



Renaults Elektromotoren aus China und das europäische Dilemma industrieller Souveränität

Wenn Renault im Werk Cléon künftig Elektromotoren montiert, die aus China stammen, dann ist das mehr als eine Standortentscheidung. Es ist ein lehrreiches Kapitel über die neue Arbeitsteilung in der globalen Industrie – und darüber, wie europäische Staaten mit dem Verlust industrieller Tiefe umgehen.

Die Nachricht klang zunächst unscheinbar: Ab Frühjahr 2027 sollen im traditionsreichen Werk Cléon in der Normandie jährlich bis zu 120.000 Elektromotoren zusammengebaut werden, deren Kernkomponenten vom chinesischen Zulieferer Shanghai Electric Drive stammen. Verbaut werden sollen sie in künftige Kleinwagenmodelle der Marken Renault, Dacia und Mitsubishi. Die Botschaft dahinter ist jedoch deutlich weitreichender: Europa bleibt im Strukturwandel der Automobilindustrie auf Zulieferungen aus Asien angewiesen – selbst dort, wo politische Programme den Aufbau eigenständiger Kapazitäten beschwören.

Das günstige Herz aus Fernost

Aus wirtschaftlicher Sicht erscheint der Schritt logisch. Der E-Motor, der nun in Frankreich montiert wird, ist nach Angaben aus Unternehmenskreisen **bis zu 50 Prozent günstiger** als vergleichbare europäische Eigenentwicklungen. In einem Marktsegment, das von Preissensibilität und schmalen Margen geprägt ist, zählt jeder Euro. Renault folgt also der Logik des Wettbewerbs – so wie es nahezu alle europäischen Hersteller inzwischen tun.

Doch der Preis dieser ökonomischen Rationalität ist eine **weitere Verflachung der industriellen Wertschöpfungstiefe**: Entwicklung, Fertigung, technologische Expertise – all das liegt in diesem Fall nicht in Frankreich, sondern in China. Die Rolle der europäischen Standorte beschränkt sich auf die Endmontage – eine Tätigkeit, die man einst Entwicklungsländern zugeschrieben hätte.

Das mag kurzfristig Arbeitsplätze sichern. Doch es stellt die Frage, was von Europas vielbeschworener „strategischer Autonomie“ in diesem Industriesektor übrig bleibt, wenn Schlüsselkomponenten nicht mehr eigenständig hergestellt, sondern nur noch zusammengeschraubt werden.



Ein Etikettenschwindel mit politischer Rückendeckung

Denn es ist gerade diese Form der Montage, die es Herstellern wie Renault ermöglicht, von politischen Förderinstrumenten zu profitieren. In der Logik vieler Programme – national wie europäisch – genügt ein bestimmter Anteil an lokaler Fertigung, um als „Made in Europe“ zu gelten. Das wiederum kann entscheidend sein, um Subventionen zu erhalten oder regulatorische Anforderungen zu erfüllen.

Es entsteht ein paradoxes Bild: Europäische Industriepolitik läuft Gefahr, genau die **Abhängigkeiten zu zementieren**, die sie doch zu überwinden vorgibt. Statt eigenständiger Produktionsketten wächst eine **Scheinautarkie**, bei der das Label europäisch ist, der Inhalt jedoch zunehmend importiert.

Kein Einzelfall – sondern Symptom

Renault ist mit diesem Vorgehen nicht allein. Volkswagen sucht die Nähe zu chinesischen Partnern, Stellantis investiert in gemeinschaftliche Batterieprojekte mit asiatischen Zulieferern. Selbst Premiumhersteller sehen sich gezwungen, zentrale Technologien aus Fernost zuzukaufen.

Die Ursachen sind vielfältig: Jahrzehntelange Verlagerung der Fertigung, politische Unterinvestition in strategische Industrien, fehlende Skaleneffekte, bürokratische Hürden, überkomplexe Förderstrukturen. Während China seine Industrie mit strategischer Zielstrebigkeit und staatlicher Unterstützung ausgebaut hat, fehlte es Europa an Koordination, Tempo und industriepolitischer Klarheit.

Das Ergebnis: Wer heute wettbewerbsfähige kleine Elektrofahrzeuge bauen will, hat derzeit **kaum eine Alternative zum Zukauf aus Asien** – sei es bei Batterien, Leistungselektronik oder nun auch bei Antriebseinheiten.



Der Verzicht auf die Kontrolle

Es ist eine strategische Entscheidung mit Langzeitfolgen, wenn sich europäische Hersteller zunehmend auf externe Technologie verlassen. Denn jede Komponente, die man nicht selbst entwickelt oder fertigt, bedeutet einen **Verlust an technologischem Wissen**, an Souveränität – und an Gestaltungskraft.

Europa droht, zum **verlängerten Montageband globaler Industrieprozesse** zu werden. Das ist gefährlich – nicht nur aus wirtschaftlicher Perspektive, sondern auch mit Blick auf geopolitische Risiken. Lieferketten, die sich in Krisenzeiten als brüchig erweisen, können ganze Industriezweige in Mitleidenschaft ziehen. Die Pandemie war dafür nur ein Vorgeschmack.

Europa steht vor einer Entscheidung. Will es weiterhin mitspielen im globalen industriellen Wettbewerb, muss es sich **nicht nur auf Regulierung und Förderkulissen verlassen**, sondern konkrete Kapazitäten aufbauen: für Entwicklung, Fertigung, Innovation. Cléon kann ein Arbeitsplatz für Hunderte bleiben – und gleichzeitig ein Mahnmal dafür werden, wie man Kontrolle über Schlüsselindustrien verliert.

Von Andreas Brucker