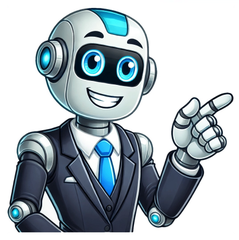
Click Here



Creta 2025 limited

O novo Hyundai Creta foi lançado nesta segunda-feira (7) partindo de R$ R$ 141.890, com visual profundamente repaginado e inédito motor 1.6 turbo a gasolina de 193 cv na versão Ultimate, dando ao modelo o posto de SUV compacto mais potente do Brasil — que pertencia ao Jeep Renegade 1.3 turbo de 185 cv. Autoesporte seleciona preços, versões e equipamentos do Creta 2025. Novo Hyundai Creta - Preços Hyundai Creta Comfort 1.0 TGDi AT6 2025: R$ 141.890Hyundai Creta Limited 1.0 TGDi AT6 2025: R$ 156.490Hyundai Creta Platinum 1.0 TGDi AT6 2025: R$ 172.690Hyundai Creta N Line 1.0 TGDi AT6 2025: R$ 182.090Hyundai Creta Ultimate 1.6 TGDi 7DCT 2025: R$ 189.990 Novo Hyundai Creta - Motores Motor 1.6 turbo que está no novo Hyundai Creta já é usado no Kia Sportage — Foto: Divulgação As quatro versões de entrada do novo Hyundai Creta 2025 permanecem com o motor três-cilindros 1.0 Kappa turbo flex de 120 cv de potência e 17,5 kgfm de torque, com câmbio automático de seis marchas. Já a opção topo de linha, Ultimate, aposenta o veterano 2.0 flex de 167 cv para dar lugar ao 1.6 quatro-cilindros 16V turbo, também com injeção direta, porém só a gasolina, de 193 cv de potência e 27 kgfm de torque. Esse propulsor pertence à família Smartstream, que é uma evolução do Gamma II que era oferecido aqui no Tucson e que, atualmente, equipa o Kia Sportage (com 180 cv). Outra novidade é o câmbio automatizado de dupla embreagem com sete marchas e caixa banhada a óleo, ligado ao motor 1.6 TGDi. Novo Hyundai Creta - Consumo O Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV) catalogou o Creta 1.0 turbo com o consumo de 8,4 km/l na cidade e 9 km/l na estrada com etanol, além de 12 km/l na cidade e 12,7 km/l na estrada com gasolina. Já a versão 1.6 turbo, disponível apenas com gasolina, faz 11,9 km/l na cidade e 13,5 km/l na estrada. Novo Hyundai Creta - Visual Hyundai Creta Ultimate é a única versão com motor 1.6 — Foto: Renato Durães/Autoesporte A Hyundai manteve os cortes das chapas dos para-lamas, portas, colunas, para-brisa, vidros laterais e teto, porém, conseguiu deixar o novo Creta sem nenhuma herança do SUV anterior com estilo polêmico lançado em 2021. Tudo isso adotando novas estamparias de capô e tampa do porta-malas, além de agregados completamente renovados nos balanços dianteiro e traseiro. A fabricante sul-coreana também implementou melhorias estruturais no chamado underbody, o assoalho do monobloco, aumentando de 34,1% para 35,6% a presença de aços de alta resistência na construção da carroceria. Na dianteira, as linhas arredondadas dão lugar a vincos mais quadrados. A grade agora é retangular e em preto brilhante, com as luzes diurnas (DRL) de LED logo abaixo do capô e interligadas por uma barra iluminada. Os faróis, também de LED, ficam encravados no para-choque frontal. Vale destacar que a versão N Line traz um arranjo exclusivo de grade e para-choque. Hyundai Creta Ultimate tem lanternas de LED — Foto: Renato Durães/Autoesporte A traseira também traz um desenho mais "quadrado", com lanternas afiladas, também de LED, em arranjo horizontal e interligadas por um filete iluminado, além de ficarem em um nicho na cor preto brilhante. É como uma mescla de HB20 e Volkswagen T-Cross. Para finalizar, há novos jogos de rodas de liga leve aro 18 na versão Ultimate. Hyundai Creta Ultimate é a única opção de interior cinza — Foto: Renato Durães/Autoesporte Por dentro, o painel do Creta 2025 foi praticamente todo transformado. O destaque vai para a chegada do ar-condicionado digital de duas zonas a partir de versão Limited. O painel de instrumentos digital e a central multimídia, ambos de 10,25 polegadas, são semiflutuantes e integrados como em carros da Mercedes-Benz, dando um aspecto de carro premium. Apesar das telas digitais chamativas, Apple CarPlay e Android Auto são só via cabo. Curiosamente, as duas versões de entrada, que mantêm o antigo sistema multimídia com tela de 8 polegadas, trazem conexão sem fio para os dois sistemas de conectividade. As cores disponíveis para o Hyundai Creta 2025 são: preto, branco, prata, azul e cinza. Porém, em todos os casos, pode ser pintura metálica, sólida, perolizada e em dois tons com o teto de outra cor. Novo Hyundai Creta - Dimensões Hyundai Creta Ultimate tem 4,33 m de comprimento — Foto: Renato Durães/Autoesporte Não há mudanças significativas em relação às dimensões. O novo Hyundai Creta agora tem 4,33 metros de comprimento (+ 3 cm), mas segue com os mesmos 1,79 m de largura, 1,63 m de altura e 2,61 m de entre-eixos. O porta-malas continua com 422 litros de volume. Hyundai Creta Ultimate 1.6 TGDi 2025: telas digitais destacadas do painel são destaque — Foto: Renato Durães/Autoesporte O novo Hyundai Creta continua a vir de fábrica com seis airbags, frenagem autônoma emergencial e assistente de manutenção em faixa. Contudo, o pacote Adas de segurança ativa agora vem com ACC (controle de cruzeiro adaptativo) com a função Stop&Go a partir da versão Platinum. Assim, o SUV passa a conseguir rodar sozinho com mais autonomia em meio ao tráfego pesado, freando até a imobilidade e tornando a acelerar a partir dela. Hyundai Creta 2025 - Itens de série Comfort: motor 1.0 turbo, seis airbags, ar-condicionado, sensor de estacionamento traseiro e câmera de ré, direção elétrica, travas e vidros elétricos, central multimídia com tela de 8 polegadas e conexão sem fio com Apple CarPlay e Android Auto, indicador de pressão dos pneus, apoio de braço central para o motorista, banco do motorista com ajuste de altura, volante com regulagem de altura e profundidade, controles de tração e estabilidade, rodas aro 16, alerta de frenagem de emergência e controle de cruzeiro. Hyundai Creta Comfort 2025 — Foto: Divulgação/Hyundai Limited: tudo da versão Comfort mais assistente de permanência em faixa, farol alto adaptativo, ar-condicionado digital de duas zonas, saídas do ar-condicionado para o banco traseiro, retrovisores internos com ajustes elétricos e rodas aro 17. Hyundai Creta Limited 2025 — Foto: Divulgação/Hyundai Platinum: itens da versão Limited mais sensor de estacionamento dianteiro, freio de estacionamento eletrônico, banco do motorista com ventilação, sistema de frenagem autônoma, borboletas para trocas manuais no volante, câmera com visão 360º, controle de cruzeiro adaptativo e central multimídia e painel de instrumentos digital com telas de 10,25 polegadas. Hyundai Creta Platinum 2025 — Foto: Divulgação/Hyundai N Line: itens da versão Platinum mais grade frontal com acabamento exclusivo, saias laterais em cinza brilhante, faróis de LED, lanternas traseiras de LED, rodas com desenho exclusivo N Line, interior com acabamento exclusivo em bancos, volante e alavanca de câmbio, e teto preto. Hyundai Creta N Line 2025 — Foto: Divulgação/Hyundai Ultimate: itens do N Line (excluindo o acabamento exclusivo) mais motor 1.6 turbo, grade frontal exclusiva, rodas aro 18, bancos e volante revestidos de couro cinza, ajuste elétrico do banco do motorista, assistente de tráfego cruzado traseiro e câmera para monitoramento de ponto cego no painel de instrumentos. Quer ter acesso a conteúdos exclusivos da Autoesporte? É só clicar aqui para acessar a revista digital. Page sharing CRETA rewrites the book on compact crossovers. The style is sensuous and sporty, reflecting CRETA’s impressive dynamic capabilities and fun-loving driving personality. Masculine and modern with a difference: That’s CRETA style. CRETA’s jewel-like headlamps, its outsized grille and other bold details dare to be different and push the boundaries of design. From every angle, the all-new CRETA radiates supreme confidence and driving excitement, a feeling that intensifies when you push the start button. A trusted tool. A member of the family. Objet d’art. A tech toy. CRETA is all of these and much more. Whether you’re single, married with kids or empty nesters, the highly versatile the all-new CRETA is designed to be a perfect fit. It’s the efficiency multiplier that helps you do more each day and to get it all done in style. Gallery Specification I attended the launch of the new Hyundai Creta this week in India Bedfordview hosted by Hyundai South Africa. After the refreshments, we got straight into the SUV and explored the updates from the chassis to the driving dynamics. Here’s my honest review of what Hyundai has brought to the table with the 2025 Creta.Interior: Comfort and TechnologyHyundai has done a lot to the Creta’s interior, tech features and comfort.Technology and ConnectivityThe Creta’s infotainment system now has Apple CarPlay and Android Auto. I did have some connectivity issues with Apple CarPlay which was resolved partially by the dual USB ports at the front. Apart from that,t the tech package has several goodies:Multi-Functional Steering Wheel: Ergonomic design so you don’t have to take your hands off the wheel.Digital Instrument Cluster: User-friendly graphics and clean layout for better readability.Wireless Charging Bay: No cables, no clutter.Comfort and StyleThe Creta’s interior has a premium feel with faux leather and power windows for front and rear passengers. Sitting in the back was very comfortable thanks to:Ample Legroom: Spacious and well-designed for passenger comfort.Rear USB Port and Air Vents: For long journeys.Durable Storage Pouches: Instead of nets for added practicality.Nice Roof Lining: The black lining in the top-spec Matte Edition adds to the premium feel.But I did notice a small drawback, the driver’s door bottle holder sticks out a bit which may feel awkward ergonomically.Exterior: A Stylish RefreshHyundai has tweaked the Creta’s design subtly but effectively so it doesn’t look overdone.Reshaped Bumpers and LED Strips: Gives the car a modern look.Matte Edition Finish: Unique and attention-grabbing, adds a premium feel to the SUV.Boot Space and PracticalityThe Creta has decent boot space with a parcel shelf to organize smaller items. There’s also a full-size back-up wheel under the boot floor which is a nice touch. But the parcel shelf can’t take heavier loads so pack carefully.Driving: Balanced PerformanceThe Hyundai Creta has a 1.5-liter engine producing 84 kW and 144 Nm of torque with an Intelligent Variable Transmission (IVT).Ride and HandlingSuspension: Soaks up bumps well, long drives are comfortable.Steering: Light and responsive, urban roads are a breeze.Noise: Engine whine at high RPMs is noticeable but the cabin is well insulated overall.SafetyHyundai has prioritized safety in the Creta with:Active Lane Keeping Assist: Keeps the car in its lane.Adaptive Cruise Control: For highway comfort.Six Airbags: For all passengers.3D Camera: For parking and visibility.Pricing and ValueThe Hyundai Creta is priced well:Base: R449,000Top Spec Matte Edition: R524,900The 7-year/200,000 km warranty is a big plus for families and daily commuters. But the lack of premium features like sunroof and electric driver’s seat in higher variants may leave some wanting more.ComparisonThe Hyundai Creta competes with:Kia SeltosHaval JolionChery Tiggo 7 ProVolkswagen T-CrossWhile the Creta has a lot of value with the warranty and features the top-spec variant may be a bit pricey for those looking for more premium features.Verdict: Is the Hyundai Creta Worth It?The Hyundai Creta 2025 is a good all-rounder, with a comfortable ride, modern tech and a nice design. A practical choice for families and individuals looking for a reliable, stylish car with a long warranty.Pros:Comfortable suspension for a smooth ride.Exterior updates are nice, especially on the Matte Edition.Advanced connectivity and tech.Cons:Engine noise at high RPMs.Lower trims miss out on the luxury features of a sunroof.Should you buy the Creta? Yes, for practicality and warranty. But if you have a budget above R500,000 you may want to look at competitors with more premium features.What do you think of the Hyundai Creta?Is the Hyundai Creta 2025 for you? Let us know in the commentsFor more detailed reviews and updates on the latest car launches, Term used in automotive technology This article needs additional citations for verification. Please help improve this article by adding citations to reliable sources. Unsourced material may be challenged and removed.Find sources: "Front-engine, front-wheel-drive layout" – news · newspapers · books · scholar · JSTOR (November 2011) (Learn how and when to remove this message) FF transversely mounted engine layout FF longitudinally mounted engine layout In automotive design, a front-engine, front-wheel-drive (FWD) layout, or FF layout, places both the internal combustion engine and driven roadwheels at the front of the vehicle. Further information: Automobile layout and Front-wheel-drive Front-engine, rear-wheel-drive layout Historically, this designation was used regardless of whether the entire engine was behind the front axle line. In recent times, the manufacturers of some cars have added to the designation with the term front-mid which describes a car in which the engine is in front of the passenger compartment but behind the front axle. The engine positions of most pre–World-War-II cars are front-mid or on the front axle. This layout is the most traditional form and remains a popular, practical design. The engine, which takes up a great deal of space, is packaged in a location passengers and luggage typically would not use. The main deficit is weight distribution—the heaviest component is at one end of the vehicle. Car handling is not ideal, but usually predictable. In contrast with the front-engine, rear-wheel-drive layout (RWD), the FWD layout eliminates the need for a central tunnel or a higher chassis clearance to accommodate a driveshaft providing power to the rear wheels. Like the rear-engine, rear-wheel-drive layout (RR) and rear mid-engine, rear-wheel-drive layout (RMR) layouts, it places the engine over the drive wheels, improving traction in many applications. As the steered wheels are also the driven wheels, FWD cars are generally considered superior to RWD cars in conditions in which there is low traction such as snow, mud, gravel or wet tarmac. When hill climbing in low-traction conditions RR is considered the best two-wheel-drive layout, primarily due to the shift of weight to the rear wheels when climbing. The cornering ability of an FWD vehicle is generally better, because the engine is placed over the steered wheels.[1] However, as the driven wheels have the additional demands of steering, if a vehicle accelerates quickly, less grip is available for cornering, which can result in understeer.[2] High-performance vehicles rarely use the FWD layout because weight is transferred to the rear wheels under acceleration, while unloading the front wheels and sharply reducing their grip, effectively capping the amount of power which could realistically be utilized; in addition, the high power of high-performance cars can result in torque steer. Electronic traction control can avoid wheel-spin but largely negates the benefit of extra power.[3] This was a reason for the adoption of the all-wheel-drive quattro system in the high performance Jensen FF and Audi Quattro road cars. Early cars using the FWD layout include the 1925 Alvis, 1929 Cord L-29, 1931 DKW F1, the 1948 Citroën 2CV, 1949 Saab 92, the 1957 Trabant P50, and the 1959 Mini. In the 1980s, the traction and packaging advantages of this layout caused many compact and mid-sized vehicle makers to adopt it in the US. Most European and Japanese manufacturers switched to front wheel drive for the majority of their cars in the 1960s and 1970s, the last to change being VW, Ford of Europe, and General Motors (Vauxhall - UK and Opel - Germany). Toyota was the last Japanese company to switch in the early 1980s. BMW, focused on luxury vehicles, however retained the rear-wheel-drive layout in even their smaller cars,[4] though their MINI marque are FWD. There are four different arrangements for this basic layout, depending on the location of the engine, which is the heaviest component of the drivetrain. The earliest front wheel drive cars were mid-engine, front-wheel-drive layout (MF). The engine was mounted longitudinally (fore-and-aft, or north–south) behind the wheels, with the transmission ahead of the engine and differential at the very front of the car. With the engine so far back, the weight distribution of such cars as the Cord L-29 was not ideal; the driven wheels did not carry a large enough proportion of weight for good traction and handling. The 1934 Citroën Traction Avant solved the weight distribution issue by placing the transmission at the front of the car with the differential between it and the engine. Combined with the car's low slung unibody design, this resulted in handling which was remarkable for the era. Renault is the most recent user of this format - having used it on the Renault 4, and the first generation Renault 5, but it has since fallen out of favor since it encroaches into the interior space. A 1975 Alfa Romeo Alfasud Sprint Veloce using a Longitudinally mounted front-engine and front-wheel drive. The 1946 Panhard Dyna X, designed by Jean-Albert Grégoire, had the engine longitudinally in front of the front wheels, with the transmission behind the engine and the differential at the rear of the assembly. This arrangement, used by Panhard until 1967, potentially had a weight distribution problem analogous to that of the Cord L29 mentioned above. However, the Panhard's air-cooled flat twin engine was very light, and mounted low down with a low centre of gravity reducing the effect. The air-cooled flat twin engine of the Citroën 2CV was also mounted very low, in front of the front wheels, with the transmission behind the axle line and the differential between the two. This became quite popular; cars using this layout included the German Ford Taunus 12M and the Lancia Flavia and Fulvia. This is the standard configuration of Audi and Subaru front-wheel-drive vehicles. In 1979, Toyota introduced and launched their first front-wheel-drive car, the Tercel, and it had its engine longitudinally mounted, unlike most other front-wheel-drive cars on the market at that time. This arrangement continued also on the second-generation Tercel, until 1987, the third generation received a new, transversely mounted engine. Other front-wheel-drive Toyota models, such as Camry, and Corolla, had transversely mounted engines from the beginning on. The 1966 Oldsmobile Toronado (along with its sister model the Cadillac Eldorado) used a novel arrangement which had the engine and transmission in a 'side-by-side' arrangement with power being transmitted between the two via a heavy-duty chain, and a specially designed intermediate driveshaft that passed under the engine sump. This family has the distinction of being the highest engine capacity (8.2 L) front-wheel-drive vehicles ever built. The Saab 99 and “classic” Saab 900 also used a similar arrangement. The Eagle Premier used a similar powertrain arrangement found in the Renault 21 and 25 – later becoming the basis for the Chrysler LH sedans produced until the 2004 model year. Today, Audi is the most prominent user of this mechanical layout, having used it since the 1950s in its predecessor companies DKW and Auto Union, and it can be found in its larger models from the A4 upward. The latest evolution of the format in Audi's MLB platform attempts to address the long-standing drawback of uneven weight distribution. This is done by packaging the differential in front of the clutch, allowing the axle line to be further forward in relation to the rear face of the engine block. The bonnet on this original Mini is open, showing the transversely mounted engine that drives the front wheels. The first popular transverse engined FWD cars were the DKW 'Front' made from 1931, which had a twin cylinder two-stroke engine. Saab copied this design on their first car, the 1949 Saab 92. The Trabant in 1957 was also one of the only cars to have a transverse mounted engine, being a sort of DKW successor. This was a novelty, especially for a car being made in a communist country. Issigonis's Mini of 1959 and related cars such as the Maxi, Austin 1100/1300 and Allegro had the four-cylinder inline water-cooled engine transversely mounted. The transmission was located in the sump below the crankshaft, with power transmitted by transfer gears. Other models that used the "transmission-in-sump" layout included the Datsun 100A (Cherry) and various applications of the PSA-Renault X-Type engine such as the Peugeot 104 and Renault 14. The 1955 Suzuki Suzulight also introduced a front engine with a transversely installed two-stroke twin-cylinder engine (using DKW technology) in a city car/kei car application, based on the German Lloyd LP400. Dante Giacosa's Autobianchi Primula of 1964, Fiat 128 and Fiat 127, put the transmission on one side of the transversely mounted engine, and doubled back the drivetrain to put the differential just behind the transmission, but offset to one side. Hence the driveshafts to the wheels are longer on one side than the other. This located the weight just a bit in front of the wheels. It is this system which dominates worldwide at present. Front-wheel-drive vehicles tend to suffer from torque steer under heavy acceleration.[5] This is caused by differing drive shaft lengths which in turn results in different incident angles at the joints of the driveshaft. The farther these joints are articulate, the less effective they are at delivering torque to the wheels. Mid-engine, front-wheel drive (MF layout): Renault 4 mid-engine, front-wheel-drive layout allows greater distance between front doors and wheelwells, and short front overhang. Longitudinally front-mounted engine, front-wheel drive (FF longitudinal layout): The Auto Union 1000, (today Audi) longitudinal layout superseded the DKW F89 front transverse engines in the 1950s. Transverse front-mounted engine, front-wheel drive (FF transverse layout): Fiat 128, followed the footsteps of the Autobianchi Primula. In front wheel drive vehicles, the drive shafts transfer the drive directly from the differential to the front wheels. A short inner stub shaft is splined to the differential side gear and an outer stub shaft is splined to the front wheel hub. Each stub shaft has a yoke, or housing, to accommodate a universal joint, at each end of a connecting intermediate shaft. Universal joints let the shaft keep rotating while allowing for changes due to suspension movement, such as shaft length and horizontal angle, and shaft angle as the steering turns. Constant-velocity universal joints are normally used to transfer power smoothly between the components. The inner universal can be a plunge or tripod type joint. The tripod is splined to the intermediate shaft and held by a circlip. A ball, supported on needle roller bearings, is fitted to each post of the tripod, and these slide in a trunion inside the yoke. This caters for changes in shaft length and horizontal angle. The drive is transferred through the trunion and balls to rotate the shaft. The outer universal joint allows greater angular changes but not changes in shaft length. It is normally a ball and cage type with an inner race splined to the intermediate shaft. An outer race is formed in the yoke. The cage retains the balls in location in grooves in both races. The balls transfer the drive from the shaft to the hub and allow for changes in horizontal angle and for a wide steering angle to be achieved. A flexible rubber boot fitted to each joint retains grease and keeps out dirt and moisture. Where the differential is not located in the center line of the vehicle, an intermediate shaft can be fitted to maintain equal length drive shafts on each side. This keeps drive shaft angles equal on both sides and helps prevent steering irregularities and vibration. The outer end of the intermediate shaft is supported by a bearing secured to the transaxle case and a universal joint assists with alignment. In some cases a longer drive shaft is used on one side. A rubber dynamic damper may be fitted to absorb vibrations. Front-wheel drive Front-engine, rear-wheel-drive layout Front-engine, four-wheel-drive layout Front-mid-engine, front-wheel-drive layout Rear-engine, rear-wheel-drive layout Rear mid-engine, rear-wheel-drive layout ^ Hillier, Victor; Peter Coombes (2004). Fundamentals of motor vehicle technology. Nelson Thornes. p. 9. ISBN 978-0-7487-8082-2. ^ "Engine & Driveline Layouts". Drivingfast.net. Archived from the original on 27 September 2016. Retrieved 6 January 2010. ^ www.motortrend.com Archived 2011-07-18 at the Wayback Machine Road Test: Rear Drive vs. Front Drive vs. All-Wheel Driv ^ "BMW Technology Guide: Rear wheel drive". Retrieved 1 September 2016. ^ "What the heck is torque steer?". Sedgwick, Michael Cars of the 50s and 60s. Gothenburg, Sweden: A B Nordbok, 1983. (Includes pictures of the engine layouts of the Traction Avant and other designs.) Retrieved from " O novo Hyundai Creta foi apresentado nesta segunda-feira (7). O SUV compacto muda de visual cerca de três anos após ser lançado na atual geração e quer dificultar ainda mais a vida dos rivais com novos visual, motor, câmbio e equipamentos. O Hyundai Creta 2025 terá novidades importantes. Como a Mobiauto já havia revelado, a versão Action, de entrada, que tinha o primeiro visual do SUV no Brasil foi aposentado junto com toda a linha 2024. Agora, o modelo será vendido apenas na geração atual por aqui.Você também pode se interessar por: Nela, teremos dois visuais. Um para as opções convencionais, que é inspirada no Palisade, e outro para a opção NLine, que é esportivada. Essa última será a mais cara usando motor 1.0 TGDI, e ganha para-choques dianteiro e traseiro diferentes, além de nova grade, spoiler traseiro, defletores, volantes e acabamento interno. Confira os preços: Preços do novo Hyundai Creta 2025: Novo Hyundai Creta 2025 Comfort: R$ 141.890Novo Hyundai Creta 2025 Limited: R$ 156.490Novo Hyundai Creta 2025 Platinum: R$ 172.690Novo Hyundai Creta 2025 NLine: R$ 182.090Novo Hyundai Creta 2025 Ultimate: R$ 189.990 Motorização O Creta não terá disponível o motor 1.6 aspirado flex, que já estava parcialmente aposentado desde a troca da geração há cerca de três anos. O motor 1.0 TGDI de 120 cv de potência e 17,5 kgfm de torque será o responsável por mover todas as versões de entrada e intermediárias, sempre gerenciado pela caixa automática de seis marchas. Ele segue com três modos de condução (Eco, Normal e Sport) e a transmissão tem modo manual, com trocas que realmente mudam a experiência da condução. De acordo com a Hyundai, seu consumo melhorou em até 6% - melhoria máxima feita na estrada e com gasolina. Os números são: 8,4 km/l (+0,1 km/l contra o antigo) na cidade e 9 km/l (+0,3 km/l) na estrada com etanol, e 12 km/l (+0,4 km/l) e 12,7 km/l (+0,7 km/l), respectivamente, com gasolina. A nova calibração é combatível com o PL8 que entra em vigor ano que vem com novas regras de emissão, e fará a motorização híbrida vir mais para frente. A versão de topo deixou o motor 2.0 aspirado flex de lado para ter a usina mais potente entre todos os SUVs compactos. O motor 1.6 TGDI é uma evolução do usado no primo Tucson, e rende 193 cv de potência e 27 kgfm de torque. Obviamente, já atende aos novos requisitos de poluentes do Proconve. Ele é gerenciado por um câmbio automatizado de dupla embreagem a seco. Na prática, o carro é bem mais esperto que o 2.0 flex antigo. Não só por ter mais potência e torque, mas pelas trocas mais precisas da transmissão que deixam o carro mais esperto. São três modos de condução também, que seguem o padrão já citado acima. O consumo é bom. Usando só gasolina 11,9 km/l na cidade e 13,5 km/l na estrada. Os números chegam a superar o motor 1.0, e são melhores que os do 2.0 antigo, que rendia 8,7 km/l na cidade e 12,4 km/l na estada com o combustível fóssil. Com etanol, o rendimento era mais limitado, claro. Todos os dados foram divulgados pela montadora. Com essa nova motorização, o Creta sonha em concorrer mais forte com Corolla Cross e Jeep Compass em suas versões de topo. O Novo Hyundai Creta cresceu? O Creta 2025 não mudou de geração e isso quer dizer que ele não cresceu de maneira perceptível. A reportagem da Mobiauto já apontava que o modelo manteria medidas estruturais (como a do entre-eixos) e poderia ganhar alguns centímetros nas demais por calibração de suspensão, desenho de para-lamas e para-choques. Com o novo visual, o SUV mede agora 4,33 metros de comprimento, 1,79 m de largura, 1,63 de altura e 2,61 de entre-eixos. Antes da renovação, media 4,30 m de comprimento, 1,79 m de largura, 1,63 de altura e 2,61 m de entre-eixos. Até o porta-malas se manteve com os 422 litros de capacidade. Novo Hyundai Creta 2025: versões e equipamentos Entre as principais novidades, está o novo interior com telas de multimídia e cluster integradas. Nas versões mais completadas são duas telas de 10,25 polegadas, enquanto as mais simples contam com um painel de instrumentos de 8 polegadas digital e tela de TFT de 4,2 polegadas. Por conta da dupla, o painel foi rearranjado e tem design diferente. O console central se manteve como já conhecíamos, assim como o volante e bancos, e apenas os comandos do ar-condicionado e os físicos da multimídia é que mudaram. Já nos equipamentos de segurança, um bom avanço com a adição de alerta de ponto cego, alerta de tráfego cruzado traseiro com frenagem e aviso de saída segura, que detecta um veículo passando ao lado do Creta no momento que os passageiros vão abrir as portas. Veja com os novos equipamentos se espalham entre as versões:Novo Hyundai Creta Comfort 2025 - R$ 141.890 Grade frontal com acabamento cinza metalizado e contorno em black piano Protetores dos para-choques dianteiro e traseiro na cor prataRetrovisores externos na cor da carroceriaMaçanetas externas na cor da carroceriaAcabamento em preto fosco nas molduras das portas e coluna BFaróis com projetorLuzes diurnas em LED (DRL)Faixa de luz longitudinal em LED na tampa traseiraBarras de teto longitudinais na cor prataMoldura lateral da coluna "C" na cor prataRodas de liga leve de 16", pneus 205/65 R16Painel de instrumentos Supervision ClusterPainel com acabamento na cor prataIluminação ambienteDetalhes em cromo acetinado no volante, no painel e no consoleDetalhe em cromo acetinado no freio de mãoApoia braço no console centralMaçanetas internas em cromo acetinadoBancos de tecido na cor preta (Tricot)Freios ABS com EBDFreio a disco nas quatro rodasControle de estabilidade eletrônico (ESP)Controle de tração (TCS)Assistente de partida em rampa (HAC)Sinalização de frenagem de emergência (ESS)Airbag frontal duploAirbag lateral de tóraxAirbag cortinaFixação ISOFIX® com top tether para cadeirinha de bebêSensor de estacionamento traseiroSistema de monitoramento de pressão dos pneus (indicação)Ajuste manual de altura dos faróisAlerta de não utilização do cinto de segurança para motorista e passageirosAlerta de presença no banco traseiro (ROA)Alerta visual de portas e porta-malas abertosTravamento automático das portas e do porta-malas a 20 km/hTrava de segurança para crianças nas portas traseirasLimpador e desembaçador do vidro traseiroDestravamento automático das portas em caso de acidenteCintos de segurança dianteiros de 3 pontos com pré-tensionador e ajuste de alturaCintos de segurança traseiros de 3 pontos (x3)Apoios de cabeça dianteiros e traseiros (x3) com regulagem de alturaEstrutura com deformação programadaBarras de proteção lateralImobilizador do motorAlarme perimétricoAlarme volumétrico com sensor de inclinaçãoAlerta sonoro de travamento das portasAr-condicionadoBanco do motorista com ajuste de alturaVolante com regulagem de altura e profundidadeConsole central com porta-copos e porta-objetosTomada 12V (x1) no console centralCâmera de ré com linhas dinâmicasDireção elétrica progressivaComputador de bordoControle de velocidade de cruzeiro com limitador de velocidadeChave presencial Smart Key com telecomando de travamento das portas e porta-malasPartida do motor por botãoSistema Stop & Go de parada e partida automática do motorConexão USB traseiraBanco traseiro rebatível e bipartido 60:40Iluminação no porta-malasComando interno de abertura do tanque de combustívelTravas elétricas nas portas e porta-malasVidros elétricos dianteiros e traseiros com funções one-touch (descida e subida) e antiesmagamentoAbertura e fechamento dos vidros elétricos por meio da chaveRetrovisores externos com ajuste elétrico e luz indicadora de direçãoAcendimento automático dos faróis (sensor crepuscular)Faróis com funções welcome e escortAcionamento inteligente one-touch das luzes de direçãoPorta-objetos nas portas dianteiras e traseirasConsole de teto com luzes de leitura dianteira e iluminação centralAlças de segurança para os passageiros dianteiro e traseirosEspelho de cortesia com iluminação no para sol para motorista e passageiroCentral multimídia touchscreen de 8" com conexão sem fio para Apple CarPlay® e Google Android Auto®, conexão Bluetooth® com streaming de áudio, acesso à agenda e histórico de chamadas, MP3 player e conexões USB (2x).Controles de áudio e Bluetooth no volante com reconhecimento de vozAlto falantes nas portas dianteiras (x2) e portas traseiras (x2)Antena tipo barbatana Novo Hyundai Creta Limited 2025 - R$ 156.490 Itens da versão anterior maisRodas de liga leve diamantadas de 17", pneus 215/60 R17Volante revestido em couro na cor preta com costura na cor pretaBancos de tecido na cor preta (Tricot, Emboss)Detector de fadiga (DAW)Sistema de alerta e frenagem autônomo (FCA) para carros, pedestres e ciclistasSistema de frenagem autônomo (convergência à esquerda)Assistente de permanência em faixa (LKA)Assistente de centralização em faixa (LFA)Farol alto adaptativo (HBA)Ar-condicionado automático digital de duas zonasCarregador sem fio para smartphonesAlavancas no volante para trocas de marchaSaída de ar para o banco traseiroRetrovisores externos com rebatimento elétrico automáticoSistema de carro conectado com serviços de prevenção ao roubo, assistência 24h, controles remotos, diagnóstico e alertas de uso do veículo Novo Hyundai Creta Platinum 2025 - R$ 172.690 Itens da versão anteriorCâmera para monitoramento de ponto cego (BVM)Freio de estacionamento eletrônico com auto holdSmart câmera 360o (SVM)Seleção do modo de direçãoControle de velocidade adaptativoConsole de teto com luzes de leitura dianteira e luzes individuais na segunda fileiraCentral multimídia de 10.25" com navegação GPS, Apple CarPlay®, Google Android Auto®, conexão Bluetooth® com streaming de áudio, acesso à agenda e histórico de chamadas, MP3 player e conexões USB (2x) Novo Hyundai Creta N Line 2025 - R$ 182.090 Itens da versão anterior maisGrade frontal N Line com acabamento em preto brilhanteProtetores dos para-choques dianteiro na cor prata e traseiro na cor pretaSaias laterais com detalhes em cinza brilhantePonteira de escapamento duplaRetrovisores externos na cor preto brilhanteFaróis em LEDFaixa de luz longitudinal em LED na grade frontalLanternas em LEDBarras de teto longitudinais na cor preto brilhanteMoldura lateral da coluna "C" na cor preto brilhanteRodas de liga leve diamantadas de 17" com design N Line, pneus 215/60 R17Detalhes em grafite no volante, no painel e no consoleVolante revestido em couro na cor preta com costura na cor vermelha com design N LineAlavanca de câmbio N Line com detalhes em vermelhoMaçanetas internas na cor grafitePedais esportivos com acabamento em metalBancos revestidos em couro sintético na cor preta com costura vermelha e emblema N LineAcabamento interno do teto na cor preta Novo Hyundai Creta Ultimate 2025 - R$ 189.990 Itens da versão Platinum maisGrade frontal com acabamento em black piano e contorno em black pianoRodas de liga leve diamantadas de 18", pneus 215/55 R18Painel com acabamento nas cores cinza claro e cinza escuroVolante revestido em couro na cor cinza com costura na cor cinzaBancos revestidos em couro sintético nas cores cinza claro e cinza escuroAssistente de ponto cego (BCA)Assistente de tráfego cruzado traseiro (RCCA)Alerta de saída segura (SEW)Banco do motorista com ajuste elétrico de 4 posições (frente/trás e inclinação do encosto)Espelho retrovisor interno eletrocrômicoReceba as reportagens da Mobiauto via Whatsapp