



la gazzetta del **VRslot**



anno XXIII numero 946 - 18 settembre 2023 - www.vrslot.it

- > **1ª gara Interserie**
- > **1ª gara GT3 NSR**
- > **infoclub**
- > **9 domande a...**
- > **model news**

1ª Interserie

Testa a testa

Ma alla fine prevale il più rapido



Bisognerebbe spulciare a ritroso l'archivio del VRslot per verificare quello che ci suggerisce la memoria, e cioè che non si sia mai partiti a inizio stagione con 27 persone nel seminterrato, 24 delle quali iscritte alla prima di campionato!

Un vociare festoso (anche troppo a momenti...) ha fatto da sottofondo alla serata, che si è protratta oltre la mezzanotte, quando ancora sembrava che nessuno volesse rompere l'incantesimo.

Molti anche i motivi di interesse extra, a cominciare dalla presenza dei più giovani, primo fra tutti Jacopo, ben assistito da papà Bogò, che rinuncia alla gara per godersi la prima del figlioletto.

Ma a fargli compagnia in quarta manche c'erano anche Marco S. e Pietro P., in cui rispettivi genitori però (Enzo S. e Giuseppe) si guardano bene dall'accontentarsi di seguire i pargoli. Il Bepi peraltro si affianca al figlioletto proprio fra i primi sei, in compagnia di Marco Z. e di Paolo P., che porta al debutto la Porsche 908 Flunder LH Fly con telaio 3D, altra novità assoluta.



lunedì 18/9
Rally

giovedì 25/9
GT LMS
- n i n c o -

Lo scenario del parco chiuso risulta sempre più ricco, al di là della limitazione nei confronti delle Thunderslot (che entreranno in scena solo in gara 2, 5 e 8), con ben 11 modelli diversi.

Proprio Pinzini senior prende il via davanti a tutti, inseguito da vicino dal tenace Marco Z., nonostante l'arrivo in extremis abbia limitato le sue possibilità di prova prima della gara. La soppressione delle cronometrate ha fatto il resto, condizionando tutti coloro che sono soliti arrivare ancora con la cena sullo stomaco.

Nel prosieguo Marco perde un po' il ritmo, senza però che i più giovani possano impensierirlo, mentre Giuseppe, là davanti, macina giri fino

a quello che poi sarà un buon 11° posto assoluto. Paolo invece si confronta con un malfunzionamento apparentemente inspiegabile, che inizialmente viene addebitato al pulsante; in seguito si capirà invece che sono le spazzole, troppo lunghe, a toccarsi,



provocando piccoli cortocircuiti. Gara inevitabilmente compromessa.



Fra i piccoli la spunta Pietro, anche perché Marco S. è totalmente sparito per tutta l'estate, mentre a Jacopo ovviamente basta e avanza completare la sua prima assoluta.



Si sale di livello con la terza batteria, che allinea davanti ai box la Ford MKIV di Andrea Z., l'Alfa 33 di Andre, le Ferrari 312PB di Andrea B. ed Emilio, la Ford P68 di Enzo S. e l'immanicabile McLaren M8E, quella di Roberto S..



Enzo S. paga lo stesso scotto del figlioletto Marco, ma riesce comunque ad insidiare due dei tre "Andrei", quello con la "B" e quello con la "Z", che lo precederanno allo scadere con margini non troppo accentuati.

Più sgranati gli altri tre, con Roberto S. che ancora non trova sintonia soprattutto col pulsante, interpretandolo ancora in chiave "metallica", con ditate un po' troppo frenetiche; riuscirà comunque a precedere una decina di avversari.



Perde una "a" ma guadagna posizioni invece il giovane Andre, che si colloca a metà strada fra Roberto e il Pier, a meno di due giri dal leader provvisorio. Buoni segnali dunque, con l'anagrafe dalla sua parte.

Emilio fa il suo dovere limitando a cinque il numero delle uscite e riuscendo quasi a doppiare virtualmente Giuseppe, il primo della manche precedente.

La seconda manche cattura l'entusiasmo di tutti i presenti grazie al duello infinito fra Andrea C. e Roby, che in buona sostanza contrappone

ancora una volta velocità e regolarità, insomma se vogliamo Villeneuve e Lauda (o Leclerc e Sainz, con buona approssimazione e a rischio di blasfemia...); la sfida vede la Matra di Andrea al reiterato inseguimento della GT40 del Roby, quasi sempre coronato dal successo, salvo incapere nell'uscita che comporta il reset e quindi il tentativo seguente.

La situazione si congela solo allo scadere, con Villen... ops, con Andrea che mortifica il Roby per pochi settori.

Per i due protagonisti ci sarà in premio un quinto e un sesto posto.



Segno più anche per il Bumpus, che porta all'esordio la Ferrari P4 Nart, senza aver potuto prepararla ade-



guatamente, ma ricevendone un'impressione positiva, confermata dalle prove del dopogara. Per lui un nono posto in coabitazione col Pier.

Tutti vediamo sempre con simpatia anche la dedizione del Bruko alla Chaparral 2E, nell'attesa di vedere in pista anche la 2F, recentemente arrivata sugli scaffali dei negozi.



Francesco, assente anche lui da mesi, fa tutto il possibile, sfiorando l'approdo alla prima metà della classifica, una soglia psicologica che trova un buon numero di estimatori.

Più staccati Gigi e Bruno, quest'ultimo pure lui a secco fin da giugno, ma apparso comunque in buona forma.



Si noti nell'istantanea qui sopra la classica guida "desmontada" di Andrea C., che non

gli impedisce una visione assolutamente lucida della gara.

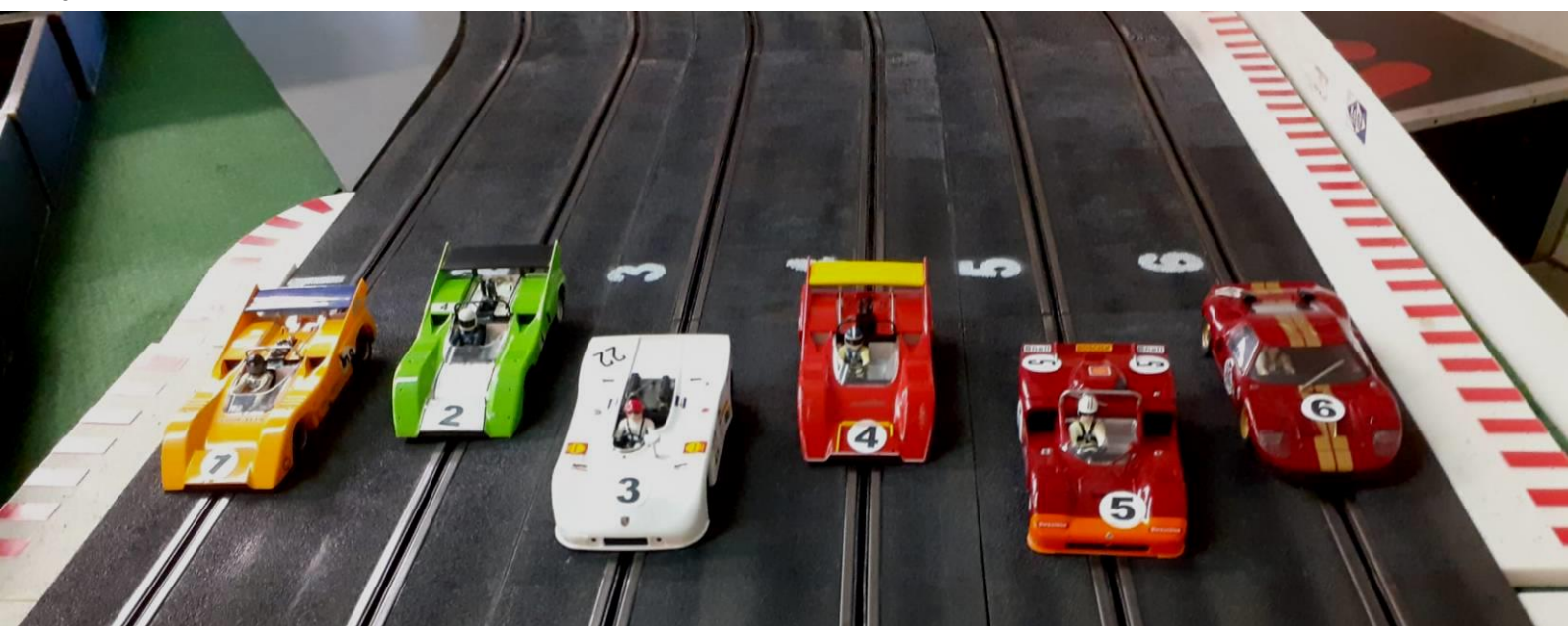
È il momento degli ultimi sei, che fin dal via mostrano un altro passo, perlomeno per quel che riguarda la coppia Davide – Federico, che si invola fin dal via marcando tempi al di sotto degli 11". Stesso discorso visto in precedenza, più regolare Davide, che rimane con la "fedina pulita" fino a metà gara, più rapido Fede, che marcherà anche il "casco rosso" con 10" 758.



Dopo tre corsie le cose sembrano fatte per Davide, che arriva anche a doppiare il rivale; lo attende però un classico incidente di percorso, piombando in piena velocità su un'uscita pirotecnica di Ulisse, cui aveva peraltro prestato la vettura. I quattro secondi persi in questa situazione (una delle due uscite al passivo) peseranno eccome...

Federico dal canto suo mette in atto una rimonta da antologia, rifilando un paio di decimi al giro al rivale, e chiudendo con un paio di secondi di vantaggio.

Non passi inosservato l'esperimento di Enzo, che porta in pista la Porsche 908/3 NSR, ottenendo un incoraggiante terzo posto.





Un giro dietro al decano troviamo la velocissima Ford GT40 preparata da Maurizio M., per una volta soddisfatto del pacchetto gomme – motore – pulsante – assistenze - cali di corrente e altre amenità che normalmente bersagliano il nostro simpatico compagno di avventure. L'amico Alberto stavolta paga dazio, senza riuscire a contenere le bizzie della sua McLaren.



Stessa vettura, stessa sorte per Ulisse, che attendiamo al varco con la sua P68, in ritardo di preparazione.

Va quindi in archivio questa prima della 24^a stagione, che lascia presagire numeri importanti anche nei prossimi appuntamenti.

Davide

CLASSIFICA				
	PILOTA		giri set	
1	FEDERICO	ALFA 33	96	44
2	DAVIDE	MCLAREN M8D	96	31
3	ENZO	PORSCHE 908/3	93	65
4	MAURIZIO M.	FORD GT40	92	64
5	ANDREA C.	MATRA 670	91	38
6	ROBY	FORD GT40	91	23
7	ALBERTO M.	MCLAREN M8D	90	32
8	ULISSE	MCLAREN M8D	90	4
9	EMILIO	FERRARI 312PB	89	3
9	BUMPUS	FERRARI P4	89	3
11	GIUSEPPE	MCLAREN M8D	88	11
12	ANDRE	ALFA 33	87	35
13	BRUKO	CHAPARRAL 2E	87	24
14	ROBERTO S.	MCLAREN M8D	85	54
15	GIGI	FERRARI 312PB	85	27
16	MARCO Z.	MATRA 670	81	32
17	BRUNO	ALFA 33	79	55
18	ANDREA Z.	FORD MKIV	78	71
19	PIETRO P.	MATRA 670	77	83
20	ANDREA B.	FERRARI 312PB	77	5
21	ENZO S.	FORD P68	76	37
22	MARCO S.	FORD MKIV	74	66
23	PAOLO P.	PORSCHE 908LH	67	85
24	JACOPO	MCLAREN M8D	59	36

1^a GT3 NSR

Classifica avulsa

perché Fede è di un'altra categoria!



Togliamoci subito il pensiero e chiariamo fin da subito che la lotta è stata ancora una volta per il secondo posto.

Pur essendo partito dalla terza manche, Federico ha fatto capire che non ci sarebbe stata storia nemmeno questa volta, nonostante un inizio incerto.

Le prove cronometrate avevano scosso un po' le gerarchie, con qualche protagonista annunciato che ha inciampato nel giro secco: oltre a Fede, anche Giuseppe e Alberto, con quest'ultimo però "salvato" da un crono leggermente migliore, che lo ha collocato in seconda batteria.



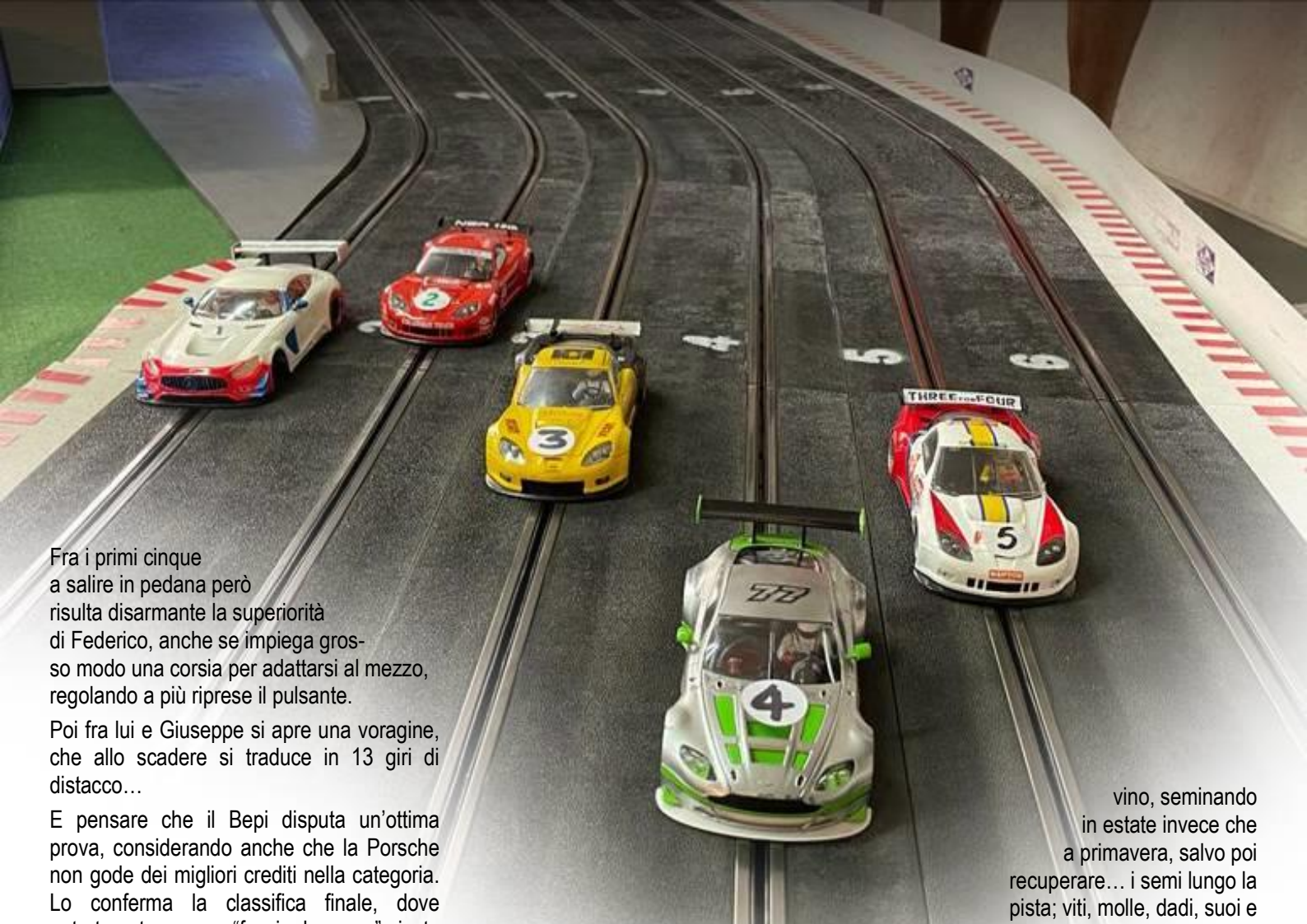
PROVE CRONOMETRATE			
	PILOTA		tempo
1	ENZO	MERCEDES AMG	10.643
2	DAVIDE	CORVETTE C6R	10.683
3	MAURIZIO M.	CORVETTE C6R	10.714
4	RICCARDO Z.	ASTONMARTIN VANTAGE	10.816
5	EMILIO	CORVETTE C6R	10.865
6	ALBERTO M.	CORVETTE C7R	11.223
7	ANDREA B.	MERCEDES AMG	11.507
8	ANDREA Z.	CORVETTE C7R	11.725
9	PIETRO P.	PORSCHE 997 GT3	12.283
10	ROBERTO S.	ASTONMARTIN VANTAGE	13.652
11	FEDERICO	MERCEDES AMG	13.739
12	GIUSEPPE	PORSCHE 997 GT3	14.566
13	STEFANO P.	CORVETTE C7R	14.670
14	GIGI	AUDI R8	17.141
15	JUMANGI	PORSCHE 997 GT3	18.757

Gigi invece, accreditato di buone possibilità già nella scorsa stagione, non è riuscito a provare a sufficienza prima del via, e si è trovato pure lui a pagare dazio, trovando il passo soltanto nei 24 minuti di gara.

Gli dà filo da torcere il buon Stefano P., che bussa al "Civico 62" per un prestito doc, ottenendo una C7 competitiva, ancorché piuttosto vissuta e priva di alettoni...

Piccoli senior ci mette un po' a prendere confidenza, anche perché impiega il pulsante da rally, e di cognome non fa Composta, ma poi la lotta con lo "Zio" calamita l'attenzione di tutti, risolvendosi solo allo scadere, a vantaggio di quest'ultimo, anche se per pochi metri.





Fra i primi cinque a salire in pedana però risulta disarmante la superiorità di Federico, anche se impiega grosso modo una corsia per adattarsi al mezzo, regolando a più riprese il pulsante.

Poi fra lui e Giuseppe si apre una voragine, che allo scadere si traduce in 13 giri di distacco...

E pensare che il Bepi disputa un'ottima prova, considerando anche che la Porsche non gode dei migliori crediti nella categoria. Lo conferma la classifica finale, dove potrete notare come "faccia da perno" giusto a metà, con l'ottavo posto.

Puro apprendistato invece per un Jumangi notevolmente alleggerito dalla dieta, che approfitta di questa prima per prendere confidenza, considerato poi che il mezzo monta ancora il motore originale, meno addomesticabile di quello regolamentare.



La seconda batteria risulta più uniforme, anche se emerge comunque un dominatore, Alberto M., che imprime subito un ritmo impossibile per i quattro compagni, arrivando a marcare un ottimo 10 e 7.

Tuttavia i suoi errori non sono pochi (14), cosa che inciderà sul risultato complessivo. Ci prova Roberto S., che a sprazzi riesce anche a rimanere in scia; poi qualche uscita incontrollata gli suggerisce di andare col suo passo, chiudendo comunque una gara promettente.

Gli altri tre, che rispondono al nome di Andrea B., Andrea Z. e Pietro P., seguono piuttosto staccati, ma ben impegnati a confrontarsi fra loro. Il più esperto però decide di ignorare il calendario di Frate Indo-

vino, seminando in estate invece che a primavera, salvo poi recuperare... i semi lungo la pista; viti, molle, dadi, suoi e dei molti altri agricoltori mancati.

Quando riprenderà, dopo parecchi minuti di *pitslot* (neologismo a tema), lo farà nella corsia sbagliata (quindi senza che IST possa accreditargli i giri), fino allo scadere, quando ci si accorgerà del misfatto...

Buoni progressi per il serafico Andrea Z., che si trova a duellare col giovanissimo Pietro, sicuramente destinato a far parlare di sé in un prossimo futuro non troppo lontano.

Intanto però è Andrea ad avere la meglio, e a lasciarsi alle spalle più di qualche rivale.

Tocca ai primi cinque, che già sanno dell'impossibilità di raggiungere Federico, largamente in testa alla provvisoria e predestinato ad una netta conferma nella specialità.

La pole position intanto però l'ha marcata Enzo, di pochi centesimi davanti a Davide.

È lui a partire infatti in corsia 1, dove si trova fianco a fianco col rivale per parecchi giri, senza che si verifichi il benché minimo contatto. Poi il decano accusa le prime uscite, mentre Davide chiude in testa la prima frazione addirittura davanti a Fede, che all'inizio aveva tribolato anche lui. Ma è un fuoco di paglia, perché già si sapeva che

il giovane dominatore poi non aveva sbagliato quasi più.

Così anche Davide, che però gira mezzo secondo più lento, 10" 8 contro 10" 3...

Davide infatti deve guardarsi le spalle più che guardare avanti, perché a turno Enzo, Riccardo e anche Maurizio provano ad insidiarlo, pagando però il conto in termini di uscite di pista.

Un po' più in difficoltà il Pier, che pur veloce, sembra accusare un calo di concentrazione, anche perché il nervosismo è alto, al punto di suggerire la chiusura della basculante a tutela del sonno del vicinato...

E così la manche si spezza in più tronconi, con Riccardo a lottare contro il Maury, ed Enzo all'inseguimento di Davide.

Più rapido e fallosso Maurizio, più controllato Riccardo, che conferma la costante crescita in ogni disciplina slottistica. Quando il relè stacca corrente ci sarà solo un metro fra i due, con l'immane novena del mantovano, religioso osservante.

Enzo nel frattempo non lascia nulla di intentato per rinvenire sul leader, che a metà gara lo aveva anche doppiato, arrivando addirittura a sottrarre il miglior tempo assoluto al Fede, con 10" 370!

Davide invece continua a girare mezzo secondo più lento, sbagliando poco o niente; fino all'ultima corsia, la velocissima 4, dove inspiegabilmente accusa un filotto di uscite, che consentono ad Enzo di superarlo e di doppiarlo.

La vittoria tuttavia rimane un miraggio anche per il decano, perché Fede di quei tempi record aveva fatto il suo passo di gara. Un podio che sembra confermare le attuali gerarchie, ma non dimentichiamoci che in questa come in altre specialità Eric avrebbe detto la sua, come d'altronde il Bianco, ambedue assenti e attesi ad un pronto rientro.

Aspettiamo con curiosità gara due, per vedere se la GT3 NSR, la categoria più veloce fra tutte quelle in calendario, tornerà a richiamare numeri di presenze record.

Davide

CLASSIFICA				
PILOTA		giri set		
1	(+10) FEDERICO	MERCEDES AMG	133	23
2	(-1) ENZO	MERCEDES AMG	128	54
3	(-1) DAVIDE	CORVETTE C6R	127	46
4	(-) RICCARDO Z.	ASTON MARTIN VANTAGE	124	72
5	(-2) MAURIZIO M.	CORVETTE C6R	124	70
6	(-) ALBERTO M.	CORVETTE C7R	124	5
7	(-2) EMILIO	CORVETTE C6R	121	44
8	(+4) GIUSEPPE	PORSCHE 997 GT3	120	5
9	(+1) ROBERTO S.	ASTON MARTIN VANTAGE	117	21
10	(+4) GIGI	AUDI R8	114	13
11	(+2) STEFANO P.	CORVETTE C7R	114	8
12	(-4) ANDREA Z.	CORVETTE C7R	108	1
13	(-4) PIETRO P.	PORSCHE 997 GT3	107	54
14	(+1) JUMANGI	PORSCHE 997 GT3	97	65
15	(-8) ANDREA B.	MERCEDES AMG	54	0

Infoclub

Nuovi arrivi nel nostro sodalizio: **Angelo M.** e **Alida** hanno impiegato ben poco per passare dalla prima visita alle pedane di guida delle sei corsie. Considerando la velocità di approccio, ci aspettiamo di vederli presto anche in gara!

Camp. Ita Light 1/32 Final Results				
Place ponticelli				
Date: 16.9.2023				
Organizer: Tuscany Racing Slot				
Race director: nikko				
Track name: The Big Monster				
Pos.	Name	Total Laps	Best Time	
1	Paolo Triglio	374.70	5.868	
2	Paolo Borzani	362.47	6.064	
3	Paolo Nicolai	353.02	6.004	
4	Antonio Merlini	352.34	6.120	
5	Paolo Sbrana	343.70	6.440	
6	Claudio Novelli	341.72	6.276	
7	Enzo Montanariello	324.47	6.636	
8	Antonio Capelli	322.77	6.532	
9	Vincenzo Calcagno	318.58	6.472	
10	Giacomo Dardani	313.63	6.824	
11	Sauro Galli	309.10	6.872	
12	Franco Tutone	305.75	6.292	
13	Domenico Martinez	299.93	7.312	
14	Giovanni Montiglio	298.78	6.892	
15	Andrea Balducci	298.23	7.136	
16	Maurizio Caramazza	292.00	6.344	
17	Sergio Lucarini	288.11	7.292	
18	Mirko Speziari	286.47	6.252	
19	Franco Lovison	282.22	7.512	
20	Beppe Rosetti	281.69	7.284	
21	Mauo Pesaresi	262.41	7.488	
22	Mauo Insinga	217.00	6.432	
23	Manuel Rodriguez	70.00	8.236	
24	Carlo Carli	55.00	6.912	

Notizie dal **Campionato Italiano Light** (metallo, per intendersi), che si è svolto nel fine settimana al Tuscany Racing Slot, dove si sono ritrovati gli specialisti del settore. Il sabato nell'**1:32** il nostro Enzo ha scalato la classifica fino al 7° posto, crescendo dopo le già promettenti prove cronometrate. Qualche intoppo immaginiamo per Maurizio, che scivola fino al 16°.

Risultati invertiti la domenica nell'**1:24**, dove la partecipazione è anche più nutrita, con 32 piloti al via.

Cambia la scala ma la solfa è sempre la stessa, con Triglio a dettar legge sia nelle prove cronometrate che in gara.

Camp. Ita. Light 1/24 Qualification Results			
Place ponticelli			
Date: 25.1.2004			
Organizer: Tuscany Racing Slot			
Race director: nikko			
Track name: The Big Monster			
Order	Racer	Number of Laps	Best time
1.	Paolo Triglio	10.00	5.264
2.	Federico Rovini	10.00	5.564
3.	Paolo Borzani	9.00	5.616
4.	Mauo Insinga	11.00	5.648
5.	Roberto Igneri	10.00	5.652
6.	Carlo Carli	10.00	5.708
7.	Mirko Speziari	10.00	5.736
8.	Alberto Capra	9.00	5.752
9.	Andrea Balducci	10.00	5.764
10.	Paolo Nicolai	10.00	5.768
11.	Antonio Merlini	9.00	5.780
12.	Antonio Capelli	9.00	5.788
13.	Alessandro Paletta	9.00	5.788
14.	Maurizio Caramazza	9.00	5.800
15.	Vincenzo Calcagno	10.00	5.880
16.	Claudio Novelli	9.00	5.848
17.	Franco Tutone	8.00	5.856
18.	Paolo Sbrana	8.00	5.864
19.	Aldo Daudo	8.00	5.912
20.	Enzo Montanariello	9.00	5.880
21.	Giuseppe Nappi	8.00	5.932
22.	Giacomo Dardani	10.00	5.940
23.	Sergio Lucarini	9.00	5.968
24.	Simone Colimuto	9.00	5.988
25.	Mauo Pesaresi	8.00	6.060
26.	Mauo Dell'Orto	8.00	6.100
27.	Beppe Rosetti	8.00	6.176
28.	Giovanni Montiglio	7.00	6.196
29.	Sauro Galli	8.00	6.300
30.	Domenico Martinez	6.00	6.320
31.	Manuel Rodriguez	7.00	6.588
32.	Francesco Lovison	7.00	6.964
			7.052

Maurizio si prende la soddisfazione di un grande sesto posto in gara, dopo aver segnato il 14° tempo in prova.

Enzo chiude 18°, migliorandosi rispetto alle cronometrate.

Considerata la pressoché nulla conoscenza della pista sono entrambi risultati di rilievo assoluto.



Camp. Ita. Light 1/24
Final Results

Place: ponticelli
Date: 25.1.2004
Organizer: Tuscano Racing Slot
Race director: nikko
Track name: The Big Monster

Pos.	Name	Total Laps	Best Ti
1.	Paolo Triglio	335.32	5.156
2.	Paolo Borzani	323.92	5.504
3.	Federico Rovini	318.23	5.460
4.	Paolo Nicolai	315.66	5.608
5.	Carlo Carli	312.31	5.528
6.	Maurizio Caramazza	307.33	5.696
7.	Mauo Insinga	306.58	5.592
8.	Claudio Novelli	305.27	5.720
9.	Roberto Igneri	304.93	5.556
10.	Antonio Merfina	302.91	5.764
11.	Paolo Sbrana	301.73	5.768
12.	Andrea Balducci	298.67	5.784
13.	Vincenzo Calcagno	297.32	5.800
14.	Alessandro Paletta	297.25	5.812
15.	Franco Tutone	296.49	5.564
16.	Alberto Capra	293.93	5.812
17.	Giacomo Dardani	293.10	5.812
18.	Enzo Montanariello	291.41	5.856
19.	Antonio Capelli	288.25	5.808
20.	Sauro Galli	279.98	6.044
21.	Giovanni Montiglio	279.45	6.156
22.	Beppe Rosetti	278.96	5.364
23.	Simone Colmuto	270.94	5.888
24.	Sergio Lucarini	270.25	6.096
25.	Domenico Martinez	268.71	6.428
26.	Giuseppe Nappi	243.00	6.028
27.	Mirko Spezzani	237.00	5.672
28.	Francesco Lovison	209.65	7.016
29.	Manuel Rodriguez	207.94	7.260
30.	Mauro Pesaresi	136.00	6.164
31.	Aldo Dardo	55.00	6.108
32.	Mauro Dell'Orto	41.00	6.500

negli anni 80 quando da “bocia” giocavo con la mia pistina Polistil.

Quali gli aspetti più positivi di questa attività?

Unisce tutti gli aspetti del modellismo statico alla preparazione della vettura e l'abilità di guida; in pratica è il massimo del massimo (per me).

Cosa pensa la tua compagna del tuo hobby?

Sempre stata contenta anche di accompagnarmi in qualche trasferta.

Per te conta di più il risultato o esserci comunque?

Ho sempre fatto sport agonistici quindi la competizione per me è fondamentale per tenere alta la voglia di migliorare, ma la vivo in maniera serena e spesso mi ritrovo a venire alle gare più per esserci e passare qualche ora spensierata.

Le tue categorie preferite?

Parto rallista, ma la velocità mi attira parecchio, soprattutto quella delle categorie più performanti.

Cosa non digerisci proprio?

La poca attenzione che spesso vedo nei confronti di chi corre. Sicuramente non ci stiamo giocando il mondiale, ma essere attenti durante l'assistenza alla gara è segno di rispetto.

Vorresti proprio toglierti la soddisfazione di...

Vincere un campionato Rally e una gara di velocità.



Ernesima versione della livrea ufficiale Nissan per la celebre R89C di Slot.it, che al vero partecipò alla 24h di Le Mans del 1989, l'ultima che vide il lungo rettilineo delle Hunaudières ancora privo delle attuali chicane.



Scalextric replica il Bulli, stavolta nei colori Michelin.



Da NSR la versione Aston Martin della sua velocissima F1 22.



Carrera prosegue col filone DTM (che oggi praticamente sono un doppione delle GT3) con la BMW M4.



Fly Car Model riprende la serie ART Car BMW, basata quasi esclusivamente sulla celebre M1.

9 domande a... Riccardo Z.



Nome, età e due parole sulla tua professione.

Riccardo Zanellato, mi occupo di salute e riabilitazione utilizzando un impacco di erbe officinali brevettato.

Come e quando hai saputo dell'esistenza del VRslot?

2018, mi riavvicinavo al modellismo ed entrando dal mitico Gigi vidi appesa la locandina del VRslot.

Com'è stato l'impatto?

Mi accolse Eric “il barba” Blangy quindi non un grande impatto... scherzo ovviamente. Impatto bellissimo, vedere il Toboga entrando e i plastici delle piste rally sono tornato in un attimo

MODEL NEWS

Ford PUMA WRC da SCX!



Purtroppo allo stato attuale l'importazione del marchio spagnolo non è definita, quindi ci si dovrà arrangiare con le vendite online.