Autozine
ONLINE AUTO MAGAZINE

Publicatiedatum: 25 juli 2025
www.autozine.nl



Autotest: Firefly

Te mooi om waar te zijn?

> **In China heeft Nio een zeer goede reputatie. Het is een echt premium-merk dat niet alleen om de kwaliteit, maar ook om het imago wordt gekocht. In Europa is het opbouwen van een goed imago een stuk lastiger omdat de kaarten hier al lang geleden zijn verdeeld. Om zich toch in Europa te kunnen vestigen introduceert Nio een submerk: Firefly. Het belooft de premium kwaliteit van Nio, maar dan in een kleinere verpakking tegen een lagere prijs. Is dat te mooi om waar te zijn?**

De naam "Firefly" is niet zomaar gekozen. Een vuurvliegje is klein, wendbaar en energiek. Omdat er voorlopig slechts één model is gepland, heet het merk "Firefly" en het enige model ook "Firefly" (vergelijk het met de "Mini" van "Mini"). De vormgevers zijn met de naam aan de haal gegaan en tekenden voor- en achterlichten die bestaan uit meerdere facetten; net als de facetogen van een vlieg. Vervolgens heeft Firefly goed gekeken naar geliefde modellen in Europa, want er zijn elementen van de Renault 5, Lancia Ypsilon en Honda e in terug te vinden. Heel origineel: de Firefly heeft lichtmetalen velgen én wieldoppen. In de winter kunnen de wieldoppen de velgen beschermen.



Firefly | Voorkant (breedte 186 cm, hoogte 156 cm)

Qua maatvoering is de Firefly gemiddeld groot voor een auto in dit segment. De bouwkwaliteit is die van een auto uit een hoger segment; hierin is duidelijk de invloed van Nio terug te zien. Terwijl de voordelige modellen van andere merken overduidelijk goedkoop zijn gebouwd, verwent de Firefly juist met prachtige materialen en texturen.

RUIMTE

Firefly gaat een stap verder dan alleen het combineren van gewilde stijlelementen. De opzet is heel doordacht! De wielen staan op de uiterste hoeken en samen met de relatief lange wielbasis zorgt dat voor bovengemiddelde binnenruimte. Zo zitten volwassenen zelfs achterin heel behoorlijk en dat is meestal anders in dit segment. Door te kiezen voor achterwielaandrijving heeft de Firefly behalve een grote bagageruimte zelfs een forse bergruimte onder de motorkap ("frunk" in Amerikaans jargon).



Interieur (5 zitplaatsen)

Teskt en fotografie copyright © 1999 - 2026 Autozine



Achterbank

De ruimte voorin is goed, maar de beleving ongebruikelijk. Het dashboard ligt namelijk laag en dat zorgt voor merkbaar beter zicht rondom de auto. De deurpanelen lopen juist ver naar boven door voor een geborgen gevoel. Er is geen middentunnel en dat geeft een groot gevoel van ruimte. Qua bergruimte kan de Firefly wedijveren met MPV's. Er zijn grote deurvakken, twee bergvakken in de armsteun, een bekerhouder, een uitschuifbare prullenbak, een vak onder de bijrijdersstoel, een vak onder de achterbank en een fors bemeten dashboardkastje. Kortom: wie een compacte en toch praktische gezinsauto wenst, hoeft niet verder te zoeken dan de Firefly!

SOFTWARE

Net als Nio kiest Firefly voor een minimalistisch interieur. Bovenop de stuurkolom staat een klein beeldscherm en centraal op het dashboard is een groter display te vinden. Het aantal knoppen is minimaal, want alles wordt via het stuurwiel en/of gesproken commando's bestuurd. De versnellingshendel zit aan de stuurkolom voor een opgeruimde aanblik en meer bergruimte tussen de voorstoelen.

> **„Voor een goedkope elektrische auto is de bouwkwaliteit uitzonderlijk, de ruimte uitstekend, de uitrusting innovatief, de ergonomie uitgekiend en het comfort uitmuntend“**

De gevestigde orde heeft overduidelijk problemen met het ontwikkelen van software. Sommige merken blijven achter, met als gevolg beperkte mogelijkheden of onhandige bediening. Anderen zoeken hun heil bij externe partijen en zijn daar dan volledig van afhankelijk. Nio, en dus ook Firefly, biedt een eigen infotainment-systeem, gebaseerd op een eigen besturingssysteem en zelfs eigen hardware. Alhoewel de Firefly niet over de imposante rekenkracht van een Nio beschikt (die is klaar voor volledig autonoom rijden), is het infotainment-systeem compleet, doordacht en toekomstgericht. Juist omdat alles wordt bediend via het centrale beeldscherm is gebruikersvriendelijkheid van groot belang en precies hier scoort de Firefly een dikke tien. De bediening is logisch en snel, zonder te veel betutteling van de gebruiker en zonder overbodige functionaliteit.

Een audiosysteem met 14 luidsprekers en ondersteuning voor Dolby Atmos is standaard. Het heeft dankzij deze opzet een plat, maar ruimtelijk geluid. Een grappig detail: moederbedrijf Nio ondersteunt geen Apple CarPlay of Android Auto omdat de Chinese fabrikant het Amerikaanse Apple en Google geen toegang wil geven tot zijn geavanceerde systemen. Omdat Firefly veel minder geavanceerde techniek gebruikt, ondersteunt deze binnenkort wél Apple CarPlay en Android Auto.

VEILIGHEID

Firefly voorziet in alle veiligheidsvoorzieningen die de Europese Unie nu en de komende jaren zal vereisen. Wanneer deze allemaal actief zijn, is het aantal waarschuwingen voldoende om zelfs de

Teskt en fotografie copyright © 1999 - 2026 Autozine

kalmste chauffeur tot wanhoop te drijven. Daarom kunnen ze als favorieten worden opgeslagen en zo kunnen deze overijverige assisteren bij aanvang van iedere rit eenvoudig worden uitgeschakeld.



Firefly | Driekwart achter

Heel zinvol is de dodehoekcamera die beeld van naast de auto toont wanneer richting wordt aangegeven. Dankzij de grote rekenkracht kan de Firefly zelf remmen, sturen en gasgeven. Deze zelfrijdende functies van niveau 2 werken gemiddeld goed en dat is bijzonder voor een auto in deze prijsklasse. Ze zijn daarom dankbaar en intensief gebruikt in de file.

ELEKTRISCHE AUTO

Net als Nio levert Firefly alleen elektrische auto's. De aandrijflijn verschilt echter. Firefly gebruikt zogenaamde LFP (lithium-ijzer-fosfaat) batterijen in plaats van de meer gangbare lithium-ion batterijen. LFP-batterijen hebben een minder hoge energiedichtheid, maar functioneren onder meer uiteenlopende temperaturen. Daarom is het brandgevaar kleiner en is actieve koeling of verwarming van de batterij niet noodzakelijk. Bovendien kan een LFP-batterij vaker worden geladen en ontladen voordat de capaciteit vermindert. In theorie kan de Firefly snelladen met maximaal 100 kW. Tijdens de testperiode onder gunstige weersomstandigheden was 85 kW de hoogst haalbare snelheid. Rond de 65% lading daalt dit tot 34 kW. Tijdens het opladen geeft de Firefly zeer veel informatie, zodat de bestuurder goed kan inschatten wanneer de snelheid zo sterk daalt dat het beter is om de laadsessie te stoppen.

Volgens Firefly bedraagt de actieradius 330 km. Tijdens de testperiode, wederom onder gunstige weersomstandigheden, was dat 301 km. Voor een compacte auto is dat de ideale balans tussen prijs, prestaties, gewicht en milieubelasting.

Omdat de Firefly een computergestuurde auto is, kan de bestuurder het karakter grotendeels zelf bepalen. Zo zijn er een sport, eco en comfortstand. Daarnaast kan worden gekozen hoe sterk de Firefly inhoudt bij het loslaten van het stroompedaal en dus hoeveel energie wordt teruggewonnen. Er is ook een mogelijkheid tot rijden met één pedaal (stroompedaal intrappen voor accelereren, loslaten voor decelereren). De Firefly was een week te gast bij de redactie en in die periode varieerde het verbruik van 12 tot 16 kWh per 100 km. Dit komt overeen met het door Firefly beloofde gemiddelde verbruik van 14.5 kWh per 100 km.

In de sportieve modus zijn de prestaties uitstekend en lijkt de motor veel meer te leveren dan de beloofde 143 pk / 200 Nm. De sprint vanuit stilstand naar 100 km/u kost 8 seconden, maar ook boven die snelheid blijft de Firefly gretig en levendig. Terwijl bij sommige goedkope elektrische auto's een fluittoon van de elektromotor hoorbaar is, is de aandrijflijn van deze vuurvlieg volmaakt stil. Alleen van de a-stijl en de banden zijn enige rijgeluiden hoorbaar.



Firefly | Zijkant (5-deurs, lengte 400 cm, wielbasis 262 cm)

WEGGEDRAG

Ook op het weggedrag is niet bezuinigd. De Firefly heeft een geavanceerde wielophanging, een nagenoeg evenredige gewichtsverdeling over de voor- en achterwielen en achterwielaandrijving. En toch is het weggedrag als het zwakste punt ervaren. Bij de eerste kennismaking voelt de Firefly

Teskt en fotografie copyright © 1999 - 2026 Autozine

loodzwaar en ondanks het heerlijke kleine stuurwiel laat de communicatie met de bestuurder te wensen over. Het karakter is absoluut niet vertrouwenwekkend en pas na meerdere dagen (!) rijden werd duidelijk waartoe de auto wel en niet in staat is.

De Firefly is absoluut niet bedoeld als sportieve of dynamische auto. Bij vlot bochtenwerk beginnen de banden (van de Chinese fabrikant "Sailun") al snel te piepen. Als de auto eenmaal uit balans is, vraagt het de nodige stuurmanskunst deze weer in balans te krijgen. Denk hierbij aan een plotselinge uitwijkmanoeuvre op hoge snelheid. Remmen is in dat geval een betere optie, want dat doet de vuurvlieg uitstekend. De Firefly is juist wel bedoeld als comfortabele stadsauto. De draaicirkel is klein en op slecht wegdek biedt de Firefly het comfort en de verfijning van een veel duurdere auto.



Firefly | Driekwart voor

CHINESE AUTO

Afgaande op alle kwalificaties zou de Firefly net zo goed een "Tesla Model 2", "Volkswagen ID.2", "Kia EV2" of "Hyundai IONIQ 2" kunnen zijn geweest. En als een van die merken de naam eraan had verbonden, zou de testredacteur deze auto direct na de proefrit hebben gekocht! Echter, de Firefly is een Chinese auto en dat roept vragen op. Daarom heeft Autozine extra onderzoek gedaan (en de pr-afdeling van Nio overuren laten maken).

De meest gehoorde zorg betreft de privacy. Daarom is de Firefly verbonden met een datacentrum in Duitsland, niet in China. Veel online functies zijn uit te schakelen en het gebruik van de Firefly-app is niet noodzakelijk. Mocht Nio / Firefly van de Europese markt verdwijnen, dan blijven de auto's dus functioneren. De beide merken hebben een centraal magazijn in Nederland, zo is er een buffer van onderdelen buiten China.

Het internet wordt overspoeld met verhalen van ondeugdelijke Chinese producten. Een auto is echter heel wat anders dan een stuk speelgoed of kleding. Een auto moet voldoen aan Europese typegoedkeuring, inclusief de daarbij behorende veiligheidseisen. Om zorgen over betrouwbaarheid weg te nemen geeft Firefly 5 jaar garantie. Terwijl sommige merken de klant hiervoor laten betalen met extreem hoge onderhoudsprijzen, zijn de onderhoudsbeurten van Firefly niet duurder dan die van reguliere merken.



Firefly | Achterkant

Teskt en fotografie copyright © 1999 - 2026 Autozine

CONCLUSIE

Is de Firefly te mooi om waar te zijn? Autozine heeft duizend kilometer en een week lang geprobeerd de spreekwoordelijke adder onder het gras te vinden, maar die is niet gevonden. Het minst sterke punt van de Firefly is het weggedrag. De auto voelt zwaar en de besturing is weinig vertrouwenwekkend. Echter, gaandeweg wordt duidelijk dat de veiligheid voldoende is en dat Firefly comfort verkiest boven sportiviteit.

Op alle andere punten is de Firefly niet alleen goed, maar zelfs imposant. Voor een goedkope elektrische auto is de bouwkwaliteit uitzonderlijk, de ruimte uitstekend, de uitrusting innovatief, de ergonomie uitgekiend en het comfort uitmuntend. Firefly maakt optimaal gebruik van de mogelijkheden die elektrisch rijden biedt en kiest een geslaagde balans tussen prijs, prestaties en actieradius. Als bonus kiest Firefly voor de laatste batterij-techniek voor meer veiligheid (minder brandgevaar) en meer duurzaamheid (geen kobalt, minder slijtage door laden en ontladen).

In tegenstelling tot de Europese concurrentie is de Firefly een computer op wielen. De auto past zich daarom aan aan de bestuurder en niet omgekeerd. Bovendien zorgen software-updates ervoor dat de auto steeds beter wordt. De huidige software is echter al zo goed, dat dit één van de meest doordachte auto's is die de redactie in lange tijd getest heeft.

Teskt en fotografie copyright © 1999 - 2026 Autozine

Publicatiedatum: 25 juli 2025
www.autozine.nl

HET EINDOORDEEL

SUBJECTIEF

10

OBJECTIEF

10

EIGENAREN

7.7

VEILIGHEID

10

Subjectief: persoonlijke score van de testrijder. Objectief: hoe verstandig is deze aankoop?
Eigenaren: waardering van bezitters van deze auto. Veiligheid: volgens EuroNCAP. Maximale score is 10 punten.

VOORDELEN

- ✓ Scherpe prijs
- ✓ Doordachte ergonomie
- ✓ Geavanceerde techniek

NADELEN

- × Onzekerheid van een nieuw merk
- × Alleen suffe kleuren op de prijslijst
- × Zacht onderstel / weinig gevoel in besturing

Teskt en fotografie copyright © 1999 - 2026 Autozine

Technische specificaties

Firefly



ALGEMEEN

Uitvoering	First Edition	**Prijs**	€ 29.900,-
Segment	B (compact)	**Koetswerk**	hatchback
Introductie	2025	**Uit productie**	n.v.t.
Land herkomst	China	**Garantie**	5 jaar



MATEN EN GEWICHTEN

Afmetingem (L×H×B)	400 × 156 × 186 cm	**Wielbasis**	262 cm
Gewicht	1467 kg	**Kogeldruk**	n.b.
Aanhanger	0 kg	**Aanhanger geremd**	0 kg



MOTOR EN PRESTATIES

Brandstof	elektriciteit	**Norm**	WLTP
Vermogen	143 pk	**Koppel**	200 Nm
Aandrijving	achterwielen	**Versnellingen**	1
Acceleratie 0 - 100 km/u	8.1 sec.	**Topsnelheid**	150 km/u

Teskt en fotografie copyright © 1999 - 2026 Autozine



VERBRUIK EN UITSTOOT

CO2 uitstoot	0 gr/km	**Energielabel**	A
Verbruik gemiddeld	14.5 kWh/100 km	**Testverbruik**	14.5 kWh/100 km
Batterij	41 kWh	**Actieradius**	330 km

Teskt en fotografie copyright © 1999 - 2026 Autozine