

现代菲斯塔能否为韩系车迎来转机？

上世纪 90 年代，韩系车刚刚进入中国市场时，由于自身技术力量不足，加之当时中国市场整体消费能力较弱，所以韩系车将主要的目标客户群定位于中低档市场。而随着我国自主品牌的崛起，中低端汽车市场竞争日益激烈，利润空间不断受到压缩，韩系车如何扭转在中国汽车市场的品牌形象与销量，使其向中高端市场迈进，成为亟待解决的问题。

2019 年新年刚过，韩国现代汽车集团继承人郑义宣就宣布，2018 年销量为 739.9 万辆，这一数字仅比 2017 年增加 14.9 万辆，也未能完成年初制定的 755 万辆销量目标。

为什么过去数年间一直急流勇进的现代车近两年在华走下坡路呢？而定位“高性能科技魅力座驾”的菲斯塔能否为韩系车带来一丝转机？一起来看看 CCRT 的最新评价结果。

飒沓如流星 | 加速性能

在全油门起步加速性能试验中，菲斯塔由静止状态全油门加速到了 100km/h 时，记录下的行驶时间为 7.79s，速度非常快。

而当车辆由静止状态全油门加速通过 400m 的距离时，记录下的行驶时间为 15.78s，同样取得了高水平的成绩。

综合分析，CCRT 给菲斯塔的加速性能试验打出了 100 分的好成绩，非常值得关注。

青山遮不住 | 人机工程

用户对于菲斯塔的人机工程非常认可，无论是交互界面（80.5分）还是操作界面（79.3分）的设计都表现不俗。

7英寸彩色运动仪表盘和10.25英寸车载多媒体系统，布局合理、功能丰富，给人以舒适明畅的愉悦感。

先觉忽先起 | 感知安全

在乘用车车顶抗压强度试验中，按照规定方法以1.5倍整备质量挤压菲斯塔一侧车顶前部边缘时，测量得到的加载装置位移值为35.1mm，得分为77.6分。

用户对于菲斯塔的抗损坏程度评分欠佳，为79.2分。其次，用户认为菲斯塔安全气囊、安全带等被动安全配置和ESP、主动刹车等主动安全配置不够丰富、效果并不显著，得分为77.1分、77.5分。

云深不知处 | 车内空间

菲斯塔的车内空间究竟如何？CCRT对它进行了人体空间校核试验，综合得分为64.6分。试验前，需要将菲斯塔置于空载状态，同时依据测量要求调节车内座椅、头枕位置。

试验后，从CAD中测量得到的前排乘员肩部、肘部和臀部空间值依次为1430.5mm、1456.6mm、1362mm；

后排乘员头部、肩部、肘部和臀部空间值分别为932.1mm、1401.2mm、1456.3mm、1304.5mm。

任重而道远

流动的盛宴 —— LA FESTA 菲斯塔致力于打造高性能轿车新标杆，加速性能十分优秀，人机工程更是不落俗套，不仅受到消费者的青睐，也成为了 CCRT 的推荐车型。

未来，韩系车若想立足于中高端市场，唯有不断提升其性能体验和驾驶乐趣，才能迎来品牌形象的新转机。