y concepto del custom.

Aspectos técnicos a calificar del criterio de pintura:

- Buena aplicación de la pintura, así como su brillo y lustre.
- Texturas de la pintura. No todo en un coche brilla, gran error cubrir todo bajo el *clear*.
- Tampos bien colocados y alineados. Se tomará muy en cuenta el problema de la transparencia de los tampos; ejemplo: si se aplica un tampo amarillo impreso en papel transparente, sobre una superficie azul, este se verá verde, lo cual es un error grave. Tomar en cuenta si los tampos deben ser impresos en papel blanco o transparente.
- Resolución de los tampos. Que no se vean pixeleados y sean de buena calidad, totalmente legibles y distinguibles.
- Procurar que los tampos no se “coman” por el *clear*; aunque sabemos que esto a veces es difícil de evitar.
- Si el custom lleva números o letras blancas sobre una superficie de color, u oscura, se calificará si los tampos están bien logrados. Ejemplo: números blancos en una superficie roja, impresos en un cuadro de papel blanco con fondo rojo, esperando que “empareje” con la pintura roja es un error grave. Si no hay manera viable de aplicar tampos blancos sobre superficies oscuras o de color, instamos *fuertemente* a abstenerse de hacerlo y considerar otro proyecto.

-Si el custom lleva dos o más tonos, franjas, u otro elemento que requiera de enmascarillado, se calificará la pulcritud del mismo; nada de líneas “mordidas”.

-Si el custom es para la categoría Basic, (conservando la pintura original) y se van a borrar los tampos originales, procurar quitar los restos de la pintura del tampo de los resquicios que quedan en las líneas de cierre de puertas, cofre o cajuela.

-Si el custom incorpora “wheathering”, avejentamiento u óxido, se tomará en cuenta que el efecto corresponda bien con la escala del auto, que esté aplicado en los lugares donde un coche real usualmente se oxida, y que esté bien logrado. También se tomarán en cuenta las texturas del tratamiento.

Aspectos conceptuales a calificar del criterio de pintura:

-Colores acordes a la época representada en el custom, en caso de que aplique, son un gran plus.

-Colores acordes a la tendencia o estilo representado en el custom, en caso de que aplique, son también un gran plus.

-Si el custom incorpora tampos, que sean adecuados al concepto que representa el custom. OJO: El incorporar tampos NO NO NO añaden puntos al custom, pero sí puede demeritar *mucho* su calificación si están de más. Si el custom no necesita tampos NO le pongan solo por ponerle. No podemos enfatizar esto lo suficiente.

-En caso de ser calcas de marcas, que éstas correspondan con el concepto del custom. Ejemplo: una calca de HKS en un gasser; una calca de Edelbrock en un coche de rally son graves errores. Sean coherentes y cohesivos.

-En caso de ser tampos de categorías de carreras, aplicar las adecuadas al tipo de auto y concepto del custom.

-Decoraciones de carreras en marcas o autos ajenos a los que los portaron son altamente cuestionables. Ejemplo clásico: la decoración de BRE en una pick up, trailer, auto exótico. Evitar esto a toda costa. Sin embargo, podría ser viable si la decoración es aplicada a un auto de la misma marca o tipo del que la usó originalmente; de nuevo ejemplo clásico: la decoración BRE en un Skyline, o la Dastun wagon; no es históricamente correcto pero son autos viables como tributo. Sean ingeniosos al momento de adaptar las decoraciones.

-No oxidar sólo por oxidar si esto no es parte del tema general del custom. Hemos visto customs con óxido en partes que en un auto real son de plástico. No necesitamos decir que es de los errores *más graves*.

RINES Y LLANTAS

Del 1 al 5, 1 siendo el menor puntaje posible, 5 el mayor.

Tal vez la modificación más relevante en un custom es el cambio de llantas; de hecho el “Wheel swap” es casi una categoría per sé dentro del hobby... y por lo mismo, es también la modificación que más puede echar a perder un custom.

Aspectos técnicos a calificar del criterio de rines y llantas:

- El custom debe rodar perfectamente sobre una superficie plana, incluso con llantas de goma. También se calificará si las 4 ruedas contactan con el piso al parejo; nada de customs con 3 patas... o 2.

- Las ruedas utilizadas deben coincidir lo mejor posible con la escala del auto en el que han sido aplicadas.
- Los ejes deben estar bien ajustados; un eje con "juego" es un detrimento grave.
- Las llantas deben tener buena postura con respecto al custom; cuando las llantas sobresalen 3 cm de cada lado sin propósito se ve horrible.
- Si los rines han sido pintados o detallados se calificará la limpieza y precisión de este trabajo.
- Si se fabricaron rines o llantas para el custom se calificará la limpieza de su ejecución; tanto si son reproducciones en resina, como si son fabricados a partir de dos juegos de llantas o tubo –los famosos “progresivos”, por no encontrar una mejor manera de llamarlos. Así mismo, si las llantas se fabrican con termofit, que éste no tenga letras en su superficie.

Aspectos conceptuales a calificar del criterio de rines y llantas:

- No no No nO NO **NOOOOOOOOOOOOO** poner “gomas” nada más por poner. Por amor a todo lo bueno, no lo hagan. No podemos enfatizar lo suficiente esto. Hemos visto buen custom tras buen custom arruinado por una pobre selección de ruedas que no les van, pero que “tenían que tener sus gomitas”. Es la peor y, tristemente, más sencilla forma de arruinar un custom.

Tener llantas de goma **NO** añadirá puntos en la calificación a ningún custom, pero sí puede bajarla *radicalmente* si, solo “por traer gomitas”, los rines y llantas no van con el concepto del custom. Es totalmente preferible un custom con llantas de plástico de línea básica, pero que vayan con el tema del custom, que uno con llantas de goma con rines risiblemente contrarios al concepto del custom. Siendo este uno de los aspectos más críticos de un buen custom, va a ser uno de los más drásticamente calificados por los jueces.

- El estilo de los rines que tenga el custom debe ir acorde con su concepto. Rines estilo muscle-car en un Lamborghini, o BBSs en un hot rod tradicional son un enorme POR DIOS NO. Cuidado también con los colores y acabados de los rines.

- El tipo de llantas que tenga el custom debe ir acorde con su concepto. Llantas cara blanca en un GTR, o slicks de NASCAR en un camión repartidor de Coca Cola son otro enorme POR DIOS NO.

- En muchas ocasiones el concepto dictará el tipo de llantas que debe usar un custom. En el caso del tema de drag racing, por ejemplo, slicks enormes y gordas son prácticamente inevitables. *A toda costa* procurar que, cuando sea el caso, las ruedas usadas sean las adecuadas al tema y concepto del custom. Cuidar anchura, dibujo y perfil de la llanta según sea el caso.

- En caso de utilizar rines progresivos, que éstos de veras sean progresivos. Hemos visto sets de estos rines con la misma profundidad de cama tanto adelante como atrás.

INTERIORES Y CRISTALES

Del 1 al 5, 1 siendo el menor puntaje posible, 5 el mayor.

Estas dos áreas muchas veces son descuidadas por muchos customizadores, pero pueden ser claves para redondear el tema o concepto de un custom.

Aspectos técnicos a calificar del criterio de Interiores y Cristales

- Los interiores deben estar tan detallados como sea posible, especialmente si están totalmente a la vista, como en un auto convertible. Se recomienda fuertemente cambiar el volante por uno con brazos y huecos si el original es un trozo de plástico sólido.

- Si se cambia de color un interior, se calificará que tenga texturas adecuadas en todos sus elementos; los asientos de un coche no brillan como metal. Especial atención en esto. Basta una o dos capas de transparente mate para resolverlo.

-Si es posible, darle a la parte interior de la carrocería del auto –toldo, paneles laterales- el mismo color y acabado del interior, para darle cohesión al interior del custom. Se exhorta a intentar fabricar paneles interiores de las puertas en caso de que el casting no los tenga, como ocurre con algunos carritos viejos cuya pieza interior no era “envolvente”.

- Si se fabrican o cambian elementos del interior, que mantengan una adecuada proporción con todo lo demás; ejemplo, una palanca de velocidades exageradamente grande es un *no-no*. También que tengan una forma fiel y apegada al elemento real que quiere representar, y que esté detallado con las texturas adecuadas.

- Si se fabrica una jaula antivuelcos o rollbar, se calificará el acabado de la jaula en caso de que éste sea evidente; ejemplo: una jaula pintada y acojinada en los lugares correctos es un excelente detalle.

- Si los vidrios fueron restaurados, procurar que queden lo más transparentes y parejitos posible.

- Si la pieza de los vidrios tiene elementos “detallables” como los limpiadores, detallarlos con cuidado.

- Si los vidrios fueron refabricados, procurar en lo posible mantener la curvatura correcta de los parabrisas y medallones; así mismo, tener cuidado a la hora de instalarlos para que no se vean rastros de pegamento.

Aspectos conceptuales a calificar del criterio de Interiores y Cristales

- Ante todo, que la decoración y los elementos del interior de un auto vayan con el tema y concepto del custom; asientos de carreras en un hot rod tradicional, vestiduras de sarape mexicano en un Ferrari o una jaula antivuelcos en un lowrider son absolutamente incoherentes.

- Si se fabrica una jaula antivuelcos o rollbar, procurar siempre que sea posible que esté fabricada como una jaula real, con sentido, y no solamente que sean un montón de tubos pegados “a lo loco”.

- En el caso de coches de carreras, no todos lucen igual por dentro, es distinto el interior de un gasser de los 60 a un coche de rally. Procurar que los interiores de los autos de competencia sean lo más fieles posibles a sus contrapartes reales.

- En la mayoría de los casos, los vidrios de colores son un no definitivo y, de ser posible, deben ser cambiados por vidrios transparentes, ahumados, o ya de pérdida azul claros. En algunos casos los vidrios de colores podrían ser válidos, pero eso se dictará por el concepto del custom.

CHASIS

Del 1 al 5, 1 siendo el menor puntaje posible, 5 el mayor.

Otro aspecto que llega a ser poco cuidado por muchos customizadores, pero que a veces es vital para lograr un buen acabado general de un custom.

Aspectos técnicos a calificar del criterio de Chasis:

-Se calificará la calidad y limpieza de los cortes, perforaciones y otras modificaciones hechas al chasis para albergar elementos como escapes, difusores, etc.

- Si se añaden elementos o accesorios al chasis de un custom, estos deben conservar una proporción adecuada respecto a la escala del auto, y deben tener una forma fiel y apegada al elemento real que representan, y estar detallados con las texturas adecuadas.
- Si se busca levantar un custom colocando los ejes por fuera del chasis, procurar integrar los elementos al chasis de la mejor forma posible.
- Si se van a incorporar elementos de la suspensión a un chasis, procurar que vayan de acuerdo al concepto del custom; un gasser con coil-overs frontales es un *no* definitivo.
- En algunos casos la base de un carrito puede contener elementos que en un auto real serían parte de la carrocería; por ejemplo, muchos muscle-cars tienen paneles debajo de las defensas que en su contraparte real serían parte de su carrocería. Se calificará si estas partes han sido pintadas al color de la carrocería y tienen un acabado equivalente a esta.
- Se calificará la forma en que esté cerrado el custom, ya sea con tornillo o remache o de alguna otra manera, siempre que esto aplique.

Aspectos conceptuales a calificar del criterio de Chasis:

- *Stance, stance, stance!* La postura y altura de un auto es uno de los aspectos más importantes en un custom, ya sea un simple cambio de llantas o uno cuyo concepto requiera una stance bien definida, como la nariz arriba de un gasser o las llantas chuecas de un coche "stanceado". Este aspecto será muy importante a la hora de la calificación, así que no escatimen esfuerzos para lograr la stance más adecuada al concepto del custom.
- Muchas veces un chasis de metal puede notarse demasiado bajo el auto. Sugerimos pintar el chasis de negro para "disfrazarlo" en caso necesario.
- En caso de un cambio completo de chasis, o de un chasis formado por "pedacería" de otros chasis, intentar armonizar de la mejor manera todos sus componentes, y darle un buen acabado. También tomar en cuenta qué tipo de tracción tiene el auto para incorporar este aspecto al chasis custom.
- Detalles en el chasis como suspensiones, diferenciales y otros elementos pueden añadir mucha vida a un custom, pero siempre hay que cuidar que vayan acorde con el concepto del custom.

ACCESORIOS Y ACABADO GENERAL

Del 1 al 5, 1 siendo el menor puntaje posible, 5 el mayor.

Las adiciones finales pueden ponerle un perfecto toque final a un custom, o echar a perder un buen trabajo. Así mismo el cuidado que se ponga en el detallado y acabado final.

Aspectos técnicos a calificar del criterio de Accesorios y Acabado general:

- Los accesorios aplicados en un custom deben guardar la mayor proporción posible; espejos que parecen de camión en un Ferrari, un escape desproporcionadamente grande, o el clásico v8 supercargado enorme que

ocupa todo el cofre son detrimentos graves. Si no hay manera de incorporar un accesorio a escala correcta, mejor no ponerlo.

- Los accesorios del custom deben tener una forma fiel y apegada al elemento real que representan, y estar detallados con las texturas adecuadas.

- La instalación de los accesorios debe ser lo más limpia posible; no huellas de pegamento, plastilina o marcas de dedos.

- Se calificará la limpieza y precisión del detallado final en todos los aspectos del custom.

- Se calificarán también las texturas del detallado; cosas como molduras de plástico, madera o cromo no lucen igual que el metal pintado; respetar en todo lo posible las texturas. Grave detrimento cubrir todo bajo el transparente brillante que cubre la pintura.

Aspectos conceptuales a calificar del criterio de Accesorios y Acabado general:

-Si van a incorporarse accesorios o adiciones a un custom, que estos tengan algún sentido o propósito con respecto al tema y concepto del custom. Que un custom tenga muchas "cosas" no le otorgará puntos, pero sí puede disminuir su calificación si están ahí sin ningún sentido.

-El detallado general puede ayudar a concretar el estilo o concepto de un custom; jugar con el color de molduras, rines y otros elementos puede darle a un custom un look diferente que complemente las otras modificaciones realizadas.

CASTINGS Y CUSTOMS FANTASIOSOS

Los concursos de CDM no están cerrados a utilizar castings fantasiosos o ficticios, ni a customs fantasiosos. Una parte innegable del hobby es dejar fluir la imaginación y formar creaciones únicas, ya sea a partir de uno de los muchos castings ficticios en el mercado, o formando uno de varios castings. Sin embargo, también serán juzgados de acuerdo al tema del concurso y de acuerdo al concepto que manejen, por lo que la gran mayoría de los lineamientos en este reglamento aplican aún a customs basados en autos fantasiosos.

CONSEJOS GENERALES

-Documentarse, investigar, preguntar. Si tienen dudas de hacia dónde ir con el concepto o tema de su custom, hoy más que nunca es muy sencillo investigar; si por sí mismos no pueden encontrar la respuesta, el staff de CDM está más que dispuesto a apoyarlos con todas sus dudas. La intención de un concurso con estas características es que los customizadores aprendan más sobre autos y puedan plasmar ese nuevo conocimiento en sus customs hacia el futuro.

Lo mismo pasa con alguna duda acerca de este reglamento. No hay nadie mejor para preguntarle que al staff de CDM; nosotros lo redactamos, después de todo. Y no mordemos.

-Implementar un concepto por completo. Dependiendo del tema que se maneje en el concurso, algunos conceptos pueden quedar abiertos a interpretación si el custom no tiene los elementos suficientes que definan a ese concepto; por eso sugerimos fuertemente que se incorporen en el custom todos los elementos distintivos de su concepto, para que los jueces no tengan dudas al momento de calificar. Ejemplo: el tema de drag racing engloba muchos estilos de autos de arrancones; incorporar todos los elementos definitorios posibles del estilo elegido para el custom, para que los jueces tengan bien en claro qué están calificando.

Los lineamientos y consejos planteados en este reglamento se seguirán al pie de la letra en la calificación de los customs. Es totalmente voluntario seguirlos cuando se realice un custom, y éste podrá participar en el concurso sin problema alguno.

Con estas reglas y consejos no tratamos de limitar la creatividad de nadie, sino encauzar mucho del talento que vemos en los customizadores mexicanos hacia trabajos más apegados a la cultura automotriz real; así mismo, buscamos sacar a los customizadores de sus “zonas de confort” y plantearles el reto de crear customs bien tematizados y conceptualizados, con la intención de que su conocimiento sobre cultura automotriz aumente, y sus habilidades se enriquezcan y mejoren.

En Custom Diecast México creemos que este hobby que indudablemente compartimos con toda persona que esté leyendo esto, y que innegablemente viene de un gusto o interés por los autos, debe ampliar ese gusto y nuestros horizontes, y servir para aprender más de la cultura automotriz. No encontramos una mejor manera de promover este principio que un concurso que impulse y tome en cuenta estos aspectos.

Sean bienvenidos todos.

-CUSTOM DIECAST MEXICO - Staff