



Escuela Española de Pilotos

Elección Mejor Coche Deportivo del Año 2011

- El Porsche 911 Turbo, Coche Deportivo del Año.
- BMW M3 Coupé, Coche Deportivo del Año, categoría Medios.
- Volkswagen Scirocco R, Coche Deportivo del Año, categoría Compactos.
- Renault Clio 2.0 RS, Coche Deportivo del Año, categoría Pequeños



Clasificación global

| | % | Abarth | Audi | BMW | Citroen | Hyundai | Infinity | Mercedes | Opel | Nissan | Peugeot | Porsche | Renault | Seat | Skoda | Subaru | VW | |
|----------------------|-----|--------|--------|--------|---------|---------|----------|----------|-------|--------|---------|---------|---------|------|--------|--------|-------|----------|
| Motor | 1,3 | 62 | 82,5 | 74,5 | 61 | 67,5 | 62,5 | 84 | 60,5 | 81,5 | 67 | 84,5 | 62 | 72 | 64,5 | 68,5 | 70 | 1124,5 |
| Transmisión | 1 | 57 | 73,5 | 76,5 | 55,5 | 53,5 | 46 | 67 | 51 | 82 | 63,5 | 77 | 64 | 66,5 | 65,5 | 73 | 71 | 1042,5 |
| Frenos | 1 | 63 | 76,5 | 64,5 | 60 | 60,5 | 56,5 | 73,5 | 53 | 75,5 | 67,5 | 75,5 | 68,5 | 65,5 | 49,5 | 62 | 61 | 1032,5 |
| Bastidor | 1,1 | 58 | 78 | 67,5 | 50 | 64 | 60,5 | 72 | 54 | 76,5 | 65 | 74,5 | 69 | 64 | 51 | 65 | 66 | 1035 |
| Comportamiento | 1,3 | 60,5 | 76 | 68 | 50,5 | 67 | 61,5 | 69,5 | 55,5 | 78,5 | 65,5 | 73,5 | 67,5 | 67 | 51,5 | 67,5 | 66,5 | 1046 |
| Diseño Interior | 0,5 | 63 | 72,5 | 68,5 | 49,5 | 56,5 | 64 | 74 | 60,5 | 67,5 | 65 | 73,5 | 52,5 | 57 | 50,5 | 51,5 | 63 | 989 |
| Puesto de Conducción | 0,7 | 52 | 73 | 73 | 54 | 54,5 | 63 | 68 | 61 | 70 | 62 | 77,5 | 58,5 | 62 | 56 | 60 | 66 | 1010,5 |
| Confort | 0,7 | 50 | 72,5 | 72,5 | 57,5 | 64 | 68 | 67 | 69 | 67,5 | 62,5 | 69,5 | 53 | 60,5 | 55,5 | 59 | 67,5 | 1015,5 |
| Placer de Conducción | 1,5 | 54 | 77,5 | 70 | 47 | 63 | 53 | 76,5 | 51 | 78 | 66 | 80 | 70 | 65 | 52 | 62 | 61,5 | 1026,5 |
| Diseño Exterior | 0,9 | 64,5 | 76,5 | 64,5 | 50 | 61 | 54,5 | 79,5 | 56,5 | 64,5 | 67,5 | 76 | 58 | 53,5 | 40,5 | 54 | 66,5 | 987,5 |
| Puntuación | | 585 | 765,05 | 699,65 | 533,75 | 619,85 | 582,5 | 737,05 | 562,8 | 754,7 | 654,15 | 767,9 | 638,25 | 643 | 539,65 | 633,95 | 659,1 | 10376,35 |
| | | 58,4 | 75,85 | 69,95 | 53,5 | 61,15 | 58,95 | 73,1 | 57,2 | 74,15 | 65,15 | 76,15 | 62,3 | 63,3 | 53,65 | 62,25 | 65,9 | |

Figura 1

La elección del “Coche Deportivo del Año 2011” ha dado como ganador al Porsche 911 Turbo de entre un selecto plattel de aspirantes procedentes de diferentes marcas y segmentos. La elección del Coche Deportivo del Año es un evento automovilístico organizado por la Escuela Española de Pilotos con la colaboración de Dunlop, que es del neumático oficial de la Elección del Deportivo del Año.

Además del Porsche 911 Turbo, ganador absoluto, la organización estableció tres categorías en función de franja económica y segmento del mercado, de modo que hay otros tres ganadores de la Elección del Coche Deportivo del Año.

Mejor Deportivo Medio: BMW M3 Coupé
Mejor Deportivo Compacto: Volkswagen Scirocco R
Mejor Deportivo Pequeño: Renault Clio RS

La Escuela Española de pilotos, como organizadora, estableció unos parámetros que debían ser analizados y puntuados por los jurados, nueve personas de reputado prestigio, experiencia y competencia para desarrollar esta labor. Los elementos a valorar fueron; Motor, Transmisión, Frenos, Bastidor, Comportamiento, Diseño Interior, Puesto de Conducción, Confort, Placer de Conducción y Diseño Exterior, siendo más valorado el Placer de Conducción, prácticamente al mismo nivel que el Motor y la Transmisión, mientras que el elemento menos valorado fue el Diseño interior con los factores de corrección que quedan reflejados en la primera columna de tabla global (figura 1).

El jurado elegido para la Elección del Coche Deportivo del Año lo componían las siguientes personas:

1. Julián Piedrafita: Fundador y copropietario de Piedrafita Sport.
2. Hermenegildo Baylos: Director Técnico de la Federación Española de Automovilismo.
3. Arturo de Andrés: Periodista especialista en motor. Ex Jurado del Coche del Año en Europa, Jurado del “International Engine of de Year”.
4. Antonio Albacete: Tres veces Campeón de Europa de Camiones.
5. Jordi Gené: Pluricampeón en monoplazas, especialista en el Campeonato del Mundo de Turismos.
6. Francesc Gutiérrez: Piloto y Promotor deportivo, gerente de la empresa V-Line organizador de la Copa de España de Resistencia.
7. Manuel Leal: Comisario técnico de la FIA, Federación Internacional del Automóvil.
8. Ramón Morán: Ingeniero y experto en el mundo del automóvil, ganador del antiguo concurso Súper Sabio del Automóvil.
9. Javier Morcillo: Piloto y Director Deportivo de la Escuela Española de Pilotos. Campeón del Británico de GT (Cat. C3 y 3º absoluto) en 2010.

Todas las pruebas se realizaron en el trazado del Jarama el pasado 4 de mayo. Los nueve jurados tuvieron un tiempo máximo igual para cada coche, y un espacio establecido para probar los coches seleccionados de la forma que ellos consideraran más adecuada, teniendo como base el circuito madrileño.

Para ayudar en su labor de decisión y reparto de los puntos, 10 puntos por apartado, diez apartados para un total de cien puntos por coche, con nueve jurados, 900 puntos como puntuación máxima, la organización les proporcionó abundante información técnica de los vehículos implicados así como una serie de datos extraídos en la mañana del mismo día de pruebas, mediciones de vuelta rápida, aceleración de 0 a 100 km/h y frenada de 100 a 0 km/h, tomadas con toda precisión por medio de la telemetría efectuada por la empresa DATA BOX. La realización de estas mediciones fue realizada únicamente por el piloto y director de la Escuela Española de Pilotos Javier Morcillo, y esta información era complementaria y orientativa, y no implicaba puntuación alguna.

Los elegidos

Todas las marcas fueron invitadas y los coches seleccionados fueron los que las marcas decidieron que tomaran parte en la selección. La lista inicial de la organización era de cerca de treinta coches, lo que habría hecho imposible que se pudiera realizar en un solo día por problemas de tiempo para que los jurados pudieran desarrollar su trabajo.

Todas las marcas que lo desearon participaron, y otras, como la exótica Tesla, anuló su compromiso solo días antes alegando no disponer de unidades de prueba, aunque nuestros expertos no se sorprendieron por esta ausencia asegurando que habría sido imposible que pudiera salir airoso de semejante prueba.

Además, el objetivo prioritario era realizar un evento para premiar a los fabricantes que tienen en sus gamas esos coches de carácter deportivo que son los que en muchas ocasiones tiran de las ventas. Por este motivo se buscaba la presencia de todas las marcas posibles y de todos los segmentos posibles. No habría tenido sentido que solo estuvieran los Mercedes SLS y Porsche 911 acompañados por los Ferrari, Jaguar, Aston-Martin o Corvette, por mencionar tan solo algunos de los ausentes que sencillamente declinaron la invitación.

Lo importante era participar y estar ahí, obviamente un Abarth poco puede hacer frente a un Porsche 911 Turbo, pero analizado en base a unos precisos apartados por auténticos y objetivos especialistas del automóvil se extraen muchas e interesantes conclusiones que también están reflejadas en este informe. Y además siempre están los premios establecidos por categorías.

Mercedes SLS AMG 6.2 V8, 571 CV, 1.695 kg. 2,97(kg/CV) Trasera 215.000 €

Nissan GT-R 3.8 V6 Turbo, 530 CV, 1.815 kg. 3,42 (kg/CV) Integral 99.490 €

Audi R8 5.2 FSI quattro, 525 CV, 1.700 kg. 3,24 (kg/CV) Integral 167.610 €

Porsche 911 3.8 Turbo, 500 CV, 1.645 kg. 3,29 (kg/CV) Integral 168.689 €

BMW M3 Coupé 4.0 V8, 420 CV, 1.675 kg. 3,99 (kg/CV) Trasera 83.282 €

Opel Insignia OPC 4x4 2.8 V6 Turbo, 325 CV, 1.735 kg. 5,34 (kg/CV) Integral
41.780

Infiniti G37 S 3.7 V6, 320 CV, 1.793 kg. 5,60 (kg/CV) Trasera 53.440 €

Hyundai Genesis 3.8 V6, 303 CV, 1.613 kg. 5,32 (kg/CV) Trasera 35.590 €

Subaru Impreza WRX-STi 2.5 Turbo, 300 CV, 1.580 kg. 5,27 (kg/CV) Integral
43.040

VW Scirocco R TSI 2.0 Turbo, 265 CV, 1.439 kg. 5,43 (kg/CV) Delantera
36.920

Seat León Cupra R 2.0 Turbo, 265 CV, 1.525 kg. 5,75 (kg/CV) Delantera
30.550

Citroën DS3 Racing 1.6 Turbo, 202 CV, 1.240 kg. 6,14 (kg/CV) Delantera
30.190

Renault Clio Sport 2.0, 201 CV, 1.279 kg. 6,36 (kg/CV) Delantera
23.545

Peugeot RCZ 1.6 Turbo, 200 CV, 1.375 kg. 6,87 (kg/CV) Delantera
31.400

Skoda Fabia RS 1.4 Turbo, 180 CV, 1.243 kg. 6,91 (kg/CV) Delantera
20.270

Abarth 500 esseesse 1.4 Turbo, 160 CV, 930 kg. 5,81 (kg/CV) Delantera
24.900

Mediciones realizadas por DATA BOX

Clasificación absoluta

| | | |
|-----|-------------------------|--------------|
| 1. | Porsche 911 Turbo | 767,9 puntos |
| 2. | Audi R8 5.2 FSi V10 GT | 765,05 |
| 3. | Nissan GT-R | 754,7 |
| 4. | Mercedes SLS AMG | 737,05 |
| 5. | BMW M3 | 699,65 |
| 6. | VW Scirocco R 2.0 TSi | 659,1 |
| 7. | Peugeot RCZ 1.6 THP 200 | 654,15 |
| 8. | Seat León Cupra R | 643 |
| 9. | Renault Clio RS 2.0 | 638,25 |
| 10. | Subaru Impreza WRX STi | 633,95 |
| 11. | Hyundai Genesis 3.8 V6 | 619,85 |
| 12. | Abarth 500 esseesse | 585 |
| 13. | Infiniti G37 S | 582,5 |
| 14. | Opel Insignia 4x4 OPC | 562,8 |
| 15. | Skoda Fabia RS | 539,65 |
| 16. | Citroën DS3 Racing | 533,75 |

Por categorías

Deportivo

| | | |
|----|-------------------|--------------|
| 1. | Porsche 911 Turbo | 767,9 puntos |
| 2. | Audi R8 V10 GT | 765,05 |
| 3. | Nissan GT-R | 754,7 |
| 4. | Mercedes SLS AMG | 737,05 |

Medios

| | | |
|----|-----------------------|--------|
| 1. | BMW M3 | 699,65 |
| 2. | Subaru Impreza WRX | 633,95 |
| 3. | Infiniti G37 S | 582,5 |
| 4. | Opel Insignia 4x4 OPC | 562,8 |

Compactos

| | | |
|----|-------------------------------|--------|
| 1. | Volkswagen Scirocco R 2.0 TSi | 659,1 |
| 2. | Peugeot RCZ 1.6 THP 200 | 654,15 |
| 3. | Seat León Cupra R | 643 |
| 4. | Hyundai Genesis 3.8 V6 | 619,85 |

Pequeños

| | | |
|----|---------------------|--------|
| 1. | Renault Clio RS 2.0 | 638,25 |
| 2. | Abarth 500 esseesse | 585 |
| 3. | Skoda Fabia RS | 539,65 |
| 4. | Citroën DS3 Racing | 533,75 |

Clasificación por apartados. El mejor en:

| | | |
|---|-----------------------------|-------------------|
| - | Prestaciones y transmisión: | Nissan GT-R |
| - | Frenos y bastidor: | Audi R8 5.2 FSi |
| - | Vuelta rápida: | Nissan GT-R |
| - | Aceleración: | Porsche 911 Turbo |
| - | Placer de conducción: | Porsche 911 Turbo |
| - | Diseño exterior: | Mercedes SLS AMG |

Mediciones

**Tiempo vuelta rápida al circuito del Jarama (Piloto: Javier Morcillo):
Todas las mediciones fueron tomadas con electrónica activa, tal y como
está pensado que el coche circule en condiciones normales.**

| | | |
|-----|-------------------------|----------|
| 1. | Nissan GT-R | 1:47,156 |
| 2. | Porsche 911 Turbo | 1:47,370 |
| 3. | Audi R8 5.2 FSi V10 GT | 1:48,412 |
| 4. | Mercedes SLS AMG | 1:50,173 |
| 5. | Subaru Impreza WRX STi | 1:56,477 |
| 6. | VW Scirocco R 2.0 TSi | 1:58,405 |
| 7. | BMW M3 | 1:59,356 |
| 8. | Seat León Cupra R | 1:59,612 |
| 9. | Peugeot RCZ 1.6 THP 200 | 2:01,694 |
| 10. | Infiniti G37 S | 2:02,821 |
| 11. | Hyundai Genesis 3.8 V6 | 2:03,338 |
| 12. | Opel Insignia 4x4 OPC | 2:04,292 |
| 13. | Renault Clio RS 2.0 | 2:04,470 |
| 14. | Skoda Fabia RS | 2:07,222 |
| 15. | Citroën DS3 Racing | 2:07,996 |
| 16. | Abarth 500 esseesse | 2:08,602 |

Aceleración 0-100 km/h

| | | | |
|-----|-------------------------|-------|-------|
| 1. | Porsche 911 Turbo | 3,901 | |
| 2. | Audi R8 5.2 FSi V10 GT | 4,550 | |
| 3. | Mercedes SLS AMG | 4,559 | |
| 4. | Nissan GT-R | 4,889 | |
| 5. | BMW M3 | 5,899 | |
| 6. | Seat León Cupra R | 6,797 | |
| 7. | VW Scirocco R 2.0 TSi | 6,912 | |
| 8. | Skoda Fabia RS | 7,308 | |
| 9. | Subaru Impreza WRX STi | 7,463 | |
| 10. | Citroën DS3 Racing | 7,611 | |
| 11. | Infiniti G37 S | 7,991 | |
| 12. | Hyundai Genesis 3.8 V6 | 8,310 | |
| 13. | Renault Clio RS 2.0 | 8,447 | |
| 14. | Peugeot RCZ 1.6 THP 200 | | 8,458 |
| 15. | Abarth 500 esseesse | 8,471 | |
| 16. | Opel Insignia 4x4 OPC | 8,784 | |

Frenada 100-0 km/h

| | | |
|-----|-------------------------|-------|
| 1. | Audi R8 5.2 FSi V10 GT | 2,900 |
| 2. | Nissan GT-R | 2,949 |
| 3. | Skoda Fabia RS | 2,965 |
| 4. | Mercedes SLS AMG | 3,057 |
| 5. | BMW M3 | 3,083 |
| 6. | Porsche 911 Turbo | 3,102 |
| 7. | Citroën DS3 Racing | 3,134 |
| 8. | Renault Clio RS 2.0 | 3,134 |
| 9. | Seat León Cupra R | 3,268 |
| 10. | VW Scirocco R 2.0 TSi | 3,383 |
| 11. | Hyundai Genesis 3.8 V6 | 3,649 |
| 12. | Peugeot RCZ 1.6 THP 200 | 3,705 |
| 13. | Subaru Impreza WRX STi | 3,820 |
| 14. | Opel Insignia 4x4 OPC | 3,832 |
| 15. | Infiniti G37 S | 4,137 |
| 16. | Abarth 500 esseesse | 4,187 |

El análisis. Coche por coche

1. Porsche 911 Turbo 767,9 puntos

| Porsche | | A. Albacete | A. De Andrés | H. Baylos | M. Leal | F. Gutiérrez | J. Gené | R. Morán | J. Piedrafita | J. Morcillo | |
|----------------------|-----|-------------|--------------|-----------|---------|--------------|---------|----------|---------------|-------------|-------|
| Motor | 10% | 9 | 9 | 9 | 10 | 10 | 9,5 | 10 | 8 | 10 | 84,5 |
| Transmisión | 10% | 8 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 10 | 8 | 9 | 77 |
| Frenos | 10% | 8 | 7 | 7 | 9 | 9 | 8,5 | 10 | 8 | 9 | 75,5 |
| Bastidor | 10% | 8 | 6 | 9 | 9 | 8 | 9 | 9 | 7,5 | 9 | 74,5 |
| Comportamiento | 10% | 8 | 7 | 9 | 9 | 7 | 8,5 | 9 | 8 | 8 | 73,5 |
| Diseño Interior | 10% | 7 | 6 | 8 | 9 | 9 | 9 | 9 | 7,5 | 9 | 73,5 |
| Puesto de Conducción | 10% | 8 | 7 | 9 | 9 | 9 | 8,5 | 9 | 8 | 10 | 77,5 |
| Confot | 10% | 7 | 5 | 8 | 8 | 8 | 8,5 | 8 | 8 | 9 | 69,5 |
| Placer de Conducción | 10% | 8 | 7 | 9 | 10 | 9 | 9,5 | 10 | 8,5 | 9 | 80 |
| Diseño Exterior | 10% | 7 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 10 | 8 | 9 | 76 |
| Puntuación | | 78 | 70 | 84 | 89 | 87 | 89 | 94 | 79,5 | 91 | 761,5 |

| | |
|---------------|---|
| A. Albacete | Porsche siempre será un buen deportivo, me gusta como tracciona y lo neutro que es para ser un Porsche 911. |
| A. De Andrés | A base de electrónica ahora es un coche conducible con 500 CV, cuando con 300 hace años era inmanejable. |
| H. Baylos | Chasis increíble. Ideal para uso mixto. Un gran coche. |
| M. Leal | El mejor en casi todo menos en el cambio, un poco lento. El cambio no es tan rápido como el Nissan. Motor muy potente sobre todo en altas. Muy deportivo y además un coche que hay que conducirlo, divertido. La línea quizás este demasiado vista. |
| F. Gutiérrez | Corre lo que no está escrito, y frena lo que corre. El tren delantero es flotante e impreciso en las curvas rápidas. La suspensión en modo normal es un poco blanda y en sport demasiado seca. |
| J. Gené | Es uno de mis favoritos. Lo que Porsche ha hecho con el 911 Turbo pone en duda las leyes de la física, ¿Cómo puede ir tan bien un coche con del motor colgado del maletero? |
| R. Morán | Probado con control electrónico conectado... motricidad enorme, calidad evidente, máxima evolución de una disposición mecánica "errónea". |
| J. Piedrafita | Motor muy bueno y cambio excepcional. |
| J. Morcillo | Coche increíble. Roza la perfección, difícil ponerle pegas. Tan solo el retraso existente entre el momento en el que se pide el cambio, y cuando lo hace. El cambio es muy rápido, pero la orden se toma su tiempo. |



2. Audi R8 5.2 FSi V10 GT 765,05 puntos

| Audi | | A. Albacete | A. De Andrés | H. Baylos | M. Leal | F. Gutiérrez | J. Gené | R. Morán | J. Piedrafita | J. Morcillo | |
|----------------------|-----|-------------|--------------|-----------|---------|--------------|---------|----------|---------------|-------------|-------|
| Motor | 10% | 8 | 10 | 9 | 9 | 9 | 9,5 | 10 | 8 | 10 | 82,5 |
| Transmisión | 10% | 6 | 9 | 8 | 9 | 9 | 8,5 | 8 | 8 | 8 | 73,5 |
| Frenos | 10% | 6 | 9 | 9 | 10 | 8 | 9 | 9 | 7,5 | 9 | 76,5 |
| Bastidor | 10% | 7 | 8 | 9 | 9 | 9 | 9 | 10 | 8 | 9 | 78 |
| Comportamiento | 10% | 7 | 8 | 9 | 8 | 8 | 9 | 10 | 8 | 9 | 76 |
| Diseño Interior | 10% | 8 | 7 | 8 | 8 | 8 | 8,5 | 9 | 8 | 8 | 72,5 |
| Puesto de Conducción | 10% | 7 | 8 | 9 | 8 | 9 | 8,5 | 8 | 7,5 | 8 | 73 |
| Confort | 10% | 7 | 8 | 7 | 9 | 8 | 9 | 9 | 7,5 | 8 | 72,5 |
| Placer de Conducción | 10% | 7 | 7 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 8,5 | 10 | 77,5 |
| Diseño Exterior | 10% | 8 | 9 | 9 | 9 | 8 | 8,5 | 8 | 8 | 9 | 76,5 |
| Puntuación | | 71 | 83 | 86 | 88 | 85 | 88,5 | 90 | 79 | 88 | 758,5 |

| | |
|---------------|---|
| A. Albacete | Me gusta su estética, pero el cambio es lento. |
| A. De Andrés | Típico de Audi. La suavidad enmascara las prestaciones. Parece mentira que sea primo hermano del Gallardo. |
| H. Baylos | Muy deportivo y eficaz en curva. |
| M. Leal | El mejor tacto y potencia de frenos. Buen equilibrio entre confort y agarre. Sensaciones deportivas sin ser radical. Un auténtico coche deportivo en todo su significado. |
| F. Gutiérrez | Corre mucho y tracciona muy bien. Todos los cv están en el suelo. Muy buen tacto. Preferiría ZRM. El cambio es un poco lento. |
| J. Gené | Superdeportivo con calidad germánica, el motor es una delicia y hacer kilómetros no resulta cansado. No tiene puntos débiles, solo podría ser más agresivo estéticamente. |
| R. Morán | Increíble que con 1.700 kg se comporte en un circuito virado como si pesase 1000. Transmite calidad de fabricación, el motor lo admite todo, incluso rodar a 1000 rpm y despertar rugiendo. |
| J. Piedrafita | Motor muy bueno y cambio excepcional. |
| J. Morcillo | Gran deportivo en todos los aspectos. Negativo mandos de A3. Cambio un poco lento. |



3. Nissan GT-R

754,7 puntos

| Nissan | | A. Albacete | A. De Andrés | H. Baylos | M. Leal | F. Gutiérrez | J. Gené | R. Morán | J. Piedrafita | J. Morcillo | |
|----------------------|-----|-------------|--------------|-----------|---------|--------------|---------|----------|---------------|-------------|-------|
| Motor | 10% | 8 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 10 | 8,5 | 10 | 81,5 |
| Transmisión | 10% | 8 | 10 | 8 | 9 | 9 | 9,5 | 10 | 8,5 | 10 | 82 |
| Frenos | 10% | 7 | 8 | 9 | 8 | 9 | 9 | 9 | 8,5 | 8 | 75,5 |
| Bastidor | 10% | 8 | 9 | 8 | 8 | 9 | 9 | 9 | 8,5 | 8 | 76,5 |
| Comportamiento | 10% | 8 | 10 | 9 | 8 | 9 | 9 | 9 | 8,5 | 8 | 78,5 |
| Diseño Interior | 10% | 7 | 6 | 7 | 8 | 8 | 7,5 | 8 | 8 | 8 | 67,5 |
| Puesto de Conducción | 10% | 6 | 7 | 8 | 9 | 7 | 8 | 9 | 8 | 8 | 70 |
| Confort | 10% | 6 | 7 | 7 | 8 | 8 | 6,5 | 8 | 8 | 9 | 67,5 |
| Placer de Conducción | 10% | 8 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9,5 | 9 | 8,5 | 7 | 78 |
| Diseño Exterior | 10% | 6 | 8 | 7 | 4 | 8 | 8 | 8 | 7,5 | 8 | 64,5 |
| Puntuación | | 72 | 83 | 81 | 80 | 85 | 85 | 89 | 82,5 | 84 | 741,5 |

| | |
|---------------|---|
| A. Albacete | Muy seguro de conducir. Una máquina sensacional. |
| A. De Andrés | El superdeportivo absoluto, la maquina total por eficacia, prestaciones y facilidad de conducción. Algo brutal. |
| H. Baylos | La preparación del coche es espectacular, así como su eficacia en curva. |
| M. Leal | "Coche playstation". Conducción muy fácil. Comportamiento noble. Transmisión muy rápida pero reparto de potencia electrónico de comportamiento aleatorio. Diseño exterior no muy agraciado. |
| F. Gutiérrez | Anda una pasada, frena, gira y tracciona de escándalo. En ningún momento da sensación de pesar lo que pesa. Aunque sea 4x4 es muy, muy racing. |
| J. Gené | Es un coche de carreras, pensado para ser rápido y efectivo. Para uso diarios un poco radical de comportamiento y estética. Súper efectivo |
| R. Morán | La "sorpresa" de la Elección, un super coche de origen plebeyo, motor con infinito empuje y sofisticación técnica. Cx de 0,27 |
| J. Piedrafita | Motor excepcional. Transmisión acorde al motor. Frenos siempre potentes. Bastidor racing. |
| J. Morcillo | Hace el trabajo del piloto. Es criticable solo por tener demasiado peso. Mas en curva rápida. |



4. Mercedes SLS AMG

737,05 puntos

| Mercedes | | A. Albacete | A. De Andrés | H. Baylos | M. Leal | F. Gutiérrez | J. Gené | R. Morán | J. Piedrafita | J. Morcillo | |
|----------------------|-----|-------------|--------------|-----------|---------|--------------|---------|----------|---------------|-------------|------|
| Motor | 10% | 8 | 10 | 9 | 10 | 9 | 10 | 10 | 8 | 10 | 84 |
| Transmisión | 10% | 7 | 4 | 8 | 8 | 7 | 8 | 9 | 8 | 8 | 67 |
| Frenos | 10% | 8 | 8 | 8 | 7 | 7 | 9 | 9 | 8,5 | 9 | 73,5 |
| Bastidor | 10% | 5 | 6 | 8 | 8 | 9 | 9 | 10 | 8 | 9 | 72 |
| Comportamiento | 10% | 5 | 4 | 9 | 8 | 8 | 9,5 | 10 | 8 | 8 | 69,5 |
| Diseño Interior | 10% | 7 | 8 | 8 | 8 | 9 | 8,5 | 9 | 7,5 | 9 | 74 |
| Puesto de Conducción | 10% | 7 | 6 | 8 | 5 | 9 | 8,5 | 8 | 7,5 | 9 | 68 |
| Confort | 10% | 6 | 5 | 8 | 7 | 7 | 9 | 9 | 7 | 9 | 67 |
| Placer de Conducción | 10% | 7 | 7 | 9 | 9 | 9 | 9 | 10 | 8,5 | 8 | 76,5 |
| Diseño Exterior | 10% | 7 | 9 | 9 | 9 | 9 | 8,5 | 10 | 8 | 10 | 79,5 |
| Puntuación | | 67 | 67 | 84 | 79 | 83 | 89 | 94 | 79 | 89 | 731 |

| | |
|---------------|--|
| A. Albacete | Es un coche impresionante por su diseño, pero muy sobrevirador, quizás difícil de conducir sin controles. Una bestia por su potencial inagotable. |
| A. De Andrés | Ante todo y sobre todo, el mito "alas de gaviota". Tiene un motor excepcional aunque con un comportamiento delicado. La palanca de cambios no manda, y eso es quizá lo más criticable. |
| H. Baylos | Es muy pesado. Comportamiento dinámico aceptable, con frenos modestos. Diseño espectacular. |
| M. Leal | El motor lo marca todo en el coche. La transmisión muy bien subiendo de marchas, pero lento al reducir en frenada. |
| F. Gutiérrez | El cambio tiene su propio criterio y no obedece al cien por cien, me gusta porque es radical y avisa poco del sobreviraje. Es apabullante el motor, con bajos y medio sobretodo, y es más deportivo de lo que pensaba. |
| J. Gené | El motor es increíble. El chasis es muy bueno, con una dirección muy directa. Pero es muy pesado, lo que le influye en conducción deportiva extrema. Falta mejorar la tracción cuando quitamos el ESP, cosa que por otro lado, aunque delicado, lo hace increíblemente divertido. |
| R. Morán | Calidad por todos sus poros. Un motor poderoso y un control de estabilidad permisivo. Otra leyenda para Mercedes. |
| J. Piedrafita | Motor hay siempre, excelente. El cambio... solo correcto en modo automático. Buenos frenos, aguantan muy bien. El bastidor es muy bueno en toda situación, con un comportamiento sano y previsible siempre y con una suspensión algo seca en los baches. Placer de conducción "total". Diseño exterior muy personal, y muy bonito. |
| J. Morcillo | Es un coche difícil de conducir sin controles electrónicos o en modo sport. El comportamiento y funcionamiento está completamente apoyado en el modo electrónico, de lo contrario es un coche que parece pensado para asustar, y el cambio es muy mejorable. |



5. BMW M3

699,65 puntos

| BMW | | A. Albacete | A. De Andrés | H. Baylos | M. Leal | F. Gutiérrez | J. Gené | R. Morán | J. Piedrafita | J. Morcillo | |
|----------------------|-----|-------------|--------------|-----------|---------|--------------|---------|----------|---------------|-------------|-------|
| Motor | 10% | 7 | 9 | 8 | 8 | 9 | 8,5 | 8 | 8 | 9 | 74,5 |
| Transmisión | 10% | 8 | 8 | 8 | 8 | 10 | 10 | 8 | 7,5 | 9 | 76,5 |
| Frenos | 10% | 6 | 7 | 8 | 5 | 8 | 7 | 9 | 7,5 | 7 | 64,5 |
| Bastidor | 10% | 7 | 6 | 8 | 7 | 8 | 8 | 8 | 7,5 | 8 | 67,5 |
| Comportamiento | 10% | 6 | 5 | 7 | 8 | 9 | 9 | 9 | 7 | 8 | 68 |
| Diseño Interior | 10% | 6 | 7 | 8 | 6 | 9 | 8 | 9 | 7,5 | 8 | 68,5 |
| Puesto de Conducción | 10% | 6 | 8 | 8 | 9 | 9 | 8,5 | 10 | 7,5 | 7 | 73 |
| Confort | 10% | 6 | 7 | 8 | 9 | 9 | 9 | 10 | 7,5 | 7 | 72,5 |
| Placer de Conducción | 10% | 7 | 6 | 8 | 8 | 9 | 9 | 8 | 7 | 8 | 70 |
| Diseño Exterior | 10% | 6 | 6 | 8 | 7 | 8 | 8,5 | 7 | 7 | 7 | 64,5 |
| Puntuación | | 65 | 69 | 79 | 75 | 88 | 85,5 | 86 | 74 | 78 | 699,5 |

| | |
|---------------|--|
| A. Albacete | El cambio manual es muy rápido, es un coche agradable y deportivo que se presta a un uso diario sin el menor problema. |
| A. De Andrés | El ESP, el control de estabilidad, es muy intrusivo y esto le resta placer de uso. Por otra parte, el diseño es poco deportivo pese a ser la carrocería Coupé de la serie 3. El M3 es el perfecto ejemplo de la conducción deportiva clásica en estado puro, por su configuración, para bien y para mal. |
| H. Baylos | Es un coche muy sobrevirador y la electrónica es muy sensible, tanto que con las ayudas electrónicas de estabilidad y tracción se va parando en las curvas. |
| M. Leal | El motor sube mucho de régimen, es muy agradable. El puesto de conducción es ergonómico, con una postura cómoda pero poco atractiva. La transmisión es muy rápida con los cambios. En los frenos se nota con relativa rapidez el peso del coche. El comportamiento es fácil y muy noble. |
| F. Gutiérrez | Le falta un punto para ser un auténtico M3. Demasiado confort y mucho balanceo de la carrocería. Aun así, es con el que más se disfruta y tiene el mejor compromiso racing/uso normal |
| J. Gené | Sigue siendo el M3 de siempre, pero ha perdido agresividad, es más pesado y las inercias le restan efectividad respecto a sus predecesores. Muy divertido llevado al límite. |
| R. Morán | Buena impresión de uso y confort interior. Excelente para un uso normal, cotidiano, siendo un gran deportivo. No es el mejor, salvo en confort, pero es bueno en todo. Una gran opción. |
| J. Piedrafita | En cambio manual con las levas en el volante es muy rápido, pero también exigente, tacto raro de frenos. |
| J. Morcillo | El cambio es increíble, sin duda lo más positivo del coche. |



6. VW Scirocco R 2.0 TSi 659,1 puntos

| VW | | A. Albacete | A. De Andrés | H. Baylos | M. Leal | F. Gutiérrez | J. Gené | R. Morán | J. Piedrafita | J. Morcillo | |
|----------------------|-----|-------------|--------------|-----------|---------|--------------|---------|----------|---------------|-------------|------|
| Motor | 10% | 7 | 8 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 7 | 6 | 70 |
| Transmisión | 10% | 6 | 10 | 9 | 7 | 8 | 8,5 | 9 | 7,5 | 6 | 71 |
| Frenos | 10% | 6 | 7 | 7 | 8 | 5 | 8,5 | 8 | 6,5 | 5 | 61 |
| Bastidor | 10% | 7 | 7 | 8 | 7 | 8 | 8 | 8 | 7 | 6 | 66 |
| Comportamiento | 10% | 7 | 8 | 8 | 6 | 7 | 8,5 | 8 | 7 | 7 | 66,5 |
| Diseño Interior | 10% | 6 | 7 | 7 | 6 | 8 | 8 | 8 | 6 | 7 | 63 |
| Puesto de Conducción | 10% | 6 | 7 | 8 | 7 | 8 | 8 | 8 | 6 | 8 | 66 |
| Confort | 10% | 6 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8,5 | 8 | 6 | 7 | 67,5 |
| Placer de Conducción | 10% | 6 | 7 | 7 | 6 | 8 | 8 | 8 | 6,5 | 5 | 61,5 |
| Diseño Exterior | 10% | 7 | 9 | 8 | 6 | 8 | 8,5 | 9 | 6 | 5 | 66,5 |
| Puntuación | | 64 | 78 | 78 | 69 | 76 | 83,5 | 83 | 65,5 | 62 | 659 |

| | |
|---------------|---|
| A. Albacete | Buen equilibrio entre motor y chasis. Frenos esponjosos. |
| A. De Andrés | Estética impactante, y además es un 2+2 en caso necesario. El cambio DSG es óptimo. El bastidor es muy seguro y transmite esa solidez. |
| H. Baylos | De los derivados de turismos, digamos normales, me parece el mejor resuelto para uso deportivo. |
| M. Leal | El motor entrega bien la potencia desde abajo. El cambio es rápido en aceleración, pero interfiere mucho y es algo más lento en bajada. Demasiado subvirador como para incitar a ir rápido y transmite sensaciones muy filtradas. |
| F. Gutiérrez | Los frenos desmerecen el buen conjunto del coche, y me parece evidente que este bastidor admite más motor, más potencia. |
| J. Gené | Es un deportivo para usar a diario. Bonito pero discreto, corre poco y no es exigente. Para circuito podría y tendría que ser más radical. |
| R. Morán | Muy homogéneo, un buen punto medio, equilibrado y con calidad, pero algo caro frente a la competencia. |
| J. Piedrafita | El motor es muy bueno y transmisión es rápida, eso me gusta. Demás los frenos son potentes y el bastidor va sobrado de recursos. |
| J. Morcillo | El coche es bueno, quizás hasta muy bueno, es correcto en todo y... no ilusiona en ningún aspecto. Le falta alma, rabia, diversión. |



7. Peugeot RCZ 1.6 THP 200

654,15 puntos

| Peugeot | | A. Albacete | A. De Andrés | H. Baylos | M. Leal | F. Gutiérrez | J. Gené | R. Morán | J. Piedrafita | J. Morcillo | |
|----------------------|-----|-------------|--------------|-----------|---------|--------------|---------|----------|---------------|-------------|-------|
| Motor | 10% | 6 | 8 | 8 | 7 | 7 | 8 | 8 | 7 | 8 | 67 |
| Transmisión | 10% | 7 | 7 | 7 | 5 | 7 | 8 | 8 | 6,5 | 8 | 63,5 |
| Frenos | 10% | 7 | 7 | 8 | 7 | 7 | 8,5 | 9 | 6 | 8 | 67,5 |
| Bastidor | 10% | 6 | 8 | 8 | 6 | 7 | 9 | 7 | 7 | 7 | 65 |
| Comportamiento | 10% | 6 | 9 | 8 | 6 | 6 | 8,5 | 8 | 7 | 7 | 65,5 |
| Diseño Interior | 10% | 7 | 7 | 7 | 7 | 8 | 8,5 | 8 | 5,5 | 7 | 65 |
| Puesto de Conducción | 10% | 6 | 6 | 7 | 6 | 7 | 8 | 8 | 6 | 8 | 62 |
| Confort | 10% | 6 | 5 | 7 | 7 | 7 | 8,5 | 9 | 6 | 7 | 62,5 |
| Placer de Conducción | 10% | 6 | 8 | 8 | 6 | 7 | 8 | 8 | 7 | 8 | 66 |
| Diseño Exterior | 10% | 7 | 8 | 7 | 8 | 8 | 9 | 7 | 6,5 | 7 | 67,5 |
| Puntuación | | 64 | 73 | 75 | 65 | 71 | 84 | 80 | 64,5 | 75 | 651,5 |

| | |
|---------------|---|
| A. Albacete | Necesitaría algo más de motor para ser un deportivo, pero el aspecto sí que es deportivo. |
| A. De Andrés | Un buen ejemplo de deportivo accesible de tracción delantera. A favor, línea, prestaciones y comportamiento. |
| H. Baylos | Un coche agradable y divertido de conducir, con una atractiva estética y un buen comportamiento general. |
| M. Leal | El motor suena bonito al subir de régimen, eso es importante. El comportamiento es muy subvirador y tiene un tacto del cambio impreciso. Me ha causa una buena impresión y me han gustado los frenos. |
| F. Gutiérrez | Muy equilibrado en general, tracciona bastante bien, sin control y con el puesto, no es muy intrusivo. El sonido interior del motor está muy logrado. |
| J. Gené | Es un coche muy logrado estéticamente, con calidad de acabados, buena presencia y un chasis deportivo. Y todo ello con un excelente precio para lo que es el coche. Lástima que no tenga un motor más potente. |
| R. Morán | La estética es muy importante, pero, ¿se justifica el alto coste de fabricación del techo y la luneta? El coche está bien equilibrado, buen chasis, hace honor a la marca. |
| J. Piedrafita | El RCZ tiene un motor bueno para su cilindrada, un motor pequeño pero con un alto rendimiento y un consumo ajustado. El cambio es preciso y le sobra bastidor o admitiría un motor más potente. Es un coche da placer de conducción y en cuanto al diseño exterior resulta atractivo. |
| J. Morcillo | Me parece un deportivo muy digno, atractivo por su diseño, original, va bien y es divertido, me parece que es deportivo de inicio perfecto. |



8. Seat León Cupra R

643 puntos

| Seat | | A. Albacete | A. De Andrés | H. Baylos | M. Leal | F. Gutiérrez | J. Gené | R. Morán | J. Piedrafita | J. Morcillo | |
|----------------------|-----|-------------|--------------|-----------|---------|--------------|---------|----------|---------------|-------------|------|
| Motor | 10% | 7 | 9 | 8 | 8 | 9 | 9 | 8 | 7 | 7 | 72 |
| Transmisión | 10% | 6 | 8 | 9 | 7 | 8 | 8,5 | 8 | 6 | 6 | 66,5 |
| Frenos | 10% | 6 | 7 | 8 | 7 | 8 | 8,5 | 8 | 6 | 7 | 65,5 |
| Bastidor | 10% | 5 | 8 | 8 | 7 | 8 | 8,5 | 7 | 6,5 | 6 | 64 |
| Comportamiento | 10% | 6 | 8 | 8 | 7 | 8 | 8,5 | 8 | 6,5 | 7 | 67 |
| Diseño Interior | 10% | 5 | 5 | 7 | 6 | 8 | 8 | 6 | 6 | 6 | 57 |
| Puesto de Conducción | 10% | 6 | 6 | 8 | 7 | 7 | 8 | 8 | 6 | 6 | 62 |
| Confort | 10% | 6 | 5 | 7 | 7 | 8 | 8,5 | 7 | 6 | 6 | 60,5 |
| Placer de Conducción | 10% | 5 | 8 | 8 | 7 | 8 | 8,5 | 8 | 6,5 | 6 | 65 |
| Diseño Exterior | 10% | 5 | 6 | 7 | 6 | 6 | 7,5 | 7 | 6 | 3 | 53,5 |
| Puntuación | | 57 | 70 | 78 | 69 | 78 | 83,5 | 75 | 62,5 | 60 | 633 |

| | |
|---------------|---|
| A. Albacete | Me gusta el motor, pero el comportamiento general no es muy deportivo. |
| A. De Andrés | Puede ser el tope del coche deportivo de precio asequible, luego vienen los deportivos y superdeportivos. |
| H. Baylos | Un coche ideal para aficionados y compradores que necesiten un uso mixto. |
| M. Leal | El motor tiene pocos bajos pero estira bien, con un buen tacto de frenos. Me gusta la buena puesta a punto chasis, aunque es subvirador y la dirección está muy filtrada. |
| F. Gutiérrez | Es un coche muy equilibrado con un chasis a la medida de lo que frena y lo que corre, que es mucho. El motor sorprendente, estira como un atmosférico, es un coche muy deportivo con una respuesta contundente. |
| J. Gené | Para mí quizás sea difícil ser del todo objetivo ante el León, que es un coche que ha significado mucho en mi trayectoria profesional, en particular en el mundial de Turismos. He trabajado mucho con él, desde la base hasta el producto final, y soy un enamorado de este coche. El Seat León Cupra es un excelente coche deportivo, con un grandísimo motor y un chasis muy bien puesto a punto. Solo le encuentro dos defectos, que no se desconecta el ESP, y que es demasiado parecido al León FR, el resto es genial. |
| R. Morán | Los asientos... tienen buena sujeción, pero el material es caluroso y la estética discutible. El comportamiento es eficaz, y también con reacciones muy previsibles. Los frenos son suficientes, y eso que la llanta admitiría discos mayores. |
| J. Piedrafita | El motor ofrece una buena entrega de potencia, pero con la transmisión se fallan cambios. El diseño interior es muy racing. |
| J. Morcillo | Es un primo hermano del Scirocco y debe ser un mal congénito porque me parece un coche lineal, bueno y rápido, pero no transmite nada, sin alma. |



9. Renault Clio RS 2.0

638,25 puntos

| Renault | | A. Albacete | A. De Andrés | H. Baylos | M. Leal | F. Gutiérrez | J. Gené | R. Morán | J. Piedrafita | J. Morcillo | |
|----------------------|-----|-------------|--------------|-----------|---------|--------------|---------|----------|---------------|-------------|------|
| Motor | 10% | 6 | 7 | 7 | 7 | 7 | 8 | 8 | 6 | 6 | 62 |
| Transmisión | 10% | 7 | 8 | 7 | 7 | 8 | 8,5 | 7 | 5,5 | 6 | 64 |
| Frenos | 10% | 8 | 8 | 7 | 9 | 8 | 8 | 7 | 5,5 | 8 | 68,5 |
| Bastidor | 10% | 8 | 7 | 6 | 8 | 9 | 9 | 7 | 6 | 9 | 69 |
| Comportamiento | 10% | 7 | 8 | 6 | 7 | 8 | 8,5 | 8 | 6 | 9 | 67,5 |
| Diseño Interior | 10% | 6 | 6 | 7 | 4 | 6 | 7 | 6 | 5,5 | 5 | 52,5 |
| Puesto de Conducción | 10% | 6 | 4 | 8 | 6 | 7 | 8 | 8 | 5,5 | 6 | 58,5 |
| Confort | 10% | 6 | 3 | 7 | 5 | 7 | 8 | 8 | 6 | 3 | 53 |
| Placer de Conducción | 10% | 7 | 9 | 7 | 8 | 8 | 8,5 | 8 | 5,5 | 9 | 70 |
| Diseño Exterior | 10% | 6 | 4 | 7 | 7 | 7 | 8,5 | 6 | 5,5 | 7 | 58 |
| Puntuación | | 67 | 64 | 69 | 68 | 75 | 82 | 73 | 57 | 68 | 623 |

| | |
|---------------|---|
| A. Albacete | Me gusta el comportamiento en curvas y creo que el chasis podría aguantar más motor. |
| A. De Andrés | Ejemplo de deportivo radical de tracción delantera con motor atmosférico, "globeros" abstenerse. |
| H. Baylos | Es como un coche de carreras derivado de la serie, ideal para copa monomarca. |
| M. Leal | Muy deportivo, aire de carreras, divertido de conducir aunque no corre mucho. |
| F. Gutiérrez | Entre tanto turbo parece que el motor no ande, pero hay que estirarlo. El chasis admitiría más caballos. Comportamiento muy bueno. Debe ser una pasada en una carretera virada. |
| J. Gené | Es un coche pensado para transmitir sensaciones, tiene muchos detalles de competición. Se puede mejorar la respuesta del motor, y también las calidades de acabado en el interior. |
| R. Morán | El aspecto de acabado es mejorable, pero admisible por su precio. A 108,68 euros por caballo, el Clio RS da mucho por tu dinero. He tenido la impresión de que muestra cierta inestabilidad trasera apurando la frenada, quizás un mal reparto entre los ejes, por cierto, la suspensión trasera es simple pero eficaz. |
| J. Piedrafita | En mi opinión le falta motor y los frenos bloquean las ruedas con facilidad. El comportamiento es sano y previsible. Debería mejorar los asientos. |
| J. Morcillo | El motor no corre, pero las sensaciones de conducción son muy deportivas, su conducción es todo un placer, quizás demasiado duro para la carretera. |



10. Subaru Impreza WRX STi 633,95 puntos

| Subaru | | A. Albacete | A. De Andrés | H. Baylos | M. Leal | F. Gutiérrez | J. Gené | R. Morán | J. Piedrafita | J. Morcillo | |
|----------------------|-----|-------------|--------------|-----------|---------|--------------|---------|----------|---------------|-------------|-------|
| Motor | 10% | 7 | 7 | 8 | 8 | 8 | 9,5 | 8 | 7 | 6 | 68,5 |
| Transmisión | 10% | 7 | 9 | 8 | 8 | 9 | 9 | 8 | 6 | 9 | 73 |
| Frenos | 10% | 6 | 3 | 8 | 8 | 6 | 8,5 | 9 | 6,5 | 7 | 62 |
| Bastidor | 10% | 7 | 8 | 7 | 7 | 7 | 8,5 | 7 | 6,5 | 7 | 65 |
| Comportamiento | 10% | 6 | 9 | 7 | 7 | 8 | 8,5 | 8 | 7 | 7 | 67,5 |
| Diseño Interior | 10% | 6 | 6 | 7 | 4 | 6 | 7,5 | 6 | 6 | 3 | 51,5 |
| Puesto de Conducción | 10% | 6 | 8 | 8 | 5 | 6 | 8 | 8 | 6 | 5 | 60 |
| Confort | 10% | 6 | 7 | 8 | 5 | 6 | 8 | 8 | 6 | 5 | 59 |
| Placer de Conducción | 10% | 6 | 8 | 7 | 7 | 7 | 8,5 | 6 | 6,5 | 6 | 62 |
| Diseño Exterior | 10% | 6 | 5 | 7 | 5 | 7 | 8 | 7 | 6 | 3 | 54 |
| Puntuación | | 63 | 70 | 75 | 64 | 70 | 84 | 75 | 63,5 | 58 | 622,5 |

| | |
|---------------|---|
| A. Albacete | Bien nivelado el comportamiento entre subviraje y sobreviraje, pero tiene un poco de balanceo. |
| A. De Andrés | El coche que hubiese querido conducir hace 35 años, con las carreteras y el tráfico de entonces. Frenos algo justos. |
| H. Baylos | Las ayudas al comportamiento dinámico son excesivas para un coche de estas características. |
| M. Leal | El motor no tiene muchos bajos y también corta pronto. El tacto del cambio es duro pero preciso. En cuanto al comportamiento, el diferencial lo hace todo y destaca el tren delantero por su precisión. |
| F. Gutiérrez | Tiene una gran capacidad de tracción y subvira muy poco. La dirección me parece muy imprecisa y la calidad de materiales en general es pobre en apariencia. |
| J. Gené | Es un coche muy deportivo, pensado para el WRC, para los rallyes. Su conducción es muy efectiva, con una entrada en recta muy directa, tan solo el subviraje en curva media lo penaliza un poco. |
| R. Morán | Me gusta el avisador sonoro del tope de revoluciones... Se puede combinar, luz y sonido o solo uno. Un buen detalle. La transmisión es muy completa, así como las posibilidades de configuración, pero es un coche que se siente pesado. Es más una berlina de altas prestaciones que un deportivo clásico. |
| J. Piedrafita | Buena respuesta general, pero con una transmisión imprecisa. Le falta bastidor. |
| J. Morcillo | Me parece un coche un poco desfasado, tiene mucho de todo pero necesita ser refinado también en todo, es un coche muy burro, muy potente en todo, pero le falta trabajo de puesta a punto. |



11. Hyundai Genesis 3.8 V6 619,85 puntos

| Hyundai | | A. Albacete | A. De Andrés | H. Baylos | M. Leal | F. Gutiérrez | J. Gené | R. Morán | J. Piedrafita | J. Morcillo | |
|----------------------|-----|-------------|--------------|-----------|---------|--------------|---------|----------|---------------|-------------|-------|
| Motor | 10% | 7 | 7 | 8 | 8 | 6 | 8 | 9 | 6,5 | 8 | 67,5 |
| Transmisión | 10% | 5 | 7 | 7 | 6 | 5 | 7,5 | 8 | 5 | 3 | 53,5 |
| Frenos | 10% | 6 | 6 | 8 | 6 | 7 | 8 | 9 | 5,5 | 5 | 60,5 |
| Bastidor | 10% | 7 | 8 | 8 | 6 | 6 | 8,5 | 8 | 5,5 | 7 | 64 |
| Comportamiento | 10% | 7 | 9 | 7 | 6 | 8 | 9 | 8 | 5 | 8 | 67 |
| Diseño Interior | 10% | 5 | 5 | 7 | 6 | 7 | 7 | 6 | 5,5 | 8 | 56,5 |
| Puesto de Conducción | 10% | 4 | 2 | 8 | 4 | 7 | 7,5 | 7 | 6 | 9 | 54,5 |
| Confort | 10% | 4 | 8 | 8 | 7 | 8 | 8 | 7 | 6 | 8 | 64 |
| Placer de Conducción | 10% | 6 | 9 | 7 | 6 | 6 | 8,5 | 8 | 5,5 | 7 | 63 |
| Diseño Exterior | 10% | 6 | 7 | 7 | 5 | 7 | 8 | 9 | 6 | 6 | 61 |
| Puntuación | | 57 | 68 | 75 | 60 | 67 | 80 | 79 | 56,5 | 69 | 611,5 |

| | |
|---------------|--|
| A. Albacete | E el puesto de conducción molesta la tapa trasera cuando cambias de marcha. Los asientos no recogen bien y el cuerpo se mueve mucho. |
| A. De Andrés | Agradabilísima sorpresa. Me parece excelente por su precio y se merece más frenos para mejorar un comportamiento que es fácil de conducir. No tiene reglaje de profundidad del volante y molesta la consola entre los asientos. |
| H. Baylos | Un motor excelente, un buen deportivo, un coche interesante. |
| M. Leal | Buen tacto, el motor estira bien. En la transmisión hay un salto grande entre la tercera y la cuarta velocidad. Los frenos son correctos, pero el tacto me resulta extraño. El comportamiento es bueno pero subvirador. |
| F. Gutiérrez | Para ser un coche de tracción trasera es muy fácil de conducir porque tracciona y es noble de reacciones, pero no me parece un coche muy deportivo por su comportamiento. El cambio es lento, la amortiguación blanda, y el motor... empuja pero falto de carácter. |
| J. Gené | Grata sorpresa, el Hyundai Genesis tiene un gran bastidor con un buen motor, solo le faltan acabados de un segmento un poco más alto y un desarrollo más corto. |
| R. Morán | Un paso adelante para Hyundai, que con este coche se codea con el segmento superior. Tiene fallos de ergonomía interior, en especial con la consola entre los asientos. El motor tiene una segunda vida en la zona alta del cuentavueeltas. |
| J. Piedrafita | Es potente, pero los frenos no me han gustado, tiene tendencia al fading, creo que le falta frenada. El comportamiento puede ser complicado porque se descontrola al límite. El puesto de conducción está bien resuelto y es confortable. Además es un coche bonito. |
| J. Morcillo | Buen par motor, pero la mecánica es perezosa y el control de tracción es muy intrusivo. |



12. Abarth 500 esseste

585 puntos

| Abarth | | A. Albacete | A. De Andrés | H. Baylos | M. Leal | F. Gutiérrez | J. Gené | R. Morán | J. Piedrafita | J. Morcillo | |
|----------------------|-----|-------------|--------------|-----------|---------|--------------|---------|----------|---------------|-------------|------|
| Motor | 10% | 6 | 6 | 8 | 6 | 7 | 8 | 8 | 6 | 7 | 62 |
| Transmisión | 10% | 6 | 7 | 7 | 4 | 7 | 7,5 | 8 | 5,5 | 5 | 57 |
| Frenos | 10% | 5 | 8 | 8 | 6 | 8 | 8 | 8 | 6 | 6 | 63 |
| Bastidor | 10% | 6 | 3 | 7 | 5 | 8 | 8 | 9 | 6 | 6 | 58 |
| Comportamiento | 10% | 7 | 4 | 8 | 6 | 8 | 7,5 | 9 | 6 | 5 | 60,5 |
| Diseño Interior | 10% | 6 | 6 | 7 | 5 | 8 | 8,5 | 10 | 5,5 | 7 | 63 |
| Puesto de Conducción | 10% | 4 | 5 | 8 | 5 | 7 | 7,5 | 8 | 5,5 | 2 | 52 |
| Confort | 10% | 4 | 4 | 7 | 5 | 7 | 7,5 | 7 | 5,5 | 3 | 50 |
| Placer de Conducción | 10% | 5 | 3 | 8 | 3 | 8 | 8 | 9 | 6 | 4 | 54 |
| Diseño Exterior | 10% | 5 | 9 | 7 | 5 | 9 | 8 | 10 | 5,5 | 6 | 64,5 |
| Puntuación | | 54 | 55 | 75 | 50 | 77 | 78,5 | 86 | 57,5 | 51 | 584 |

| | |
|---------------|---|
| A. Albacete | Me gusta el comportamiento, pero el asiento del conductor no es regulable en altura y lo hace algo incómodo. |
| A. De Andrés | Explotación del fenómeno 500. Esta mecánica va bien para el Punto EVO, en este quizás sea excesivo. Diseño exterior muy pintón. |
| H. Baylos | Resulta divertido teniendo en cuenta su corta batalla. |
| M. Leal | Gran decepción. Tacto muy impreciso de cambio, transmite pocas sensaciones de conducción y el comportamiento es muy subvirador. |
| F. Gutiérrez | Un bombón, lástima del control de estabilidad, muy intrusivo jaun estando desconectado! |
| J. Gené | Es un deportivo de ciudad, ágil en curva lenta y ligero para frenar bien, pero limitado por sus dimensiones y la altura. Estéticamente, es un guiño a los 70. |
| R. Morán | A pesar de tener una batalla tan corta es un coche de reacciones sanas. Es un inconveniente tener que pasar la ITV después de montar el kit |
| J. Piedrafita | Tiene cierta imprecisión en la caja de cambios y el bastidor sorprende positivamente para lo que es el coche. |
| J. Morcillo | La postura de conducción me parece inaceptable, el bacquet es sensacional, pero es muy alto, y cualquiera que tenga de 1,85 metros de alto en adelante tendrá problemas para acomodarse en su interior. Al margen de eso, el coche es divertido, con una presentación sensacional e invita a practicar una conducción divertida, tiene mucho encanto y tan sólo puede ser cuestionable la dureza de la suspensión, quizás muy dura para la calle. |



13. Infiniti G37 S

582,5 puntos

| Infinity | | A. Albacete | A. De Andrés | H. Baylos | M. Leal | F. Gutiérrez | J. Gené | R. Morán | J. Piedrafita | J. Morcillo | |
|----------------------|-----|-------------|--------------|-----------|---------|--------------|---------|----------|---------------|-------------|-------|
| Motor | 10% | 4 | 7 | 7 | 7 | 6 | 8 | 9 | 6,5 | 8 | 62,5 |
| Transmisión | 10% | 4 | 6 | 7 | 3 | 6 | 7 | 4 | 6 | 3 | 46 |
| Frenos | 10% | 5 | 5 | 7 | 5 | 7 | 8,5 | 8 | 6 | 5 | 56,5 |
| Bastidor | 10% | 4 | 6 | 8 | 7 | 6 | 7,5 | 9 | 6 | 7 | 60,5 |
| Comportamiento | 10% | 4 | 7 | 8 | 6 | 8 | 7,5 | 7 | 6 | 8 | 61,5 |
| Diseño Interior | 10% | 6 | 6 | 8 | 8 | 7 | 8,5 | 7 | 5,5 | 8 | 64 |
| Puesto de Conducción | 10% | 5 | 4 | 8 | 8 | 7 | 8 | 8 | 6 | 9 | 63 |
| Confort | 10% | 5 | 8 | 8 | 9 | 8 | 8 | 8 | 6 | 8 | 68 |
| Placer de Conducción | 10% | 4 | 7 | 7 | 3 | 6 | 7 | 6 | 6 | 7 | 53 |
| Diseño Exterior | 10% | 5 | 6 | 8 | 4 | 6 | 7,5 | 6 | 6 | 6 | 54,5 |
| Puntuación | | 46 | 62 | 76 | 60 | 67 | 77,5 | 72 | 60 | 69 | 589,5 |

| | |
|---------------|---|
| A. Albacete | El Infiniti es muy bonito pero es poco deportivo. El cambio es muy lento y el comportamiento tiene mucho balanceo, además es subvirador en entrada a curva y sobrevirador bajo potencia. |
| A. De Andrés | Un buen coche, pero comparado con el Hyundai se queda algo escaso. |
| H. Baylos | Confortable y cómodo, un buen coche, pero es poco deportivo. |
| M. Leal | El motor mueve bien los kilos, pero la transmisión no está adaptada a la conducción deportiva. Tiene un tren delantero muy preciso. Sin duda es buen coche para hacer turismo. |
| F. Gutiérrez | El Infiniti es un coche orientado más hacia el confort, no se oye un ruido y es muy cómodo. El comportamiento es fácil y predecible, en mi opinión está escaso de motor y en general no lo veo muy deportivo. |
| J. Gené | Es un coche para viajar deprisa, pero no es un deportivo. En circuito esta en inferioridad de condiciones respecto la mayoría de los coches que hemos probado por el elevado peso y la suspensión blanda. Ante todo es cómodo, si me dejaran uno para volver hasta Barcelona creo que elegiría el Infiniti. |
| R. Morán | Es un coche de lujo pero el acabado interior no aparenta calidad alta. El tren delantero es muy direccional, pero el coche acusa el peso más que sus rivales y además el cambio toma decisiones propias... yo no lo entiendo. |
| J. Piedrafita | El motor va justo para el peso que debe mover. El cambio podría ser un poco más rápido, me gustan los frenos y bastidor es bueno en líneas generales. El comportamiento es fácil y sano hasta el límite. Nada destacable en cuanto a diseño interior, pero el puesto de conducción sujeta bien. |
| J. Morcillo | El Infiniti es quizá, el coche más cómodo de los presentes, y también uno de los menos deportivos, puede que esté un poco fuera de lugar, aunque por estética y concepto es un deportivo atractivo, eso sí, para un tipo de cliente más sosegado, que gusta de las altas prestaciones, el lujo y el confort, pero no de un comportamiento deportivo. Lástima de cambio, hace lo que quiere. |



14. Opel Insignia 4x4 OPC

562,8 puntos

| Opel | | A. Albacete | A. De Andrés | H. Baylos | M. Leal | F. Gutiérrez | J. Gené | R. Morán | J. Piedrafita | J. Morcillo | |
|----------------------|-----|-------------|--------------|-----------|---------|--------------|---------|----------|---------------|-------------|------|
| Motor | 10% | 5 | 7 | 8 | 6 | 6 | 8,5 | 6 | 6 | 8 | 60,5 |
| Transmisión | 10% | 5 | 6 | 7 | 6 | 6 | 8 | 6 | 5 | 2 | 51 |
| Frenos | 10% | 5 | 6 | 7 | 5 | 6 | 7,5 | 7 | 5,5 | 4 | 53 |
| Bastidor | 10% | 4 | 5 | 7 | 4 | 8 | 7,5 | 6 | 5,5 | 7 | 54 |
| Comportamiento | 10% | 4 | 6 | 7 | 4 | 8 | 7,5 | 7 | 5 | 7 | 55,5 |
| Diseño Interior | 10% | 5 | 7 | 8 | 7 | 8 | 8 | 5 | 5,5 | 7 | 60,5 |
| Puesto de Conducción | 10% | 5 | 8 | 8 | 6 | 7 | 8 | 8 | 6 | 5 | 61 |
| Confort | 10% | 6 | 9 | 8 | 9 | 7 | 9 | 7 | 6 | 8 | 69 |
| Placer de Conducción | 10% | 5 | 6 | 6 | 3 | 7 | 7,5 | 5 | 5,5 | 6 | 51 |
| Diseño Exterior | 10% | 6 | 5 | 7 | 5 | 7 | 8,5 | 6 | 6 | 6 | 56,5 |
| Puntuación | | 50 | 65 | 73 | 55 | 70 | 80 | 63 | 56 | 60 | 572 |

| | |
|---------------|--|
| A. Albacete | El Opel es un coche cómodo, pero para me parece poco deportivo en su conducción. |
| A. De Andrés | Es la versión prestacional y 4x4 de una berlina, y como tal, destaca. |
| H. Baylos | Creo que es un coche muy poco deportivo, pero me gusta el motor, es potente, y también el puesto de conducción. |
| M. Leal | El motor no empuja demasiado y el comportamiento es muy subvirador, también es blando de suspensiones, pero esto lo hace muy confortable, quizás demasiado. El tacto del cambio es pastoso, eso no me gusta. |
| F. Gutiérrez | Le sobra chasis o le falta motor, según se mire, es menos deportivo de lo que aparenta, tirando a un turismos rápido, pero tracciona muy bien, incluso sin controles. |
| J. Gené | Es una buena berlina deportiva, con un motor elástico y potente. Pensado para su uso diario con un toque de deportividad, aunque en líneas generales resulta un poco aburguesado. |
| R. Morán | Muchos plásticos con algo de baja calidad interior. Es un coche pesado y poco adecuado para un uso deportivo, con un motor potente pero poco adaptado. |
| J. Piedrafita | Parece que le falta potencia y se mueve mucho en la frenada. El bastidor va muy justo. Es un coche que no te da sensación de mucha seguridad conduciéndolo al límite. |
| J. Morcillo | Una sorpresa agradable. Me parece un coche familiar muy rápido, con un gran motor y un chasis a la altura. Es cómodo y rápido. |



15. Skoda Fabia RS

539,65 puntos

| Skoda | | A. Albacete | A. De Andrés | H. Baylos | M. Leal | F. Gutiérrez | J. Gené | R. Morán | J. Piedrafita | J. Morcillo | |
|----------------------|-----|-------------|--------------|-----------|---------|--------------|---------|----------|---------------|-------------|-------|
| Motor | 10% | 6 | 10 | 7 | 6 | 7 | 9 | 7 | 6,5 | 6 | 64,5 |
| Transmisión | 10% | 6 | 9 | 7 | 6 | 8 | 8 | 8 | 6,5 | 7 | 65,5 |
| Frenos | 10% | 4 | 4 | 7 | 6 | 6 | 8 | 4 | 5,5 | 5 | 49,5 |
| Bastidor | 10% | 5 | 6 | 6 | 4 | 7 | 8 | 6 | 6 | 3 | 51 |
| Comportamiento | 10% | 5 | 5 | 6 | 5 | 7 | 7,5 | 6 | 6 | 4 | 51,5 |
| Diseño Interior | 10% | 5 | 4 | 7 | 3 | 7 | 8 | 7 | 5,5 | 4 | 50,5 |
| Puesto de Conducción | 10% | 4 | 5 | 7 | 7 | 6 | 8,5 | 8 | 5,5 | 5 | 56 |
| Confort | 10% | 5 | 5 | 7 | 7 | 6 | 7,5 | 7 | 6 | 5 | 55,5 |
| Placer de Conducción | 10% | 5 | 6 | 6 | 5 | 7 | 8 | 6 | 6 | 3 | 52 |
| Diseño Exterior | 10% | 4 | 2 | 7 | 3 | 6 | 8 | 4 | 5,5 | 1 | 40,5 |
| Puntuación | | 49 | 56 | 67 | 52 | 67 | 80,5 | 63 | 59 | 43 | 536,5 |

| | |
|---------------|--|
| A. Albacete | Sensación de pedal de freno muy blando y poco fiable. El cambio es lo mejor del coche. |
| A. De Andrés | Hermano gemelo del Ibiza FR y del Polo GTI. Al Fabia RS le perjudican como deportivo dos cosas, su estética cuadrada y llevar gomas de 205 en vez de 215 como sus rivales. |
| H. Baylos | Muy bien el cambio, pero es un coche que transmite poco. |
| M. Leal | El Skoda es un coche que no impresiona en nada. El cambio hace un poco lo que quiere, las suspensiones rebotan mucho y la asistencia a la frenada de emergencia interfiere demasiado. |
| F. Gutiérrez | Tiene ruidos en la caña de la dirección que no me gustan. En el interior, los asientos están faltos de sujeción y en conjunto me parece que tiene una buena base mejorable para dejarlo todo con un planteamiento más racing. |
| J. Gené | Es un coche agradable de llevar, todo lo hace fácil, pero para conducción extrema debería llevar cambio más deportivo y dejar desconectar el ESP. |
| R. Morán | Su estética no es la de un deportivo y los frenos parecen carentes de mordiente aunque luego funcionan bien por su bajo peso. El agarre de los neumáticos es ajustado y me gusta el cambio secuencial con "levas". |
| J. Piedrafita | El motor es correcto bien asociado a una transmisión automática rápida. Los frenos están demasiado asistidos, requiere de cierta sensibilidad y acostumbaramiento a su uso, y en general muestra un comportamiento muy noble. |
| J. Morcillo | Al margen de la estética, siempre subjetiva, en el Fabia RS me parece que lo único realmente deportivo es el cambio, que funciona muy bien. Me ha sorprendido la eficacia de la frenada, con algo más de goma en los neumáticos tiene que mejorar. |



16. Citroën DS3 Racing

533,75 puntos

| Citroen | | A. Albacete | A. De Andrés | H. Baylos | M. Leal | F. Gutiérrez | J. Gené | R. Morán | J. Piedrafita | J. Morcillo | |
|----------------------|-----|-------------|--------------|-----------|---------|--------------|---------|----------|---------------|-------------|------|
| Motor | 10% | 5 | 7 | 7 | 6 | 8 | 9 | 6 | 6 | 7 | 61 |
| Transmisión | 10% | 6 | 5 | 7 | 6 | 6 | 7 | 7 | 5,5 | 6 | 55,5 |
| Frenos | 10% | 5 | 6 | 7 | 8 | 7 | 8,5 | 8 | 5,5 | 5 | 60 |
| Bastidor | 10% | 4 | 3 | 7 | 5 | 6 | 8 | 7 | 6 | 4 | 50 |
| Comportamiento | 10% | 4 | 2 | 7 | 5 | 6 | 8,5 | 7 | 6 | 5 | 50,5 |
| Diseño Interior | 10% | 5 | 6 | 6 | 4 | 8 | 8 | 4 | 5,5 | 3 | 49,5 |
| Puesto de Conducción | 10% | 5 | 4 | 6 | 7 | 8 | 8 | 7 | 6 | 3 | 54 |
| Confort | 10% | 5 | 5 | 7 | 7 | 8 | 8,5 | 7 | 6 | 4 | 57,5 |
| Placer de Conducción | 10% | 4 | 3 | 6 | 4 | 7 | 8 | 7 | 6 | 2 | 47 |
| Diseño Exterior | 10% | 4 | 7 | 6 | 3 | 8 | 8 | 6 | 6 | 2 | 50 |
| Puntuación | | 47 | 48 | 66 | 55 | 72 | 81,5 | 66 | 58,5 | 41 | 535 |

| | |
|---------------|---|
| A. Albacete | Estética muy nueva, moderna y atractiva. En cuanto al comportamiento... tiene mucha pérdida de tracción y el ABS no me ha gustado, es intrusivo. |
| A. De Andrés | El DS3 Racing Intenta reproducir el fenómeno Cooper y Abarth pero se queda corto. |
| H. Baylos | Me parece un coche poco deportivo, demasiado próximo a la serie convencional, con un ESP que es demasiado drástico y no deja hacer. |
| M. Leal | El motor está bien, pero se nota poca cilindrada y se queda un poco corto. El tacto del cambio me parece horrible, mientras que los frenos son potentes y aguantan bien. No me ha gustado el tacto de la dirección, que es poco preciso, y aunque el comportamiento es subvirador, es un coche fácil de conducir. Al coche le falta "algo" para ser realmente Racing. |
| F. Gutiérrez | Tiene un gran motor pero el chasis no acompaña del todo sin hacer modificaciones. El tacto es bueno en general pero podría... tendría que ser más racing. Con el control de estabilidad es terrible, no te deja hacer nada. |
| J. Gené | Me ha sorprendido lo bien que corre y frena, lástima que no traccione a la altura del resto de las prestaciones. Le falta autoblocante, electrónico o mecánico, para ser un juguete de carreras. |
| R. Morán | No hay par motor por debajo de 4.000-5.000 rpm y esto desmerece un poco en su uso. La estética interior es impactante: "dinamita pa los pollos". |
| J. Piedrafita | En líneas generales no me ha gustado, ni el motor, ni el comportamiento, ni los frenos ni la electrónica. Me ha decepcionado, esperaba mucho más. |
| J. Morcillo | El DS3 Racing me ha decepcionado porque su imagen es brutal y realmente Racing, pero luego lo conduces y no hay nada. Prometía mucho, pero no tracciona bien y el comportamiento del ESP es muy intrusivo. |



Escuela Española de Pilotos. 13 de mayo de 2011