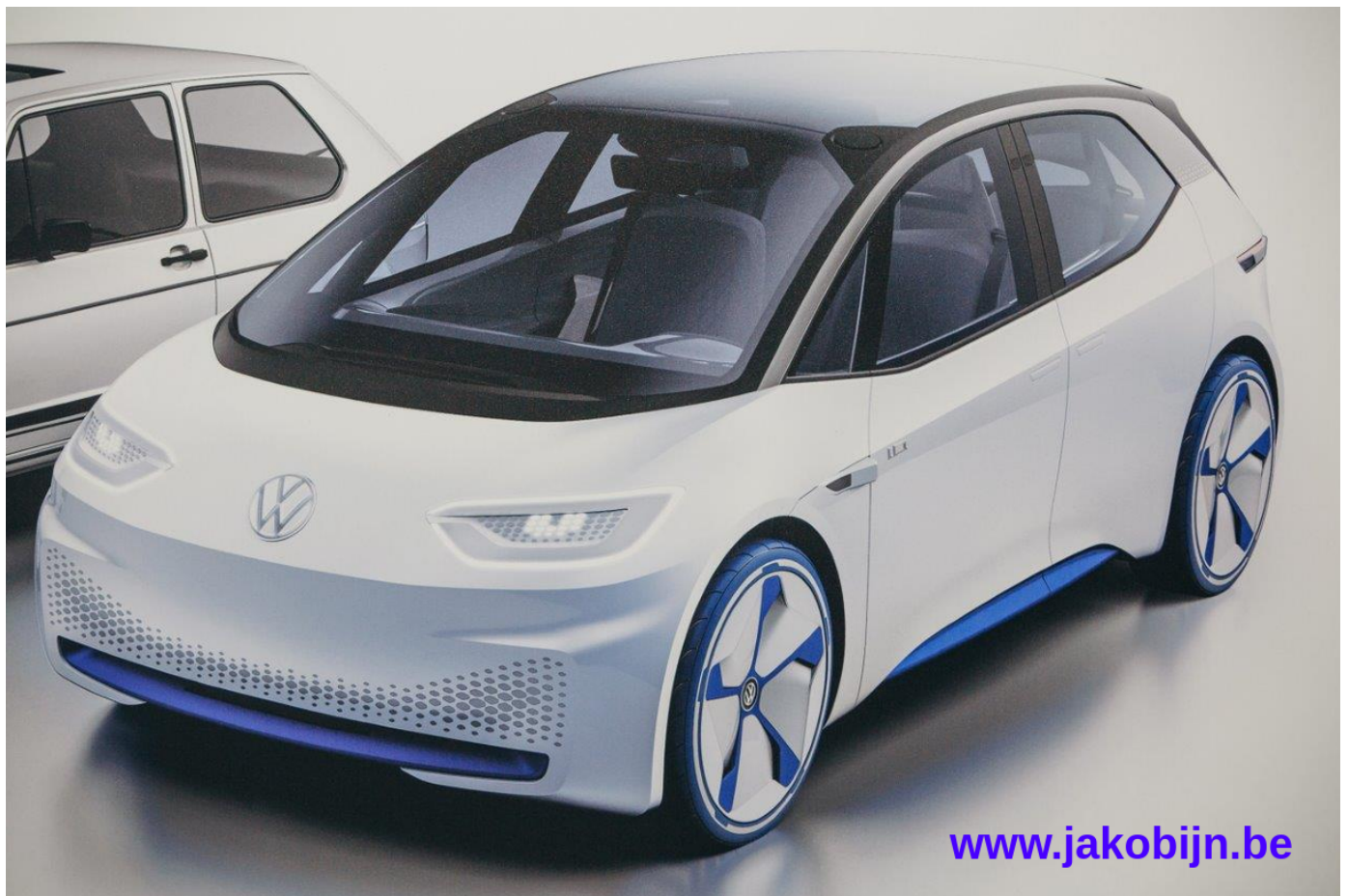


Volkswagen - Gotion-deal toont harde grenzen van China-de-risking

Door Frank , 29 september 2026

Volkswagen - Gotion-deal toont harde grenzen van China-de-risking

Gedeelde fabrieken in Spanje, Slowakije en Marokko zijn Volkswagens - en Europa's - gok dat het beheren van banden met China beter is dan ze verbreken



Door **Goktug Caliskan**

Volkswagen heeft jaren besteed aan het opbouwen van een Europese batterijbusiness die sterk genoeg is om zijn elektrische auto ambities te dragen.

De nieuwste deal trekt een Chinese partner dieper in die inspanning. Op 28 september [kwamen](#) het Duitse Volkswagen en het Chinese Gotion High-Tech overeen een partnerschap dat in 2020 begon te verdiepen. Gotion is van plan ongeveer 1,1 miljard euro (1,25 miljard dollar) te investeren voor een belang van 49% in Volkswagens batterijfabriek in Valencia, Spanje. Op zijn beurt wordt verwacht dat Volkswagens PowerCo ongeveer 470 miljoen euro bijdraagt voor 49%-belangen in door Gotion geleide projecten in Slowakije en Marokko.

De deal legt de benarde positie bloot waarin de Europese batterij industrie zich bevindt. Brussel heeft jaren besteed aan het proberen verminderen van zijn strategische blootstelling aan China, met name op het gebied van schone technologie.

Autofabrikanten hebben ondertussen batterijen nodig die betaalbaar zijn, op schaal bewezen en snel genoeg beschikbaar om hun elektrische modellen concurrerend te houden. In de praktijk begint "de-risking" eruit te zien als een zoektocht naar onderlinge afhankelijkheid op beter beheersbare voorwaarden. Volkswagen kent Gotion al goed. In 2020 werd het de eerste wereldwijde autofabrikant die [een direct belang](#) nam in een Chinese batterijfabrikant, en het blijft een grote aandeelhouder. De relatie is sindsdien gegroeid van kapitaal- en leveringsovereenkomsten naar technologie en industriële productie.

De eigendomsvoorwaarden tonen hoe zorgvuldig de relatie wordt gekalibreerd. PowerCo behoudt 51% van de Valencia-operatie, wat Volkswagen meerderheidscontrole geeft over wat gepland is als Europa's belangrijkste productiehub voor lithium-ijzerfosfaat-, of LFP-, batterijen. In Surany, Slowakije, en Kenitra, Marokko, zal Gotion 51% houden en PowerCo 49%. Het management blijft nog steeds gedeeld.

Volkswagen verkoopt ook een belang van 5,3% in Gotion aan een niet nader genoemde koper. Zijn stempositie zal niet veranderen, omdat een deel van zijn bestaande belang geen stemrecht heeft, en het zal zijn boardvertegenwoordiging en zijn status als strategische investeerder behouden. De moeilijkere vraag is wat de structuur daadwerkelijk dichterbij Europa brengt. LFP-batterijen worden steeds belangrijker voor elektrische voertuigen voor de massamarkt en stationaire opslag. Ze zijn relatief betaalbaar, duurzaam en goed geschikt voor auto's waar kosten belangrijker zijn dan maximale actieradius. Volkswagen verwacht dat het aandeel van LFP in de [Europese batterijmarkt](#) tegen 2030 sterk zal stijgen.



Productiecapaciteit is echter slechts één deel van de vergelijking. Batterijconcurrentievermogen hangt ook af van kathodematerialen, gespecialiseerde apparatuur, leveranciersnetwerken, engineeringervaring en jaren van verfijning op productielijnen.

Het nieuwe partnerschap lokaliseert verschillende schakels in die keten. Valencia staat gepland om LFP-cellen binnen de Europese Unie te maken, en Surany zou een tweede cellenfabriek in Slowakije toevoegen. Kenitra zou kathodemateriaal maken aan de zuidkust van de Middellandse Zee. De overeenkomst omvat ook gezamenlijke inkoop en verkoop in Europa.

Net zo belangrijk is wat de deal weglaat. Upstream-mineralen, precursormaterialen, delen van de gespecialiseerde machinebasis en veel van de productieknowhow achter Chinese LFP-productie zullen blijven komen uit een breder ecosysteem dat Europa niet kan repliceren met alleen drie fabrieken.

Marokko speelt een prominente rol in het plan. Gotion ontwikkelt al een aparte, geïntegreerde batterij-[gigafabriek](#) in de regio Rabat-Sale-Kenitra, waarvoor de Afrikaanse Ontwikkelingsbank in juli een lening van 100 miljoen euro goedkeurde. De eerste fase is ontworpen voor 10 gigawattuur jaarlijkse LFP-cel- en packcapaciteit, met langetermijntuitbreiding gepland.

PowerCo's nieuwe investering van 49% dekt alleen de joint venture voor kathodemateriaal in Kenitra; Gotions bredere gigafabriek is een apart project. Het onderscheid is belangrijk omdat de investeringen samen wijzen op iets groters dan een enkele Volkswagen-deal: een batterijcluster die vorm krijgt rond Kenitra, met verschillende projecten die verschillende productiefasen bestrijken.

Marokko heeft al de industriële basis om dat aannemelijk te maken. Stellantis breidt zijn [Kenitra-fabriek](#) uit naar een jaarlijkse capaciteit van meer dan 500.000 voertuigen. Automobielleveranciers, exportlogistiek en op Europa gerichte productienetwerken zijn goed gevestigd, en het land is dicht genoeg bij Zuid-Europa

dat componenten de Middellandse Zee kunnen oversteken zonder de lange transittijden van Aziatische toeleveringsketens.

Voor Gotion betekent dat een productiebasis dicht bij Europese klanten. Voor Volkswagen kan Marokkaanse kathode-output in Marokko de regionale leveringsbasis voor zijn Europese batterijfabrieken verbreden. Marokko op zijn beurt krijgt toegang tot een fase van de elektrische-voertuigketen met meer industriële diepgang dan conventionele assemblage. Toch zullen de voordelen van lokalisering afhangen van wat zich rond de fabrieken ontwikkelt zodra de productie begint.

Een kathodefabriek kan een nieuwe bron van materiaal creëren zonder automatisch het chemische, technische en apparatuur-ecosysteem eromheen te genereren. Een Europese cellenfabriek kan leveringsroutes verkorten terwijl deze nog steeds afhankelijk is van technologie die elders is verfijnd. De belangrijkste vraag zal zijn of zich zullen vestigen om de gaten te vullen.



Hier kan de Volkswagen-Gotion-deal veel

verder reiken dan zijn initiële investeringscijfers. Gedeelde productie zou Europese ingenieurs en managers dicht bij LFP-productie brengen. Meerderheidsbelang in Valencia geeft PowerCo directe operationele invloed.

In Slowakije en Marokko geven Gotions **meerderheidsbelangen** het Chinese bedrijf een sterke stimulans om voldoende expertise over te dragen zodat de locaties efficiënt kunnen draaien. Het resultaat zal onvermijdelijk ongelijkmatige lokalisering zijn. Sommige fasen kunnen snel opschuiven; andere hangen af van leveranciersdiepgang en technische kennis die over vele jaren is opgebouwd.

Dat onderscheid is gemakkelijk te missen wanneer handelsbeleid sneller beweegt dan fabrieken. Tarieven kunnen de prijs van een geïmporteerde batterij binnen maanden veranderen. Het ontwikkelen van ingenieurs, leveranciersrelaties, proceskennis en betrouwbare productie duurt veel langer.

Volkswagens nieuwe batterijkaart loopt dus via **Spanje, Slowakije en Marokko**, met eigendom variërend per locatie en verschillende delen van de toeleveringsketen

verdeeld over hen. De echte test komt na het sluiten van de deals en het vorderen van de bouw: hoeveel van de industriële capaciteit rond de fabrieken lokaal wortel schiet. Europa's blootstelling aan China zal in toenemende mate daar vorm krijgen, op fabrieksvloeren en binnen leveranciersnetwerken, eerder dan door de naam en nationaliteit die boven de poort staat.