

LAGEBERICHT ZUM JAHRESABSCHLUSS PER 31.12.2025 DER KTM AG, MATTIGHOFEN

1. DAS UNTERNEHMEN

Die KTM AG mit Sitz in Mattighofen, Österreich, zählt zu den führenden Herstellern hochleistungsfähiger Offroad- und Straßenmotorräder. Als Mutterunternehmen bündelt sie zentrale Bereiche wie Forschung & Entwicklung, Motorsport und Vertrieb. Die Gesellschaft produziert Motorräder der Marken „KTM“, „Husqvarna“ und „GASGAS“ sowie Hochleistungskomponenten der Marke WP. Sämtliche zentrale Konzernfunktionen wie Einkauf, Qualitätsmanagement, Logistik, Motorsport, Finanzen & Controlling sowie Human Resources sind in der Gesellschaft gebündelt. Die KTM AG fakturiert die produzierten Motorräder getrennt nach den Marken direkt an die Vertriebsgesellschaften KTM Sportmotorcycle GmbH, Husqvarna Mobility GmbH und GASGAS GmbH, die wiederum über ihr eigenes Vertriebsnetzwerk verfügen.

Die KTM AG und die KTM Components GmbH sind die einzigen produzierende Unternehmen der KTM Gruppe und halten daher einen Großteil der produktionsrelevanten Maschinen und Anlagen sowie Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, unfertige Erzeugnisse und das Ersatzteillager.

Die Gesellschaft steht mit der Bajaj Auto International Holdings AG, und deren verbundenen Unternehmen in einem Konzernverhältnis und wird in deren Konzernabschluss einbezogen. Dieser Konzernabschluss wird beim Landes- als Handelsgericht Ried im Innkreis unter der Nummer FN 532159 m hinterlegt und stellt den Konzernabschluss für den größten Konzernkreis dar. Der Konzernabschluss für den kleinsten Konzernkreis wird von der Bajaj Mobility AG, erstellt und wird beim Landes- und Handelsgericht Ried im Innkreis unter der Nummer FN 78112 x hinterlegt.

2. INFORMATIONEN IM ZUSAMMENHANG MIT DEN IM JAHR 2025 ABGESCHLOSSENEN SANIERUNGSVERFAHREN VON WESENTLICHEN TOCHTERUNTERNEHMEN

Informationen zu den gerichtlichen Sanierungsverfahren von Konzerngesellschaften, die im Jahr 2025 abgeschlossen wurden.

Am 29. November 2024 hat der Vorstand der KTM AG nach Prüfung der Alternativen einen Antrag auf Eröffnung insolvenzrechtlicher Sanierungsverfahren mit Eigenverwaltung über das Vermögen der KTM AG (Aktenzeichen 17 S 56/24b) und ihrer Tochtergesellschaften KTM Components GmbH (Aktenzeichen 17 S 59/24v) und KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH (Aktenzeichen 17 S 62/24k) beim Landesgericht Ried im Innkreis, Österreich, gestellt. Weiterführende Informationen dazu, einschließlich der Auswirkungen der Sanierungsverfahren auf den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024, sind dem Konzernabschluss zum 31. Dezember 2024 zu entnehmen.

Die Sanierungsverfahren der KTM AG und ihrer beiden Tochtergesellschaften wurde am 16. Juni 2025 mit der fristgerechten Hinterlegung der 30-prozentigen Barquote vom 22. Mai 2025 in Höhe von 525,0 Mio. EUR durch die endgültige gerichtliche Bestätigung des Sanierungsplans vollständig abgeschlossen.

Nach dem vollständigen gesetzlichen Abschluss des Sanierungsverfahrens hat der Sanierungsverwalter mit der Auszahlung der angemeldeten und anerkannten Forderungen an die Gläubiger begonnen. Diese Forderungen sind zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 bereits an die Gläubiger ausbezahlt.

Zudem besteht die Möglichkeit, dass sich der Gesamtbetrag des Sanierungsgewinns im Laufe des Geschäftsjahres 2026 weiter verändert. Grund dafür sind noch nicht abgeschlossene Verfahren zur Feststellung und Auszahlung einerseits einzelner Gläubigerforderungen sowie andererseits die Klärung bedingt angemeldeter bzw. strittiger Gläubigerforderungen. Darüber hinaus gewähren die österreichischen Insolvenzregeln den Gläubigern eine, von der Art der Forderung abhängige, mehrjährige Frist zur Anmeldung ihrer zuvor nicht angemeldeten Forderungen, wodurch sich ebenfalls Anpassungen des endgültigen Sanierungsgewinns ergeben können. Die Gruppe geht in diesem Zusammenhang allerdings nicht von wesentlichen Nachmeldungen aus, die dann auch zu entsprechenden Auszahlungen führen würden.

Wesentliche weitere Schritte im Zuge der Restrukturierung

Obwohl die bei den Konzernunternehmen durchgeführten gerichtlichen Sanierungsverfahren im Geschäftsjahr 2025 rechtskräftig erfolgreich abgeschlossen wurden, sieht sich die Bajaj Mobility-Gruppe weiterhin einerseits der Umsetzung der diesen Verfahren zugrunde gelegten, beschlossenen Sanierungsplänen sowie andererseits deren Anpassung an aktuelle Entwicklungen und Gegebenheiten gegenüber. Dem Vorantreiben der konzernweiten Restrukturierung misst die Gruppe höchste Priorität mit dem Ziel bei, die Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu stärken und wieder operative Gewinne zu erwirtschaften. Der gerichtliche Abschluss der Sanierungsverfahren stellte damit nur einen ersten, notwendigen Schritt dar.

Das Maßnahmenpaket zur kostenseitigen Steigerung der Profitabilität beinhaltet die weitere Senkung der Fixkosten, die Straffung konzentraler Strukturen, die Fokussierung des Produkt- und Projektportfolios sowie die Optimierung des internationalen Standort- und Führungsnetzwerks. Im Rahmen dieser notwendigen Neuausrichtung beschloss die Gruppe zu Beginn des Geschäftsjahres 2026 einen weiteren Personalabbau von rund 500 Beschäftigten.

Annahme zur Unternehmensfortführung

Dieser Jahresabschluss wird unter der Annahme der Unternehmensfortführung aufgestellt. Das Management geht aus folgenden Gründen vom Fortbestand des Unternehmens aus:

Das Unternehmen bzw. dessen Muttergesellschaft, die Bajaj Mobility AG, konnte die Investorensuche erfolgreich abschließen und ein Finanzierungsvolumen von gesamt TEUR 800.000 sicherstellen.

Durch die Sicherstellung der Finanzierung wurde die gerichtlich festgelegte Quote von 30 % von der Gesellschaft vollständig am 22. Mai 2025 hinterlegt und der Sanierungsplan daraufhin vom Gericht bestätigt. Die Verfahren wurden am 23. Mai 2025 formal abgeschlossen, der endgültige Eintritt der Rechtskraft der gerichtlichen Bestätigung erfolgte nach Ablauf der gesetzlichen Rekursfrist gemäß § 260 IO am 16. Juni 2025.

Nach Realisierung des Sanierungsgewinns in Höhe von 1.221 Millionen Euro im Geschäftsjahr 2025 wird ein positives Eigenkapital ausgewiesen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass bei Beschluss der 30%-Sanierungsquote Forderungen in Höhe von 1.744 Millionen Euro angemeldet waren, die zum Bilanzstichtag 31.12.2024 als Verbindlichkeit ausgewiesen wurden.

Nach endgültig gerichtlicher Bestätigung der Sanierungsverfahren sowie der Bereitstellung ausreichender Fremdkapitalmittel durch den inzwischen Mehrheitseigentümer Bajaj, sowie der Durchführung weiterer Maßnahmen zur Restrukturierung geht das Management davon aus, dass die wesentlichen Unsicherheiten in Bezug auf die Fortführung des Unternehmens beseitigt wurden und vom Fortbestand des Unternehmens auszugehen ist.

Trotz verbesserter Rahmenbedingungen ist das Unternehmen weiterhin endogenen und exogenen Risiken ausgesetzt, die auch erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Performance bzw. die Erreichung der vom Management gesetzten Zielen haben können. Diese Risiken betreffen insbesondere die für die Erzielung der geplanten Ertragskraft relevanten makroökonomischen und geopolitischen Rahmenbedingungen. Die Entwicklung dieser externen Einflussfaktoren kann von den zugrunde gelegten Annahmen abweichen und sich entsprechend auf die zukünftige Geschäftsentwicklung der Gesellschaft auswirken. Sollte es zu einer derzeit nicht absehbaren, wesentlichen nachteiligen Veränderung dieser Rahmenbedingungen kommen, kann dies zur Kompensation wesentlicher Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens ggf. auch die Einleitung weiterer Restrukturierungsmaßnahmen erforderlich machen.

Das Management reagiert auf diese Rahmenbedingungen weiterhin mit unverändert starker Überwachung der Umsetzung der strategischen Prioritäten, setzt zusätzliche Initiativen zur Reduktion von Kosten und zur Steigerung der Ertragskraft. Im Geschäftsjahr 2025 konnte die KTM-Gruppe bereits Erfolge bei der Wiederherstellung der Ertragskraft erzielen und Einsparungsmaßnahmen in wesentlichem Umfang umsetzen.

3. WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Volkswirtschaft und geopolitische Entwicklungen

Die weltwirtschaftliche Entwicklung blieb im Jahr 2025 sowie zu Beginn des Jahres 2026 trotz eines anspruchsvollen Umfelds insgesamt robust. Das globale Wachstum erreichte nach den Ermittlungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) 2025 rund 3,3%. Für 2026 wird ein Wirtschaftswachstum laut IWF auf ähnlichem Niveau erwartet. Die Dynamik variiert jedoch weiterhin deutlich zwischen den Regionen.

In der Eurozone bleibt das Wirtschaftswachstum moderat. Für 2026 prognostiziert der IWF eine Zunahme des Bruttoinlandsprodukts um 1,3%. Deutschland zeigt nach einem schwachen Vorjahr 2025 zwar eine leichte Erholung, bleibt jedoch durch strukturelle und energiepreisbedingte Faktoren belastet. In den USA wird für 2026 ein Wachstum von 2,4% erwartet. Positive Impulse resultieren insbesondere aus fiskalischen Maßnahmen, einer sich entspannenden Zinssituation und hoher Investitionstätigkeit im Technologiesektor.

Das internationale Umfeld bleibt von erhöhten Unsicherheiten geprägt. Zwar hat sich die Handelspolitik im Vergleich zu 2024 stabilisiert; dennoch bestehen protektionistische Maßnahmen und strategische Kalküle weiterhin fort. Anpassungen insbesondere bei den US-Zöllen, die teilweise mit neuen Akzenten zu Belastungen von Importeuren führen, werden durch andere handelspolitische Eingriffe ergänzt und tragen weiterhin zu Unsicherheiten in den globalen Lieferketten bei.

Geopolitische Risiken bleiben ein wesentlicher Belastungsfaktor. Die durch die kriegesischen Handlungen hervorgerufene Unsicherheit in der Ukraine sowie die angespannte Lage im Nahen Osten wirken sich weiterhin auf Transportwege und Energiepreise aus. Der IWF verweist zudem auf mögliche Störungen wichtiger Handelsrouten, die kurzfristig inflations- und kostenwirksam sein könnten.

Fiskalisch befinden sich zahlreiche große Volkswirtschaften in einer Phase der Neuorientierung. Die USA setzen verstärkt auf investitionsorientierte Programme, während europäische Staaten unter anderem durch steigende Verteidigungsausgaben vor strukturellen Finanzierungserfordernissen stehen. Gleichzeitig bleiben erhöhte Staatsschulden in vielen Ländern ein Risikofaktor für Finanzmarktvolatilität.

Die weltweite Inflationsentwicklung hat sich im Verlauf des Jahres 2025 weiter abgeschwächt und folgt 2026 einem moderaten Abwärtstrend. Der IWF prognostiziert für 2026 einen Rückgang der globalen Verbraucherpreisinflation auf 3,8% nach 4,1% im Vorjahr. In den entwickelten Volkswirtschaften wird die Teuerung voraussichtlich auf rund 2,2% sinken, während sie in den Schwellen- und Entwicklungsländern mit 4,8% weiterhin erhöht bleibt. Insgesamt reflektiert die globale Inflationsverlangsamung rückläufige Energiepreise, nachlassende Nachfrageimpulse sowie eine Normalisierung der Lieferketten. Regional bestehen jedoch Unterschiede: In der Eurozone wird für 2026 eine Inflationsrate nahe dem EZB-Ziel erwartet, während die USA aufgrund verzögerter Preis- und Tarifwirkungen erst 2027 eine Rückkehr zum 2%-Ziel erreichen dürften.

IWF-Wachstumsprognose ¹	2026	2027
Weltwirtschaft	3,3%	3,2%
Entwickelte Volkswirtschaften	1,8%	1,7%
Eurozone	1,3%	1,4%
Deutschland	1,1%	1,5%
Vereinigte Staaten	2,4%	2,0%
Schwellen- und Entwicklungsländer	4,2%	4,1%
China	4,5%	4,0%
Indien	6,3%	6,5%

¹ World Economic Outlook; International Monetary Fund, Update January 2026.

4. MARKTENTWICKLUNG

Im Geschäftsjahr 2025 reduzierten sich die Zulassungszahlen von Motorrädern in den relevanten Märkten insgesamt um -2,4% (-108.000 Motorräder). Die Entwicklung zeichnet ein kennbar heterogenes Bild: Europa war konfrontiert mit dem stärksten nominalen Rückgang (Einmaleffekt durch Homologationswechsel, wie im Marktbericht betreffend das Geschäftsjahr 2024 weitergehend erläutert), Nordamerika erfuhr eine moderate Korrektur, Australien und Neuseeland setzten den Negativtrend fort und Asien blieb weiterhin klar rückläufig.

Die Entwicklung des Motorradmarkts im Geschäftsjahr 2025 war geprägt von regulatorisch bedingten Vorzieheffekten, einer zyklischen Nachfrageabkühlung in Schlüsselmärkten sowie temporären internen Lieferrestriktionen im Zuge der insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren. Diese Kombination führte zu einer unterdurchschnittlichen Marktanteilsentwicklung der Marken der Bajaj Mobility-Gruppe, die trotz der strukturell attraktiven Markenpositionierung in den Bereichen Performance-Street (insbesondere über die Marke KTM), Premium-Heritage/Adventure (insbesondere über die Marke Husqvarna) und Offroad/Trial (insbesondere über die Marke GASGAS) nicht kompensiert werden konnte. Während in manchen Regionen der Bereich der Sportmotorräder als einzig wachsendes Großsegment im Kalenderjahr 2025 vorrangig von Wettbewerbern besetzt wurde. Mit wiederanlaufender Versorgung der Märkte mit neuen Produkten der Gruppe und fokussiertem Aufbau der Händlerläger mit Neuwaren in den Kernbereichen, erwartet die Gruppe eine deutliche Besserung der aktuellen Marktposition bzw. eine Wiederaufholung der Rücksetzer aus dem Geschäftsjahr 2025. Die erfahrende anhaltend hohe Zahlungsbereitschaft der Endkunden für Premium-Technologie unterstreicht die Werthaltigkeit des angebotenen Portfolios der Gruppe. Zusammenfassend ist die Marktentwicklung des Geschäftsjahres 2025 für die Gruppe im Wesentlichen als Übergangsjahr zu werten, in dem exogene Effekte, hervorgerufen insbesondere durch regulatorische Anpassungen und Zinsentwicklungen, sowie einmalige interne Faktoren, vorrangig aufgrund der Sanierungs- und Restrukturierungsverfahren, die Grundstärke der Marken der Gruppe überlagerten.

» Europa (ohne Motocross)

Der europäische Markt fiel auf knapp unter 800.000 Neuzulassungen im Geschäftsjahr 2025 (-16,6%). Dieser Rückgang reflektiert wesentlich einen Einmaleffekt durch hohe Tageszulassungen Ende 2024 infolge der Umstellung der Euro-Homologation per 1. Jänner 2025. Der Effekt kann auf ca. 10 Prozentpunkte taxiert werden. Damit beläuft sich die bereinigte Marktentwicklung im Bereich von ca. -6-7%. Nominell die stärksten Rückgänge verzeichneten die Märkte in Deutschland (-37,8%), Großbritannien (-18,8%) sowie Italien (-18,6%).

Der Marktanteil der Bajaj Mobility-Gruppe mit ihren Kernmarken KTM, Husqvarna und GASGAS verringerte sich von im Vorjahr 11,1% auf nunmehr 4,7%. Neben dem allgemeinen Markttrend liegt der wesentliche Grund für diesen Rückgang im temporären Produktionsstopp zum Ende des Geschäftsjahres 2024 sowie in der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 2025 im Zuge der insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren. Dieser Produktionsstopp hat die Lieferfähigkeit, Modellverfügbarkeit und Händlernauffüllung mit neuen Produkten wesentlich beeinflusst.

Die Gruppe ist mit der Marke KTM im Bereich Naked/Adventure/Enduro, im Bereich Premium-Heritage/Adventure mit der Marke Husqvarna und im Bereich Offroad/Trial mit der Marke GASGAS auf dem europäischen Markt strukturell stark. Oben angeführter Vorzieheffekt aus Tageszulassungen Ende 2024 belastete vor allem Subsegmente betreffend Straßen-Motorräder, in denen die Marke KTM stark vertreten ist.

» Nordamerika (inkl. Motocross)

Der nordamerikanische Motorradmarkt sank um -5,9% auf 467.000 zugelassene Einheiten im Geschäftsjahr 2025. Der Marktanteil der KTM-Kernmarken reduzierte sich von 12,8% auf 9,0%.

Inhaltlich entwickelten sich im Wesentlichen alle Motorrad-Segmente auf dem nordamerikanischen Markt rückläufig, während der Bereich Sportsbikes ein erhebliches Wachstum verzeichnete (+17,0%). In den ersten Wochen des Geschäftsjahres 2026 hat sich dabei gezeigt, dass diese hohe Nachfrage nunmehr auch auf die neu eingeführte KTM 990 RC R übergeht.

Traditionell ist die Position der Gruppe auf dem nordamerikanischen Markt traditionell im Bereich Offroad/Enduro/Motocross stark. Eine Steigerung der Präsenz im Bereich Street/Sportsbike ist anvisiert, wobei der Rückgang der Marktanteile analog zum europäischen Markt auch auf die eingeschränkte Versorgung durch neue Produkte im Zuge der Produktionsunterbrechungen verstärkt wurde.

» Australien/Neuseeland (inkl. Offroad)

Die Marktentwicklung in Australien und Neuseeland zeigt eine analoge Tendenz zu den übrigen Märkten: Die Volumina der Gesamt-Neuzulassungen sank um -4,5% auf 61.000 Einheiten im Geschäftsjahr 2025. Der Marktanteil der Bajaj Mobility-Gruppe sank im Gleichklang ebenfalls auf 14,5% (Vorjahr: 18,6%).

Der australische und neuseeländische Motorradmarkt zeigt sich traditionell sehr affin für den Offroad-Bereich, was im Allgemeinen ein positiver Faktor für die Offroad-starke Gruppe darstellt. Nichtsdestoweniger überwogen im Geschäftsjahr 2025 zyklisch bedingte Abkühlungen der Nachfrage, höhere allgemeine Finanzierungskosten sowie die ebenso eingeschränkte Versorgung mit Neuwaren durch die Gruppe.

» Asien (Premium-Importe & >250 ccm Segmente)

Der für die Gruppe relevante asiatische Raum verzeichnete ebenfalls deutliche Rückgänge betreffend die Zulassungszahlen von Motorrädern; in einer Gesamtbetrachtung beläuft sich der Rückgang auf -25,0%. Hervorzuheben sind insbesondere die Märkte in Thailand (-74,9%), China (Premium-Import, -13,6%) und Japan (Modelle mit mehr als 250 ccm, -7,5%). Der Marktanteil der Gruppe entwickelte sich von 5,1% im Vorjahr auf nunmehr 3,9% für das Geschäftsjahr 2025.

Die Gruppe partizipiert auf dem asiatischen Motorradmarkt vorrangig im Bereich der Premium-Importe (Marken KTM und Husqvarna) sowie Offroad-Nischenprodukten (Marke GASGAS). Das Geschäftsjahr 2025 kennzeichnete sich im asiatischen Raum durch eine wesentliche Volatilität der Nachfrage, preisliche Sensitivitäten im Segment Einsteiger-Premium sowie belastender Importrestriktionen und -abgaben. Auch hier wirkte sich die eingeschränkte Verfügbarkeit mit Neuwaren punktuell maßgeblich aus.

5. WEITERE WESENTLICHE EREIGNISSE WÄHREND DES GESCHÄFTSJAHRES

Im Zuge der insolvenzrechtlichen Sanierungsverfahren der KTM AG, der KTM Components GmbH sowie der KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH, allesamt Tochterunternehmen der vormals PIERER Mobility AG, hat der langjährige Minderheiteneigentümer, die Bajaj Gruppe, umfangreiche Finanzierungen zum erfolgreichen Abschluss aller drei Verfahren bereitgestellt. Dabei hat sich die Bajaj Gruppe auch eine Call-Optionsvereinbarung auf sämtliche Anteile an der vormals Pierer Bajaj AG, die ihrerseits 74,94% der Anteile an der vormals PIERER Mobility AG hält, gesichert. Diese Option wurde im November 2025 ausgeübt und sämtliche verbleibende Anteile im Umfang von 50,01% an der vormals Pierer Bajaj AG an die Bajaj Gruppe übertragen. Damit ist die Bajaj Gruppe seither Mehrheitseigentümer an der vormals PIERER Mobility AG. Im Zuge dieses Wechsels der Mehrheitsverhältnisse wurden im Rahmen einer außerordentlichen Hauptversammlung vom 19.11.2025 zwei Umfirmierungen beschlossen: Die vormals Pierer Bajaj AG firmiert nunmehr als Bajaj Auto International Holdings AG, die Firma der vormals PIERER Mobility AG lautet nun auf Bajaj Mobility AG.

Am 13. Jänner 2026 hat die Bajaj Mobility-Gruppe weitere Schritte im Rahmen der Restrukturierung ergriffen und Maßnahmen angekündigt. Diese beinhalten insbesondere einen Personalabbau von rund 500 Beschäftigten, der überwiegend den Angestelltenbereich sowie das mittlere Management betreffen wird. Zum Zeitpunkt der Berichterstellung war jedoch noch nicht bekannt, in welchem Ausmaß und in welcher Höhe diese angekündigten Maßnahmen konkrete Auswirkungen auf die Gesellschaft selbst haben werden und in welchem Umfang auf die übrigen Tochtergesellschaften der Bajaj Mobility-Gruppe.

Am 26. Februar 2026 gab die Gruppe bekannt, dass Finanzverbindlichkeiten der KTM AG erfolgreich refinanziert werden konnten. Die KTM AG schloss einen neuen Kreditvertrag über ein Volumen von TEUR 550.000 mit einem internationalen Bankenkonsortium bestehend aus J.P. Morgan SE, HSBC, DBS Bank Limited und MUFG Bank Ltd. ab. Der Kredit ist unbesichert, hat eine Laufzeit von fünf Jahren und weist Gesamtfinanzierungskosten im niedrigen bis mittleren einstelligen Prozentbereich auf. Ziel ist es, mit diesem neu aufgenommenen Kredit das von der Bajaj Auto International Holdings B.V. zum erfolgreichen Abschluss der Sanierungsverfahren gewährte Restrukturierungsdarlehen im Umfang von TEUR 450.000 zu tilgen und damit die Zinsbelastung der Gruppe zu senken.

Veränderungen in Vorstand und Aufsichtsrat

» Aufsichtsrat

Die Funktion des Aufsichtsratsvorsitzenden wurde zunächst von Herrn Mag. Friedrich Roithner bis zum 9. August 2025 ausgeübt. Mit 22. November 2025 übernahm Herr Pradeep Shrivastava den Vorsitz. Das Mandat des stellvertretenden Vorsitzenden lag bis 9. August 2025 bei Herrn Rajiv Bajaj und wird seither von Herrn Srinivasan Ravikumar weitergeführt.

Als weitere Mitglieder gehörten dem Aufsichtsrat bis 22. November 2025 Herr Dr. Ernst Chalupsky und bis 2. August 2025 Herr Friedrich Lackerbauer an. Herr Friedrich Baumgartner ist weiterhin Mitglied im Aufsichtsrat. Neu in das Gremium aufgenommen wurden Herr Mag. Ewald Oberhammer (seit 9. August 2025), Frau Michaela Reindl (seit 2. August 2025) sowie Herr Dinesh Thapar (seit 9. August 2025).

» Vorstand

Herr Mag. Gottfried Neumeister gehörte dem Vorstand im gesamten Berichtszeitraum an. Mit 20. März 2025 schied Herr Dipl.-Ing. Stefan Pierer aus dem Vorstand aus.

Kurz darauf, mit 26. März 2025, endeten die Mandate von Herrn Mag. Florian Kecht sowie Herrn Dipl.-Vw. Rudolf Wiesbeck.

Zum 16. September 2025 wurde Frau Mag. Petra Preining neu in den Vorstand berufen. Die Funktionsperiode von Frau Mag. Verena Schnegberger-Grossmann dauerte von 04. März 2025 bis 27. Jänner 2026.

6. GESCHÄFTSVERLAUF

Folgende wesentliche Kennzahlen zeichnen das abgelaufene Geschäftsjahr der KTM AG aus:

Kennzahlen	GJ 2025 TEUR	GJ 2024 TEUR
Umsatz	417.053	1.351.784
EBIT	751.416	-374.935
EBIT-Marge	180,2%	-27,7%
Bilanzsumme	1.122.180	1.456.653
Eigenkapital	509.555	-393.543
Eigenkapitalquote	45,4%	-27,0%
Nettoverschuldung 1)	433.399	1.403.020
Mitarbeiterstand zum 31.12.	1.760	2.188

1) Inkl. Darlehensverbindlichkeiten verbundene Unternehmen

Der Umsatz der KTM AG ist im Vergleich zum Vorjahr um 69 % drastisch zurückgegangen. Hauptsächlich dafür waren die Folgen der Insolvenz, der damit verbundene Produktionsstillstand im 1. Halbjahr 2025.

Das positive EBIT ist im Wesentlichen auf die im Jahr 2025 realisierten Sanierungsgewinne zurückzuführen. Infolgedessen weist die Gesellschaft wieder ein positives Eigenkapital auf, was sich entsprechend in einer signifikanten Verbesserung der Eigenkapitalquote zeigt. Zudem hat sich auch die Nettoverschuldung erheblich reduziert, da alle externen Finanzverbindlichkeiten im Zuge des Sanierungsverfahrens bereinigt wurden.

6.1. Umsatzentwicklung nach Regionen

Der Umsatz der KTM AG für das Geschäftsjahr 2025 beträgt 0,42 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,35 Mrd. EUR).

Die KTM AG entwickelt und produziert Motorräder der Marken KTM, Husqvarna und GASGAS für die drei österreichischen Tochterunternehmen KTM Sportmotorcycle GmbH, Husqvarna Mobility GmbH und GASGAS GmbH. Weiters beliefert die Gesellschaft weitere KTM Tochtergesellschaften mit Ersatzteilen und erzielt im geringen Ausmaß Umsatzerlöse gegenüber Dritten.

Umsatz nach Regionen:	2025 TEUR	Anteil %	2024 TEUR	Anteil %
Österreich:				
KTM Sportmotorcycle GmbH	255.037	61,2	813.221	60,2
Husqvarna Mobility GmbH	73.229	17,6	330.798	24,5
GASGAS GmbH	17.044	4,1	84.105	6,2
Sonstige	46.213	11,1	79.937	5,9
	391.522	93,9	1.308.061	96,8
Nordamerika	14.987	3,6	27.004	2,0
Übrige Länder	10.544	2,5	16.719	1,2
Gesamt	417.053	100,0	1.351.784	100,0

6.2. Umsatzentwicklung nach Produktgruppen

Umsatz nach Produktgruppen:	2025 TEUR	Anteil %	2024 TEUR	Anteil %
Offroad Sportmotorcycles	172.108	41,3	443.289	32,8
Street Sportmotorcycles	83.501	20,0	505.897	37,4
Full Size Motorcycles	255.609	61,3	949.186	70,2
Sportminicycles	23.063	5,5	50.270	3,7
Special Vehicles	8	0,0	4	0,0
Cars	2.163	0,5	13.154	1,0
Ersatzteile, Bekleidung, Zubehör und Sonstige	99.933	24,0	154.579	11,4
Sonstiges 1)	36.305	8,7	184.604	13,7
Bruttoerlöse	417.080	100,0	1.351.797	100,0
abzüglich Erlösminderungen	-27	0,0	-12	0,0
Nettoerlöse	417.053	100,0	1.351.784	100,0

1) In den sonstigen Umsatzerlösen ist ein Aufwand aus Transferpreisverrechnung in Höhe von TEUR 20.091 (Vorjahr: TEUR -104.849) enthalten.

6.3. Absatzentwicklung nach Regionen

Absatz nach Regionen:	2025 Stück	Anteil %	2024 Stück	Anteil %
Österreich:				
KTM Sportmotorcycle GmbH	34.896	71,3%	110.635	64,0%
Husqvarna Mobility GmbH	10.574	21,6%	47.191	27,3%
KTM Sportcar GmbH	13	0,0%	52	0,0%
GASGAS GmbH	3.405	7,0%	14.858	8,6%
KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH	15	0,0%	163	0,1%
KTM Racing GmbH	0	0,0%	0	0,0%
Übrige Länder	19	0,0%	0	0,0%
Gesamt	48.922	100,0%	172.899	100,0%

6.4. Absatzentwicklung nach Produktgruppen

Absatz nach Produktgruppen:	2025 Stück	Anteil %	2024 Stück	Anteil %
Offroad-Sportmotorcycles	31.876	65,2%	85.901	49,7%
Street-Sportmotorcycles	9.619	19,7%	71.073	41,1%
Full Size Motorräder	41.495	84,8%	156.974	90,8%
Sportminicycles	7.394	15,1%	15.868	9,2%
Motorräder	48.889	99,9%	172.842	100,0%
Special Vehicles (E Balance Bike)	9	0,0%	5	0,0%
Cars	24	0,0%	52	0,0%
Gesamt	48.922	100,0%	172.899	100,0%

6.5. Produktion nach Produktgruppen

Im Geschäftsjahr 2025 wurden am Produktionsstandort 48.377 Motorräder produziert. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Rückgang von 98.557 Stück oder 204%. Unter Berücksichtigung der von unserem Partner Bajaj Auto Ltd. in Indien produzierten kleinmotorigen KTM-Modelle wurden weltweit 100.472 Fahrzeuge (-132,6%) produziert.

Die signifikante Reduktion der Produktionsmengen ist auf die Produktionsunterbrechung im ersten Halbjahr und den vorrangigen Abbau des hohen Restlagerbestands zurückzuführen.

Produktion nach Produktgruppen	2025		2024	
	Stück	in %	Stück	in %
Offroad-Sportmotorcycles	32.365	66,9%	84.564	-61,7%
Street- Sportmotorcycles	9.009	18,6%	46.176	-80,5%
Summe Full Size	41.374		130.740	-68,4%
Sportminicycles	7.003	14,5%	16.194	-56,8%
Summe Motorräder	48.377	100,0%	146.934	-67,1%
X-Bow	8	0,0%	66	-87,9%
GESAMT	48.385	100,0%	147.000	-67,1%

FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

7. ERGEBNISANALYSE

Im Geschäftsjahr 2025 wurde ein Nettoumsatz in Höhe von 0,42 Mrd. EUR erzielt (Vorjahr: 1,35 Mrd. EUR). Die Aufgliederung der Umsatzerlöse nach Regionen und Produktgruppen ist den Punkten 6.1 und 6.2 zu entnehmen.

Der signifikante Umsatzrückgang der KTM AG um rund 69 % ist im Wesentlichen auf die Folgen der Insolvenz zurückzuführen. Dazu zählen insbesondere der damit verbundene Produktionsstillstand sowie der Abbau der Lagerbestände in den Tochtergesellschaften.

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Leistungen in Höhe von 0,3 Mrd. EUR entsprechen einem Anteil von 75% am Gesamtumsatz, das entspricht einer Steigerung von 4,2% zum Vorjahr.

Der Personalaufwand in Höhe von 127,8 Mio. EUR entspricht einem Gesamtumsatz-Anteil von 31%. Das entspricht einer Erhöhung von 18,2% zum Vorjahr. Die Veränderung des Personalaufwands in Höhe von TEUR 40.961 ist im Wesentlichen auf den Personalabbau im Zuge des Sanierungsverfahrens und die Kurzarbeit während des 1. Halbjahrs 2025 zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Vergleich zum Vorjahr von 3,6 Mio. EUR auf 1.228,5 Mio. EUR gestiegen. Die Veränderung ist im Wesentlichen auf die realisierten Sanierungsgewinne in Höhe von 1.221 Mio. EUR zurückzuführen. Weiters enthalten sind Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen gegenüber verbundenem Unternehmen, Nebenerträge aus Förderungen sowie Fremdwährungskursgewinne.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen in Höhe von 404,4 Mio. EUR (Vorjahr: 559.413 Mio. EUR) enthalten Verrechnungen aus Konzern- und Fremdleistungen, Garantie- und Gewährleistungsaufwand, IT- und Infrastrukturaufwendungen, Miet- und Leasingaufwendungen, Verluste aus verschrotteten Anlagen durch die Einstellung des Dealer Hub Projektes, Logistikaufwendungen und Fremdwährungskursverluste.

Das Betriebsergebnis (EBIT) in Höhe von 751,4 Mio. EUR entspricht einer Marge vom Umsatz von 180% (Vorjahr: -27,7%) und resultiert im Wesentlichen aus dem Sanierungsgewinn in Höhe von 1.221 Mio. EUR.

Das Finanzergebnis beträgt 340,1 Mio. EUR (Vorjahr: -620,9 Mio. EUR). Es beinhaltet im Wesentlichen Erträge auf Finanzforderungen in Höhe von 326,1 Mio. EUR aus der Auflösung der Wertberichtigung auf Darlehen gegenüber der Pierer New Mobility.

Die Aufwendungen aus Steuern vom Einkommen betragen 188,4 Mio. EUR (Vorjahr Ertrag: 186,1 Mio. EUR). Darin enthalten sind Erträge aus Steuerumlagen von Gruppenmitgliedern in Höhe von -0,7 Mio. EUR (Vorjahr: 16,8 Mio. EUR), latenter Steueraufwand in Höhe von 189,1 Mio. EUR (Vorjahr Ertrag: 169,7 Mio. EUR) sowie Körperschaftsteueraufwand aus Vorperioden in Höhe von 0,0 Mio. EUR (Vorjahr: 0,4 Mio. EUR).

8. BILANZANALYSE

Die Bilanzsumme ist gegenüber dem Vorjahr um -23% auf 1,1 Mrd. EUR gesunken.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden laufende Investitionen in Sachanlagen in Höhe von 24,5 Mio. EUR (Vorjahr 63,2 Mio. EUR) getätigt, diese betreffen im Wesentlichen Werkzeuge, Werkzeuge in Bau und IT Hardware. Dies stellt eine deutliche Reduktion des Investitionsvolumens als Teil der laufenden Restrukturierungsmaßnahmen dar. Die Zugänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen resultieren einerseits aus Gesellschafterzuschüssen an die KTM Components GmbH sowie an die Forschungs- & Entwicklungs GmbH, wodurch deren Beteiligungswerte um 15,0 Mio. EUR bzw. 13,1 Mio. EUR erhöht wurden. Der Beteiligungsansatz an der Pierer Produktion GmbH erhöhte sich durch einen Forderungsverzicht um 8,1 Mio. EUR, dieser wurde sofort wieder abgeschrieben. Zusätzlich wurde der KTM Informatics GmbH ein Zuschuss in Höhe von 0,8 Mio. EUR gewährt.

Der Buchwert der Ausleihungen an verbundene Unternehmen erhöhte sich um 45,3 Mio. EUR. Dies resultiert aus neu gewährten Darlehen an die KTM Immobilien GmbH in Höhe von 44,5 Mio. EUR sowie an die WP Immobilien GmbH in Höhe von 3,7 Mio. EUR und den planmäßigen Rückführungen bereits bestehender Ausleihungen. Die Abgänge an verbundenen Unternehmen resultieren aus dem Verkauf aller MV Agusta Beteiligungen in Höhe von insgesamt 65,3 Mio. EUR, sowie dem Verkauf der Beteiligung an der KTM Sportcar GmbH.

Die Vorräte sind gegenüber dem Vorjahr um 41,8 Mio. EUR auf 210,7 Mio. EUR gestiegen. Diese Erhöhung geht vor allem auf geleistete Vorauszahlungen aus Serienmaterial zurück. Lieferanten der Gruppe fordern aufgrund der durch die Sanierungsverfahren hervorgerufenen Unsicherheiten ein höheres Maß an hinterlegten Sicherheiten in Form von Anzahlungen für zukünftige Lieferungen.

Die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen sanken von 425,3 Mio. EUR auf 157,7 Mio. EUR.

Die sonstigen Forderungen sind gegenüber dem Vorjahr von 7,1 Mio. EUR auf 34,8 Mio. EUR gestiegen und beinhalten im Wesentlichen Finanzamtsforderungen in Höhe von 1,6 Mio. EUR (Vorjahr: 1,9 Mio. EUR) und Forderungen aus Förderungen in Höhe von 0,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1,5 Mio. EUR), Forderungen aus Treuhandkonten in Höhe von 4,3 Mio. EUR (Vorjahr: 2,3 Mio. EUR), ausstehende Kaufpreisforderungen in Höhe von 11,7 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR), Forderungen aus geleisteten Vorauszahlungen in Höhe von 13,8 Mio. EUR (Vorjahr: 0,8 Mio. EUR), sowie Forderungen aus gewährten Darlehen an die Pierer 2 Radbeteiligungs GmbH in Höhe von 2,7 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR).

Das Eigenkapital ist gegenüber dem Vorjahr um 903,1 Mio. EUR auf 509,6 Mio. EUR gestiegen. Der Anstieg ist auf das positive Jahresergebnis zurückzuführen, das aufgrund der bereits beschriebenen realisierten Sanierungsgewinne deutlich über dem Vorjahr liegt. Dadurch beträgt die Eigenkapitalquote zum Jahresende 45,4 % (Vorjahr: -27,0 %).

Die sonstigen Rückstellungen reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr von 55,7 Mio. EUR auf 23,1 Mio. EUR. Die Veränderung resultiert im Wesentlichen aus dem Verbrauch der Rückstellungen für Restrukturisierungskosten und Earn-out Verpflichtungen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 1.323,3 Mio. EUR wurden im Rahmen des Sanierungsverfahrens zur Gänze abgegolten.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen konnten stichtagsbezogen um 151,9 Mio. EUR auf 28,3 Mio. EUR gesenkt werden. Bedeutenden Einfluss auf diesen Rückgang hatten die in höherem Umfang geleistete, angeforderte Vorauszahlungen an Lieferanten und deutlich kürzer gewährte Zahlungsziele.

Die sonstigen Verbindlichkeiten sanken von 61,6 Mio. EUR auf 21,6 Mio. EUR. Darin überwiegend enthalten ist die Finance Lease Verbindlichkeiten in Höhe von 13,8 Mio. EUR. Die weiteren sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich aus Verbindlichkeiten aus Steuern, Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit und Verbindlichkeiten an Mitarbeiter zusammen.

9. LIQUIDITÄTSANALYSE

Die liquiden Mittel stiegen per Saldo 31.12.2025 um 37,9 Mio. EUR auf 38,2 Mio. EUR. Die Nettoverschuldung der Gesellschaft beträgt zum Bilanzstichtag 433,4 Mio. EUR (Vorjahr: 1.403,0 Mio. EUR). Die deutliche Verbesserung der Nettoverschuldung begründet im erfolgreichen Abschluss des Sanierungsverfahrens in Zuge dessen sämtliche externen Finanzverbindlichkeiten vollständig abgegolten wurden.

Der Cash-Flow aus dem operativen Bereich ist gegenüber dem Vorjahr von -490,4 Mio. EUR auf 182,9 Mio. EUR gestiegen. Der Investitions-Cash-Flow in Höhe von -98 Mio. EUR (Vorjahr: -157,2 Mio. EUR) stammt aus Investitionen in Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände und Finanzanlagen, sowie aus Einzahlungen aus dem Finanzanlagenabgang. Dies führte zu einem Free-Cash-Flow von 84,8 Mio. EUR (Vorjahr -647,6 TEUR).

Der Cash-Flow aus den Finanzierungsaktivitäten beträgt -46,9 Mio. EUR (im Vorjahr: 555,7 Mio. EUR) und resultiert aus der Zahlung der 30% Quote an den Sanierungsverwalter (496,9 Mio. EUR), sowie aus dem erhaltenen Darlehen gegenüber der Bajaj Auto International Holdings B.V. in Höhe von 450 Mio. EUR.

10. INVESTITIONEN

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden insgesamt (ohne Berücksichtigung von Desinvestitionsmaßnahmen) 111,8 Mio. EUR bzw. 26,8% des Umsatzes investiert. Davon entfallen 2,2 Mio. EUR in immaterielle Vermögensgegenstände, 24,5 Mio. EUR auf Investitionen in das Sachanlagevermögen und 85,1 Mio. EUR in Finanzanlagen. Die Abgänge der immateriellen Vermögensgegenstände beinhalten im Wesentlichen die Beendigung der Investitionen in die Händlerplattform Dealer Hub und in der Folge die Ausbuchung der bisher investierten Kosten.

In den Investitionen für Sachanlagen sind überwiegend Werkzeuge für die Produktion enthalten. Im Rahmen der durchgeführten Anlageninventur wurden zudem eine Vielzahl von Sachanlagen ausgebucht. Bei einem Großteil dieser Vermögensgegenstände war der Buchwert bereits vollständig abgeschrieben.

Die Investitionen in die Finanzanlagen umfassen die Gesellschafterzuschüsse der KTM Components GmbH und der Forschungs & Entwicklungs GmbH in Höhe von 15,0 Mio. EUR bzw. 13,1 Mio EUR, sowie Zuschüsse in die KTM Informatics GmbH in Höhe von 0,8 Mio. EUR und Einlagen in die Pierer Produktion in Höhe von 8,1 Mio. EUR. Außerdem wurden neue Ausleihungen an die KTM Immobilien GmbH in Höhe von 44,5 Mio. EUR sowie an die WP Immobilien GmbH in Höhe von 3,7 Mio. EUR vergeben. Die Abgänge an verbundenen Unternehmen resultieren aus dem Verkauf aller MV Augusta Beteiligungen in Höhe von insgesamt 65,3 Mio EUR, sowie dem Verkauf der KTM Sportcar GmbH.

11. ZWEIGNIEDERLASSUNG

Die KTM AG ist mit keinen Zweigniederlassungen im Ausland vertreten.

NICHT - FINANZIELLE LEISTUNGSINDIKATOREN

12. CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Für den nachhaltigen Erfolg unseres Unternehmens ist es entscheidend, Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen, zutreffend zu bewerten und mit geeigneten Maßnahmen zu steuern.

Risikomanagementsystem

Der Hauptzweck des Risikomanagements der Bajaj Mobility-Gruppe besteht in der Sicherung und Stärkung des Unternehmens durch eine rechtzeitige, vollständige und transparente Einschätzung der finanziellen, operativen und strategischen Chancen und Risiken. Die Funktionsfähigkeit des Risikomanagements wurde durch die MOORE CENTURION Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungs-GmbH (gemäß Regel 83 Österreichischer Corporate Governance Kodex, ÖCGK) zum Stichtag 31.12.2025 geprüft und bestätigt.

Die Bajaj Mobility-Gruppe verfügt über ein Enterprise Risk Management System, welches die konzernweiten Chancen und Risiken nach Fachbereichen und gegebenenfalls geografischen Bereichen zentral erhebt. Die operative Verantwortung sowie die Bewertung der konzernweiten Chancen und Risiken liegen sowohl beim lokalen Management als auch bei der Abteilung „Risk Management & Dealer Financing“ der KTM AG. Diese Abteilung übernimmt die zentrale Koordination aller Risikomanagementprozesse, stellt die einheitliche Umsetzung konzernweiter Standards sicher und fungiert als Schnittstelle für die Integration des ESG-Managements.

Die Berichterstattung erfolgt direkt an den Vorstand der KTM AG, der gemeinsam mit dem Konzernvorstand der Bajaj Mobility AG die Überwachung des Risikomanagements verantwortet.

Eine präventive Analyse möglicher Ereignisse ist ebenfalls Aufgabe des Risikomanagements. Darüber hinaus gilt es, Chancen und Risiken aktiv zu steuern und entsprechende Maßnahmen mit den betroffenen Unternehmensbereichen zu definieren und zu evaluieren.

Im Rahmen eines ganzheitlichen Risikomanagements werden in diesem Prozess auch die mit den Themen Umwelt, Soziales und Governance (ESG) verbundenen Chancen und Risiken berücksichtigt.

Enterprise Risk Management (ERM)

Das ERM der Bajaj Mobility-Gruppe basiert auf dem COSO-Enterprise Risk Management Framework und stellt einen kontinuierlichen, mehrstufigen Prozess zur Steuerung operativer und strategischer Chancen und Risiken sicher. Dieser Prozess kombiniert Elemente aus dem Bottom-Up- sowie dem Top-Down-Ansatz und umfasst die Identifikation und Bewertung von Chancen und Risiken ebenso, wie die Maßnahmendefinition, die Überwachung und die Berichterstattung. Damit wird ein konzernweit einheitliches Berichtswesen gewährleistet und die Integration von Risikomanagement in die Unternehmensstrategie unterstützt.

» Identifikation & Bewertung

Das ERM identifiziert und bewertet im Rahmen des Prozesses grundsätzlich Chancen und Risiken gleichermaßen. Dabei wird zwischen kurzfristigen Chancen und Risiken mit einem Zeithorizont von bis zu einem Jahr und langfristigen, strategischen Chancen und Risiken mit einem Zeitraum von fünf Jahren und mehr unterschieden. Im Zuge dessen werden auch ESG-relevante Chancen und Risiken mit einem längeren Zeithorizont identifiziert und adäquat bewertet. Alle identifizierten Chancen und Risiken werden abschließend konsolidiert und in das Gesamtrisikoinventar überführt.

Die Bewertung erfolgt zunächst qualitativ anhand einer 5x5-Matrix, die Eintrittswahrscheinlichkeit und Auswirkung kombiniert. Für hoch bewertete Risiken wird ergänzend eine quantitative Analyse durchgeführt, die eine genauere Einschätzung ermöglicht. Für die Aggregation und Interpretation der Gesamtrisikopositionen kommen Monte-Carlo-Simulationen zum Einsatz. Auf dieser Basis werden die größten Risiken und Chancen identifiziert und einer vertieften Analyse unterzogen.

» Chancen- und Risikosteuerung

Hauptziel der Chancen- und Risikosteuerung ist die aktive, kontinuierliche und kontrollierte Beeinflussung von Chancen und Risiken unter Berücksichtigung der Unternehmensstrategie sowie Fragen der Wirtschaftlichkeit. Der Umgang mit Risiken und Chancen erfolgt fallspezifisch, indem Risiken minimiert, vermieden oder im Einzelfall bewusst eingegangen werden. Chancen werden bewertet und bei positivem Ergebnis durch proaktives Handeln und gezielte Investitionen genutzt. Die Wahl der geeigneten Strategien obliegt dem jeweiligen Risikoeigner, der deren Wirksamkeit regelmäßig bewertet und die Umsetzung überwacht. Das Risikomanagement wird dabei fortlaufend informiert.

Nachhaltigkeitsbezogene Chancen und Risiken werden in Zusammenarbeit mit der entsprechenden Fachabteilung (ESG) gesteuert. Der gesamte Prozess wird insbesondere von den oberen und mittleren Managementebenen der KTM AG durchgeführt und u. a. durch den Vorstand der Bajaj Mobility AG überwacht.

» Berichterstattung und Überwachung

Im Rahmen des ERM-Prozesses ist eine umfassende Berichterstattung implementiert. Das Risikomanagement berichtet hierbei direkt an den Vorstand der KTM AG. Zusätzlich wird für den Konzernvorstand der Bajaj Mobility AG sowie der KTM AG ein Bericht erstellt, der die Gesamtrisikolage einschließlich der Risikoaggregation auf Konzernebene darstellt.

Des Weiteren werden der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat über den Status Quo und die Fortschritte informiert. Diese Berichte dienen nicht nur der Überwachung, sondern auch der frühzeitigen Erkennung von Entwicklungen und Trends. Durch die regelmäßige Kommunikation wird sichergestellt, dass alle relevanten Entscheidungsträger jederzeit über die Risikosituation und die Wirksamkeit der Steuerungsmaßnahmen informiert sind.

» Ad-hoc-Berichterstattung relevanter Risiken

Bei wesentlichen Veränderungen der Risikolage erfolgt eine unverzügliche Ad-hoc-Berichterstattung durch die Risikoeigner an das Risikomanagement-Team und in weiterer Folge an den Vorstand der KTM AG. Dieser Prozess stellt eine zeitnahe und transparente Einschätzung der aktuellen Gesamtrisikosituation sicher. Die Ad-hoc-Berichterstattung ergänzt die regelmäßigen Reports und dient der frühzeitigen Reaktion auf kritische Entwicklungen. Im Jahr 2025 war eine Zunahme von Ad-hoc-Berichterstattungen zu beobachten. Die im Jahr 2025 gestiegene Anzahl an Ad-hoc-Berichterstattungen spiegelt eine zunehmende Sensibilisierung und verbesserte Awareness für kritische Themen wider.

» Darstellung von Chancen, Risiken sowie getroffene Maßnahmen

Das abgeschlossene Sanierungsverfahren stellte das Unternehmen im GJ 2025 vor große Herausforderungen. Einzelne daraus resultierende Effekte können auch im GJ 2026 noch fortwirken und die Risiko- und Chancenlage beeinflussen, werden nach aktueller Einschätzung jedoch nicht wesentlich sein.

Die folgende tabellarische Übersicht zeigt die im Jahr 2025 wesentlichen identifizierten Chancen und Risiken sowie die getroffenen Maßnahmen. Insgesamt hat die Bajaj Mobility-Gruppe weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Abschlusserstellung bestandsgefährdende Risiken identifiziert.

Chancen und Risiken	Beschreibung	Maßnahmen
OPERATIVE RISIKEN UND CHANCEN		
Material und Rohstoffe	• Makroökonomische Entwicklungen oder klimabedingte Maßnahmen können sich negativ auf die Preise energieintensiver Ressourcen wie Stahl und Aluminium auswirken (verstärkter Einsatz von derzeit noch stark limitierten erneuerbaren Energien, höhere Anforderungen an die Stahlproduktion, Umstellung von Produktionssystemen, Anforderungen an den Einsatz von Rezyklaten etc.) • Ein stark steigender Bedarf an seltenen Erden, zum Beispiel für die Batterieproduktion für die Elektromobilität, könnte zu Ressourcenengpässen auf dem Markt führen • Preissteigerungen und Ressourcenknappheit können die Produktionskosten erhöhen und die Marge belasten • Positive konjunkturelle Entwicklungen können zu geringeren Kosten für Materialien und Rohstoffe führen • Technologische Weiterentwicklung und die Marktreife neuer Materialien und Rohstoffe mit verbesserten Eigenschaften können neue Einsatzmöglichkeiten eröffnen	• Nutzung alternativer Lieferketten und entsprechende Aktivitäten zur Reduktion der anfallenden Kosten • Absicherung durch den Einsatz von „Second Sources“ oder zusätzlichen Lieferketten für kritische Warengruppen • Logistische Beschaffungsstruktur zur Minimierung von Transportwegen und die Anpassung der damit verbundenen Kosten • Forschung zu alternativen Materialien und Rohstoffen und zur Materialreduktionen/funktionaler Leichtbau („Sustainable Engineering“) • Einkaufsbedingungen und effektives „Cost Engineering“
Logistik und Lieferkette	• Geopolitische Spannungen auf zentralen Transportwegen (z. B. Suezkanal, Taiwanstraße, Golf von Aden) können sich negativ auf die Logistikwege auswirken • Kurzfristige und rückwirkende Änderungen der Zollvorschriften können zu zusätzlichen Gebühren/Kosten führen • Engpässe oder Verzögerungen in der Logistik können die Materialanlieferung verlangsamen und Sondertransporte erforderlich machen, was die Kosten anhebt • Instabile Lieferketten und Lieferverzögerungen bei bestellten Komponenten können das Beschaffungsrisiko erhöhen • Ausfallrisiken von Lieferanten, beispielsweise aufgrund von finanziellen Schwierigkeiten oder Insolvenzen, können kurz- bis mittelfristig zu Versorgungs- und Produktionsengpässen führen • Hohe Lagerbestände durch Produktions-/Absatzabweichungen könnten zusätzliche Kosten verursachen und Kapital binden • Um die Verluste durch die Insolvenz der KTM AG zu kompensieren könnte es bei einzelnen Lieferanten zu Preiserhöhungen kommen • Geringere Bedarfe können zu Lieferschwierigkeiten (Minimum Order Quantities) oder Preiserhöhungen führen	• Monitoring geopolitischer Entwicklungen und zentraler Transportwege • Laufende Beobachtung von Änderungen bei Zollbestimmungen und Import-/Exportregelungen sowie Anpassung der Beschaffungsplanung • Abbau von Lagerbeständen, um Kapitalbindung bestmöglich zu verringern • Flexibilität im implementierten Produktionslayout garantiert schnelle Anpassung der Produktionspläne • Langfristige Zusammenarbeit mit bestehenden Lieferpartnern sowie sorgfältige Auswahl leistungsfähiger neuer Lieferanten • Flexible Routenplanung bzw. Nutzung alternativer Transportwege zur Absicherung kritischer Lieferströme • Pflege der Lieferantenbeziehungen • Angepasste Sourcing Strategien • Verstärktes Risikomanagement in der Lieferkette • Implementiertes Market Intelligence System für elektronische Bauteile sowie die Erschließung unterschiedlicher Bezugsquellen („Multiple Sourcing“) • Vereinbarung einer nachhaltigen Preisgestaltung mit den Lieferanten sowie Verhandlung angekündigter Preiserhöhungen • Abstimmung der Bedarfsplanung mit den Lieferanten in Zusammenarbeit mit Produktionsplanung und Disposition sowie transparente Darstellung der Bedarfe gegenüber den Lieferanten

Produktion und Qualität	- Qualitäts- oder sicherheitsrelevante Produktabweichungen, die im Kundendienst erkannt oder nicht rechtzeitig identifiziert werden, können zu Verstößen gegen Qualitäts-, Produktsicherheits- und regulatorische Anforderungen führen. - Entsprechende Abweichungen können erhöhte Garantie- und Rückrufkosten, Haftungsansprüche sowie eine nachhaltige Beeinträchtigung der Kundenzufriedenheit und Reputation verursachen. - Externe Faktoren wie Überschwemmungen oder Brände können die Produktion unterbrechen und zu Stillständen führen - Mögliche Störungen oder Preisschwankungen bei Strom und technischen Gasen können den Produktionsbetrieb beeinträchtigen - Verschlechterte Produktionsbedingungen in Europa (Kosten, Regularien, Arbeitsmarkt) könnten zu Wettbewerbsnachteilen führen - Durch die Nutzung außereuropäischer Produktionsstandorte kann den Wettbewerbsnachteilen eines europäischen Standorts entgegengewirkt sowie Entwicklungs- und Industrialisierungsprozesse beschleunigt werden	- Anwendung eines zertifizierten Qualitätsmanagementsystems inklusive Lieferantenauswahl, Qualitätsplanung und standardisierter Prozesse entlang des Produktlebenszyklus - Integration von Product Improvement und Lessons Learned Prozessen unter Nutzung von Kundendienst und Felddaten - Systematische Markt- und Feldbeobachtung durch Auswertung von Garantie- und Schadenmeldungen als Frühwarnsystem für Qualitäts- und Sicherheitsrisiken - Einsatz definierter KPIs zur Überwachung von Wiederholfehlern, Reklamationsquoten und sicherheitsrelevanten Auffälligkeiten - Strukturierte Issue- und Eskalationsprozesse zur schnellen Analyse, Priorisierung und Behebung identifizierter Produktprobleme - Definierte Entscheidungs- und Kommunikationsprozesse für Service-, Sicherheits- und Rückrufmaßnahmen gemäß regulatorischen Anforderungen - Absicherung verbleibender Restrisiken durch geeignete Produkt- und Haftpflichtversicherungen - Implementierung von Notfallplänen für externe Ereignisse, inklusive Brandschutz, Hochwasserschutz und flexibler Schichtplanung zur Kompensation von Ausfällen - Photovoltaikanlagen zur Eigenstromerzeugung sowie fortlaufende Umsetzung von Energieeinsparmaßnahmen - Versicherungen - Teilverlagerungen der Produktion und von F&E-Aktivitäten
IT und Cyber	Die Zahl der Cyber-Angriffe auf große Unternehmen hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Dabei stellen insbesondere (Spear-)Phishing und Ransomware ein unverändert hohes Gefahrenpotenzial dar	- Weiterentwicklung der internen Notfall- und Krisenorganisation „Cyber Security“ Awarenessmaßnahmen - IT-Security- und Risikomanagementsystem zur Identifikation und Steuerung der Informationssicherheitsrisiken - Aufbau eines Cyber Security Management Systems zur Steuerung von fahrzeugspezifischen IT-Risiken
FINANZIELLE RISIKEN UND CHANCEN		
Finanzen	Anhaltend hohe Zinsen sowie niedrige Absatzzahlen können den Druck auf die Händler erhöhen und somit zu vermehrten Forderungsausfällen führen	- Enge Abstimmung mit den Händlern und Unterstützung mit gezielten Programmen - Bankgarantien zur Absicherung - Strategische Händlernetzentwicklung
	Für weitere Ausführungen, einschließlich der konkreten Maßnahmen zur Mitigierung von Risiken, wird auf den Konzernanhang für das GJ 2025 (Kapitel VII „Bericht zu finanziellen Risiken“) der Bajaj Mobility AG verwiesen.	
COMPLIANCE / RECHTLICHE RISIKEN UND CHANCEN		

Allgemeine Compliance-Themen	• Verstoß gegen die im Code of Conduct definierten Mindeststandards • Verstoß gegen nationale und/oder internationale Gesetze • Herausforderungen bei eigenen Geschäftsaktivitäten und in der Lieferkette Fokusthemen: • Menschenrechte, Respekt, Integrität, Diversität, Ethische Rekrutierung, Faire Arbeitsbedingungen, Gesundheitsschutz, Arbeitssicherheit • Aspekte der Nachhaltigkeit, des Umwelt-, Klima- und Tierschutzes sowie Lieferkettencompliance • Umgang mit Konfliktmineralien, Chemikalien, Schadstoffen • Fairer Wettbewerb, Kartellverbot • Korruption, Bestechung, Einladungen, Geschenke • Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, Exportkontrolle • Steuern, Steuerstrategie, Steuercompliance, Internationale Steuerrichtlinien • Interessenskonflikte, Verbot von Insiderhandel, Politische Aktivitäten, Spenden, Sponsoring • Umgang mit Unternehmenseigentum, Unternehmensvermögen, Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen, Datenschutz, Geistiges Eigentum, KI-Tools	• Einhaltung des Code of Conduct • Einbezug der Mitarbeiterinteressen durch Mitarbeitervertretungen • Überprüfung von Fortschritten • Implementierung von Maßnahmen zur Achtung der Menschenrechte • Festlegung von Mindestanforderungen als Grundlage für Lieferantenbeziehungen • Sicherstellung des Mindestbeschäftigungsalters • Durchführung jährlicher Schulungen und Sensibilisierungsprogramme • Bereitstellung eines Hinweisgebersystems zur Meldung potenzieller Verstöße • Interne Richtlinien über das Vorgehen bei allfälligen Verstößen • Verfügbarkeit von Whistleblowing-Kanälen, Ausweitung des anonymen Hinweisgebersystems auf Dritte • Automatisiertes Compliance E-Learning
Regulierungen und Rechtliches	• Abhängigkeiten von nationalen und internationalen gesetzlichen Rahmenbedingungen in den Absatzländern können sowohl Offroad- als auch Street-Motorsport, die Motorradzulassung und die Fahrerlaubnis beeinflussen (zum Beispiel: geplante Regulierung in der Europäischen Union für Verbrennungsmotoren) • Ein Anstieg der regulatorischen Landschaft könnte den operativen Betrieb beeinflussen und zu erhöhten Kosten führen • Klimaschutzbemühungen können zu einer Verschärfung und Ausweitung oder zu neuen Regulierungen und Fahrverboten führen • Regulatorische Maßnahmen wie zum Beispiel Umweltzonen oder andere klima- und luftqualitätsbedingte Fahrverbote könnten Motorräder als verbrauchsärmere Alternative zum Pkw attraktiver machen • Änderungen bei Import- und Exportvorschriften in Nordamerika können Lieferverzögerungen und Mehrkosten verursachen • Unzureichender Markenschutz oder Verstöße gegen Wettbewerbs- und Kartellrecht können zu Rechtsstreitigkeiten, hohen Bußgeldern, Reputationsschäden und Verlust des Markenwerts führen	• Durch eine Marktsegmentierung wird sichergestellt, dass relevante regulatorische Anforderungen im Produktentstehungsprozess frühzeitig einbezogen werden • Die zusätzliche Überwachung und Steuerung durch die Abteilung „Regulatory Affairs“ stellt die Einhaltung bestehender und zukünftiger länderspezifischer Regularien bezogen auf Motorräder sicher • Als ACEM-Mitglied (European Association of Motorcycle Manufacturers) auf Ebene der KTM AG unterstützt die PIERER Mobility die Strategie zur Dekarbonisierung. Sie orientiert sich an den Zielen des europäischen Green Deal und des Klimaschutzgesetzes sowie der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität der Europäischen Kommission • Entwicklung emissionsarmer/-freier/ alternativer Antriebssysteme und Produkte • Kontinuierliche Prüfung des Markenportfolios und Durchsetzung von Markenrechten • Forschungs- und Entwicklung zur Einhaltung bestehender und zukünftiger Vorschriften
STRATEGISCHE RISIKEN UND CHANCEN		
Strategisch	• Regulatorische Vorgaben, technologische Trends und veränderte Kundenpräferenzen (z. B. autonomes Fahren, sinkende Akzeptanz für Verbrennungsmotoren) können die Motorradnutzung einschränken und das Kundenverhalten verändern • Marktentwicklungen, externe Trends sowie wirtschaftliche und regulatorische Veränderungen in wichtigen Absatzmärkten können Nachfrage, Abverkauf, Kundenverhalten und die Planbarkeit beeinflussen. • Strategische Ausrichtung mit Fokus auf das Kerngeschäft Motorräder, verbunden mit einer starken Markenidentität, bieten eine solide Basis für zukünftiges Wachstum • Digitale Lösungen in Produkten könnten wertvolle Informationen für klimawandelbedingte Verkehrsmaßnahmen liefern und somit als Dienstleistung eine neue Umsatzquelle darstellen • Durch den Wandel zu neuen (emissionsärmeren/-freien) Technologien könnte sich das bestehende Marktgefüge ändern und sich die Chance auf Erschließung von Marktanteilen erhöhen	• Hohe Qualitätsstandards, Verbesserung der (End)Kundenbetreuung und klare Positionierung im Premiumsegment • Erweiterung der Zusammenarbeit mit strategischen Entwicklungspartnern • Berücksichtigung von Kundenanforderungen im Produktentstehungsprozess zur Abdeckung der Kundenbedürfnisse • Diversifizierung des Produktportfolios und Investitionen in Zukunftstechnologien • Strategische Restrukturierung der KTM AG
KLIMA- UND UMWELTRISIKEN UND -CHANCEN		
	• Für weitere Informationen wird an dieser Stelle auf die nichtfinanzielle Erklärung 2025 der Bajaj Mobility AG verwiesen. Relevante Informationen finden sich jeweils zu Beginn der einzelnen Kapitel sowie in den Abschnitten zum Management der Auswirkungen, Risiken und Chancen.	

SONSTIGE RISIKEN UND CHANCEN		
Allgemein	• Die aktive Begleitung der Restrukturierung durch Workshops und Austauschformate fördert eine widerstandsfähige Unternehmenskultur und stärkt die Zusammenarbeit über Teamgrenzen hinweg • Restrukturierungsmaßnahmen können die Möglichkeit zur Effizienzsteigerung, Kosteneinsparung und Prozessoptimierung bieten	• Regelmäßige moderierte Austauschformate (z. B. Prozess- und Rollen-Workshops) in allen betroffenen Teams • Einbindung interner Organisationsentwickler zur Begleitung der Reflektionsarbeit • Feedbackschleifen • Implementierung eines zentralen automatisierten Reporting Tools für das generelle und zielbezogene Reporting
HR	• Geringe Resilienz bei Mitarbeitern und Führungskräften kann Stress erhöhen und die Handlungsfähigkeit mindern • Pandemien oder Krankheitswellen können zu langen Krankenständen und Produktivitätseinbußen führen • Arbeitgeberattraktivität und Gesundheitsschutz können die Bindung und Gewinnung von Mitarbeitenden sowie die Positionierung im Wettbewerb um Talente beeinflussen • Schlüsselkräfte könnten das Unternehmen verlassen • Durch Kollektivverhandlungen oder infolge von makroökonomischen Entwicklungen können die Personalkosten stärker steigen als geplant • Mitarbeiter erwarten vom Arbeitgeber mehr zeitliche und räumliche Flexibilität und eine bessere Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben • Die Umstellung auf eine neue Kultur mit anderen Rahmenbedingungen, Werten und Überzeugungen könnte zu Unzufriedenheit und Produktivitätsverlusten führen	• Trainings wie „Self-Management Mastery“ und Spotlight-Formate zur Stärkung von Resilienz und Growth Mindset • Strategische Personalentwicklung • Trainingsangebote zur Weiterbildung • Crossmediale Mitarbeiterkampagnen, Ausbau und Intensivierung interner Kommunikation • Lehrlingsausbildungsprogramm in der eigenen Lehrwerkstätte • Stetige Weiterentwicklung von Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz • Laufendes Monitoring von Personalkosten • Anpassung des Personalstands • Flexible Arbeitszeitmodelle • Benefits
Politisch	• Der anhaltende Russland-Ukraine-Konflikt zeigt, dass sich regionale und lokal begrenzte Konflikte negativ auf die Preisentwicklung von Materialien und Rohstoffen auswirken können • Eine Eskalation des Konflikts zwischen China und Taiwan hätte gravierende Auswirkungen auf die Versorgungssicherheit mit elektronischen Bauteilen • Politisch motivierte Unruhen (zum Beispiel am Golf von Aden, beim Suezkanal oder in der Taiwanstraße) können sich negativ auf die Versorgungssituation und Logistikkosten auswirken • Politische Spannungen und Sanktionen zwischen den USA und Venezuela könnten die Ölversorgung beeinträchtigen; mögliche Preissteigerungen und höhere Logistikkosten könnten Material- und Transportkosten erhöhen	• Entwicklungen werden laufend beobachtet und die Strategie bei Beschaffung, Transport und Kostenplanung bei Bedarf adaptiert

13. FINANZINSTRUMENTEN

Die Gesellschaft verwendet zum 31.12.2025 keine Finanzinstrumente im Sinne des § 243 Abs. 3 Z 5 UGB.

14. MITARBEITER

Im Geschäftsjahr 2025 beschäftigte die KTM AG durchschnittlich 2.031 Mitarbeiter (Vorjahr: 2.344 Mitarbeiter). Der Umsatz pro Mitarbeiter betrug im Geschäftsjahr 2025 205,3 TEUR (Vorjahr: 576,7 TEUR).

15. FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG (F&E) UND NEUE MODELLE

ORGANISATION

Der Forschungs- und Entwicklungsbereich der Gruppe ist global aufgestellt. Der zentrale Entwicklungsstandort befindet sich in Mattighofen. Neben der Durchführung zahlreicher Forschungs- und Entwicklungsprojekte werden von dort aus die F&E-Aktivitäten der anderen Standorte unterstützt, welche sich in Spanien und den USA befinden. Aufgrund der örtlichen und klimatischen Gegebenheiten sowie der Nähe zum Testcenter IDIADA ist der Forschungsstandort in Terrassa, Spanien, als Ausgangsbasis für die Erprobung von Motorrädern gut geeignet. Zusätzlich wurde dort die Entwicklung von Bremssystemen aufgebaut, welche unter der Marke WP produziert und in ausgewählten KTM-Modellen verbaut werden. In den USA liegt der Fokus darauf, die Compliance der Produkte mit den für den nordamerikanischen Markt spezifischen Vorgaben sicherzustellen sowie auf ergänzenden Entwicklungen. Die Bajaj Mobility-Gruppe kooperiert mit Forschungseinrichtungen, OEMs und Start-Ups sowohl aus der Motorrad- und Automobilindustrie als auch aus anderen Industriezweigen.

Wesentliche Bereiche der F&E-Aktivitäten umfassen die Digitalisierung – sowohl im Bereich F&E selbst als auch produktbezogen –, Weiterentwicklung von Antriebstechnologien, Forschung und Entwicklung zu Leichtbauweise und Modularität, Entwicklung von Bremssystemen sowie die Weiterentwicklungen von Sicherheits- und Komfortfunktionen. Dabei umspannen die F&E-Aktivitäten den gesamten Produktentstehungsprozess – von der Grundlagenforschung im Bereich Materialeinsatz, über die Vorentwicklung und Prototypenfertigung bis hin zur Serienreife.

ZUSAMMENARBEIT MIT CFMOTO UND BAJAJ

Die Unternehmensgruppe setzte im Geschäftsjahr 2025 die Zusammenarbeit mit Bajaj Auto (Pune, Indien) im Bereich Forschung und Entwicklung erfolgreich fort. Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten konzentrieren sich weiterhin auf die europäischen Standorte der Gruppe. Gleichzeitig wird die Industrialisierung der entwickelten Produkte zunehmend durch den neuen Mehrheitseigentümer Bajaj unterstützt. Die Zusammenarbeit mit dem strategischen Partner CFMOTO (Hangzhou, China) wurde ebenfalls fortgesetzt. Ziel dieser globalen Kooperationen ist die gezielte Nutzung beiderseitiger Synergien. Insbesondere die vertiefte Zusammenarbeit mit Bajaj Auto ermöglicht es, gemeinsame Potenziale im Bereich Forschung und Entwicklung zu erschließen und diese direkt in die Produktentwicklung einfließen zu lassen.

DIGITALISIERUNG

Die Virtualisierung und Digitalisierung der Produktentwicklung und -testung sind wichtige Bausteine zur Reduktion von Entwicklungszeiten, -kosten und Qualitätsrisiken. Ein digitaler Faden durch den Entwicklungsprozess in Kombination mit computergestützten Entwicklungs- und Simulationsmethoden reduziert dabei den Bedarf an physischen Prototypen, was den Aufwand erheblich verringern kann. Dieser Entwicklungsansatz wird als virtueller Prototyp („Digital Twin“) bezeichnet und ermöglicht zu jedem Zeitpunkt eine valide Aussage hinsichtlich der Erreichung von Zielwerten und Planungszielen. Dadurch können physische Prüfungen von Komponenten und Gesamtfahrzeugen sowohl auf Prüfständen als auch unter realen Einsatzbedingungen reduziert und auch effizienter durchgeführt werden. Kombiniert wird dieser Ansatz mit einer Betrachtung des gesamten Produktlebenszyklus von den Rohstoffen über die Entwicklung, Produktion und Nutzung bis hin zur Verwertung bzw. Entsorgung, welche die Entwicklung langlebigerer Produkte fördert.

ANTRIEBSTECHNOLOGIEN

Die Gruppe arbeitet sowohl im Bereich der Verbrennungsmotoren (ICE-Motoren) als auch bei alternativen Antriebstechnologien an Projekten zur Steigerung der Effizienz sowie der Verbesserung und Neuentwicklung von Bauteilen und Komponenten. Ziel ist die Steigerung der Energieeffizienz und die Reduktion des Kraftstoffverbrauchs mit gleichzeitiger Verbesserung des Fahrgefühls. Im Geschäftsjahr 2025 wurden hierzu mehrere Projekte fortgeführt, welche sich beispielsweise mit der Verbrennungsentwicklung, Leistungsdichte und Effizienz von ICE-Motoren beschäftigten.

Im Bereich der alternativen Antriebstechnologien ist die Gruppe an mehreren Projekten zur Weiterentwicklung von Batterien beteiligt. Exemplarisch anzuführen ist das von der FFG (Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft) geförderte Projekt LiONESS, welches ausgehend von einer multidisziplinären Bewertung die Optimierung der Batteriesysteme unter Berücksichtigung von Effizienz, Sicherheit und Nachhaltigkeit zum Ziel hat. Die Forschungsabteilung der Gruppe war außerdem Partner im von der EU im Rahmen des Horizon Europe geförderten Projektes Stan4SWAP. Im Zuge dessen wurde bis November 2025 eine Standardisierungs-Roadmap für Batteriewechselsysteme bei L-Kategorie-Fahrzeugen erstellt. Die Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten im Bereich der batterieelektrisch betriebenen Fahrzeuge gliedern sich dabei in Low-Voltage- und High-Voltage- Projekte.

LEICHTBAUWEISE UND MODULARITÄT

Der Einsatz hochwertiger Materialien in allen Fahrzeugen, die darin begründete Reduktion des Fahrzeuggewichts und das einhergehende Potential zur Verbrauchs- und Emissionsreduktion sowie Verbesserung der Fahreigenschaften sind eine weitere Säule der verfolgten Entwicklungsstrategie.

Die Forschungs- und Entwicklungsabteilung der Gruppe beschäftigt sich in verschiedenen Projekten mit der Entwicklung von gewicht- und materialsparenden Alternativen von Fahrzeugbauteilen. Dies kann sowohl Einfluss auf den Ressourcenbedarf als auch auf das Fahrverhalten und den Energiebedarf der Produkte haben. Gleichzeitig kann durch alternative Verbindungskonzepte die Personalisierbarkeit der Fahrzeuge sowie die Stofftrennung am Ende des Lebenszyklus verbessert werden. Im Geschäftsjahr 2025 arbeitete die Gruppe beispielsweise an der Weiterentwicklung von ausgewählten Heckrahmen und -auslegern sowie Tanksystemen.

ENTWICKLUNG VON BREMSSYSTEMEN

Am Standort in Spanien wurde die Entwicklung von Bremssystemen erfolgreich initiiert und bis zur Serienreife vorangetrieben. Für die unter der Marke WP produzierten Bremssysteme, die künftig in KTM-Motorrädern verbaut werden, wurde eine speziell dafür ausgelegte Entwicklungsinfrastruktur aufgebaut. Die Aktivitäten umfassen unter anderem die Konstruktion einzelner Komponenten, Produkttests, Qualitätssicherung, Prototyping sowie die Integration in bestehende Fahrzeugplattformen. Zusätzlich befasst sich das Team auch mit der Entwicklung von speziell benötigten Produktionswerkzeugen. Für die Serienfertigung wurden in Zusammenarbeit mit einem externen Partner Produktionsanlagen in Indien aufgebaut.

SICHERHEITS- UND KOMFORTFUNKTIONEN

Mit der Einführung neuartiger Sicherheits- und Komfortfunktionen im Fahrzeug ging in den letzten Jahren eine Erhöhung der Komplexität des Elektrik-/Elektronik-Systems von Motorrädern einher. Die Gruppe arbeitet kontinuierlich an der Weiterentwicklung von Sicherheits- und Assistenzsystemen und der Steigerung des Komforts. Hierzu laufen beispielsweise Projekte zur Förderung der Ergonomie, die durch die Berücksichtigung individueller Nutzereigenschaften und -präferenzen auch zur Verbesserung der Sicherheit und Komfortgewinn beitragen. Im Geschäftsjahr 2025 wurde unter anderem ein besonderer Fokus auf die Schnittstellen zwischen Fahrer und Fahrzeug gelegt sowie das Adaptive Cruise Control (ACC) weiterentwickelt. Bei Letzterem handelt es sich um ein Frontradarsystem, das beispielsweise das automatische Einhalten von Abständen zu vorausfahrenden Verkehrsteilnehmern ermöglicht.

AUSBLICK 2026 UND DARÜBER HINAUS

Die unternehmensweiten Digitalisierungsinitiativen werden sich weiterhin mit der Effizienzsteigerung aller Schritte im Produktlebenszyklus befassen, wobei auch die Einsatzmöglichkeiten von Künstlicher Intelligenz schrittweise evaluiert und implementiert werden. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf dem Ausbau der Konnektivität. Im Fokus steht künftig die Entwicklung einer durchgängigen End-to-End-Datenkette entlang des Produktentwicklungs- und Produktlebenszyklus. Diese soll die Serviceorientierung und Kundenzentrierung stärken und gleichzeitig die Datenqualität sowie -verfügbarkeit für die gesamte Gruppe signifikant verbessern.

Mit der zunehmenden Komplexität moderner Motorräder vollzieht sich ein Wandel von einer Mechanik-getriebenen Entwicklungsstrategie hin zu einer Feature-orientierten Strategie. Parallel dazu bleibt die Effizienzsteigerung in den Wertschöpfungsprozessen ein zentrales Ziel. Die Gruppe wird relevante Trends und Technologien weiterhin aktiv beobachten und bewerten. Das Design der Produkte wird zunehmend als strategische Schlüsselkompetenz verstanden und nunmehr weiter im Unternehmen selbst forciert: Um dieses Potenzial gezielt zu bündeln, entsteht ein eigenes In-House Designcenter, das Know-how und Kreativität vereint und zu einer weiteren Beschleunigung der Entwicklungsgeschwindigkeit -qualität beiträgt.

NEUE MOTORRAD-MODELLE

KTM

Im Jahr 2025 passte KTM das Modellportfolio in mehreren Segmenten gezielt um wenige neue Produktparten sowie umfangreiche Updates und Erweiterungen bestehender Modelle an.

125 SMC R und 390 SMC R

Wie auch die ENDURO R basieren diese Modellanpassungen auf der adaptierten LC4c Plattform und sind mit hochwertigen 17-Zoll Rädern, leistungsfähigen WP-Fahrwerkskomponenten sowie einem 4.2“ TFT-Bildschirm mit umfangreichen Fahrassistenzsystemen ausgestattet. Dadurch bringen die SMC R-Modelle Supermoto-Performance in bisher unerreichte A1- & A2-Leistungssegmente.

1390 SUPER ADVENTURE S EVO, 1390 SUPER ADVENTURE S, 1390 SUPER ADVENTURE R

Beide Modelle wurden im Travel-Segment stark überarbeitet und sind ausgestattet mit dem bewährtem V2-Motorenkonzept. Sie setzen neue Maßstäbe in den Bereichen Technologie und Fahrdynamik. Darüber hinaus ist die 1390 SUPER ADVENTURE S mit der neuesten Generation semiaktiver Federung, Radar unterstützter Geschwindigkeitsregelung sowie einem 8“ Touchscreen TFT-Bildschirm mit integrierter Kartennavigation ausgestattet. Bei der 1390 SUPER ADVENTURE S-EVO kommt zusätzlich hierzu erstmals die neue AMT-Motortechnologie zum Einsatz. Das automatisierte Schaltgetriebe ermöglicht sequenzielle Schaltung mit sowohl einem automatischen als auch einem manuellen Schaltmodus.

990 RC R

Mit der komplett neuen 990 RC R bringt KTM ein neues, kompromissloses Supersport-Modell auf die Straße, das modernste Technologie mit einem ausgezeichneten Leistungsgewicht vereinbart. Ein neu entwickeltes Umlenkungs-Chassis, der 130 PS LC8c Zweizylinder Motor und leistungsstarke BREMBO HyPure-Bremskomponenten stellen bei 184 kg Gewicht die Ready-To-Race Fahrdynamik sowohl auf der Rennstrecke als auch auf der Straße in den Vordergrund.

KTM 450 RALLY REPLICA

Für das Offroad-Modelljahr 2026 kündigte KTM zwei exklusive Sondermodelle an, konkret die auf 150 Einheiten limitierte KTM 450 RALLY REPLICA sowie die auf nur fünf Einheiten begrenzte KTM 450 RALLY REPLICA SANDERS EDITION. Alle fünf Motorräder sind mit RED BULL FACTORY RACING Grafiken, einschließlich eines von Daniel Sanders (2025 Rally Dakar-Sieger sämtlicher Etappen) signierten Startnummernschildaufklebers für die Front ausgestattet.

2026 KTM SX RANGE

Jedes überarbeitete Modell ist mit erstklassiger Elektronik, ausgefeilter Fahrwerksdynamik und explosiver Kraftentfaltung ausgestattet. Fahrer, die Präzision auf Werksniveau anstreben, können mit der optionalen Connectivity Unit Offroad (CUO) die volle Einstellbarkeit freischalten. In Verbindung mit der KTMconnect-App ermöglicht sie die Feinabstimmung des Motorverhaltens, der Traktionskontrolle und der Federungseinstellungen.

2026 KTM 690 ENDURO R & KTM 690 SMC R

Die 2026 KTM 690 ENDURO R setzt ihre Dual-Sport-Tradition mit umfassenden Updates fort, die die Offroad-Fähigkeiten und die Straßentauglichkeit verbessern. Das Herzstück ist der neueste Euro 5+-konforme LC4-Einzylindermotor, der nun über ein überarbeitetes Kurbelgehäuse, eine überarbeitete Kupplung und eine überarbeitete Statorabdeckung sowie ein neu gestaltetes Ölsystem verfügt.

2026 KTM EXC 6DAYS RANGE

Die 2026 KTM EXC 6DAYS-Editionen umfassen verschiedene Modelltypen mit unterschiedlicher Ausstattung, insbesondere 2- und 4-Taktmotoren. Die neuen Motorräder profitieren von überarbeiteten Materialien und Einstellungen für die 48-mm-WP-XACT-Gabel mit geschlossener Kartusche sowie den WP-XPLOR-PDS-Stoßdämpfer mit den Umsetzungen: Weniger Gewicht, verbessertes Fahrgefühl, erhöhte Stabilität.

BRABUS 1400 R

Ausgestattet mit einem hochmodernen 1.350-ccm-LC8-V-Twin-Motor liefert die BRABUS 1400 R SIGNATURE EDITION führende 190 PS und 145 Nm Systemdrehmoment. Eine spezielle Doppelrohr-Auspuffanlage unter dem Sitz unterstreicht das typische Aussehen dieses Luxury Hyper Naked Bikes und erzeugt zugleich ein unvergessliches Fahrgeräusch.

HUSQVARNA

ENDURO LINE-UP 2026

Die neue Enduro-Serie umfasst sieben Modelle – drei Zweitakter und vier Viertakter – und bietet für jeden Fahrertyp das passende Motorrad. Technisch wurden die WP XACT-Federungselemente umfassend überarbeitet, darunter neue Dämpfungseigenschaften und Komponenten für eine verbesserte Fahrwerksbalance und Handhabung. Optisch sorgen neue Grafiken und Schutzteile für ein frisches Design, während moderne Features wie TBI bei den 2-Takt-Modellen und elektronische Fahrhilfen bei den 4-Takt-Modellen die Leistung in jedem Gelände maximieren.

TE 300 PRO UND FE 350 PRO

Die überarbeiteten WP XACT-Federelemente bieten verbesserte Dämpfung und lassen sich werkzeuglos einstellen, während zusätzliche Features wie Kühlerlüfter, Map Select Switch und Fahrhilfen – diese bei der FE 350 Pro – für optimale Leistung und Anpassung sorgen. Komfort und Kontrolle werden durch spezielle Griffe, Sitzbezug und Rahmenschutz ergänzt, was die Modelle ideal für anspruchsvolles Enduro-Fahren macht.

701 ENDURO und 701 SUPERMOTO

Die neuen Husqvarna Modelle 2026 bieten stärkere Motoren mit 79 PS, neue Elektronik und Fahrmodi, ABS-Optionen und ein modernes 4,2" TFT-Display. Die 701 Enduro erhält mit dem neuen „Dynamic Slip Adjust“ eine innovative Traktionskontrolle für den Offroad-Einsatz, während die 701 Supermoto mit „Supermoto+ ABS“ und „Sport ABS“ für kontrolliertes Driften und sportliches Bremsen ausgestattet ist. Beide Modelle kennzeichnen sich durch überarbeitete Optik, verbesserte Fahrwerkskomponenten und markante Farbgebung.

GASGAS

2026 OFFROAD LINE-UP

Die Modelle MC 125 und MC 250F 2026 verfügen über eine verbesserte Schutzkappe für die Kraftstoffleitung, die die Haltbarkeit erhöht. Alle Zweitakter verfügen über neu verlegte Kabelbäume für eine verbesserte Zuverlässigkeit, wobei alle Enduro-Modelle nun mit einem Kühlerlüfter ausgestattet sind. Zusätzlich wurden insbesondere technische Spezifikationen überarbeitet und neu implementiert, darunter der Dreifach-Scheinwerfer und das Kühlsystem.

16. RENNSPORT

Die KTM AG profitiert auch in technologischer Hinsicht vom Rennsport-Engagement der Marken KTM, Husqvarna Motorcycles und GASGAS, da das aus dem Rennsport erworbene Know-How direkt in die Serienüberleitung fließt.

Aktivitäten und Erfolge im Rennsport

Eine Saison voller Engagement und Teamwork brachte 2025 weltweit 29 große Rennmeisterschaften in verschiedenen Disziplinen ein – darunter 17 internationale Fahrertitel und 12 FIM-Herstellertitel. 2025 markiert damit die bislang erfolgreichste Motorsportsaison der Unternehmensgruppe. Über alle Marken erreichte die Gruppe eine neue Bestmarke: Einschließlich der Saison 2025 wurden insgesamt bereits 537 Weltmeistertitel über die drei Marken KTM (372), Husqvarna (122) und GASGAS (43) gefeiert.

» Road Racing

Red Bull KTM trat in der **MotoGP**-Saison mit einem leistungsstarken Fahreraufgebot im Red Bull KTM Werksteam und dem Red Bull KTM Tech3 Satellitenteam an. Während Maverick Viñales (Tech3) zu Saisonbeginn mit der KTM RC16 konkurrenzfähig war, jedoch durch eine Verletzung zur Saisonmitte zurückgeworfen wurde, überzeugte Pedro Acosta insbesondere in der zweiten Saisonhälfte für das Factory Team. Insgesamt erzielte KTM acht Sprint- sowie sechs Grand-Prix-Podestplätze und beendete die Saison auf Rang drei der Herstellerwertung; Acosta erreichte Platz vier in der Fahrer-Gesamtwertung. Die vollzogene Übernahme der MotoGP durch Liberty Media stärkt die langfristige Perspektive der Serie. Mit Blick auf die neuen technischen Regularien ab 2027 nahm KTM frühzeitig die Entwicklung des künftigen Motors auf und absolvierte als erster Hersteller bereits erste Testläufe auf dem Prüfstand und der Rennstrecke.

In der **Moto2** verlief die Saison für Red Bull KTM anspruchsvoll: Trotz einer Verletzung steuerte Deniz Öncü zwei Siege bei, Collin Veijer zeigte als Rookie eine klare Entwicklung, und Ersatzfahrer Daniel Muñoz trug mit Podestplätzen zu insgesamt fünf Top-drei-Resultaten des Teams bei.

In der **Moto3** setzte Red Bull KTM seine Dominanz fort: José Antonio Rueda gewann den Weltmeistertitel, KTM die Herstellerwertung. Mit 20 Siegen in 22 Rennen mit der KTM RC4 unterstrich das Werk seine herausragende Wettbewerbsfähigkeit in der Kategorie.

» Offroad Racing

Die Motorsportsaison 2025 startete mit einem emotionalen Höhepunkt: Daniel Sanders gewann die prestigeträchtige **Rally Dakar** sowie im Laufe der Saison den Weltmeistertitel der W2RC. Zudem sicherte sich KTM den Herstellertitel. Mit Edgar Canet triumphierte KTM außerdem in der Rally2-Klasse der Dakar und der W2RC-Weltmeisterschaft.

Die **SuperEnduro**-Weltmeisterschaft dominierte Billy Bolt (Husqvarna) mit Siegen in allen sieben Runden und sicherte sich seinen vierten Titel. Im **EnduroGP** gewann Josep Garcia (Red Bull KTM) sowohl die Gesamt- als auch die Enduro1-Wertung; KTM holte beide Hersteller-Titel, während Andrea Verona auf GASGAS in der Enduro2-Klasse den Gesamtsieg einfuhr. Auch im **Hard Enduro** stellte KTM mit Manuel Lettenbichler erneut den Weltmeister, inklusive prestigeträchtiger Siege beim Red Bull Erzbergrodeo und den Red Bull Romaniacs.

In der **MXGP** überraschte der 19-jährige Lucas Coenen mit Gesamtrang zwei in seiner Debutsaison in der Klasse, Jeffrey Herlings steuerte fünf GP-Siege bei. Die **MX2** Meisterschaft wurde erneut von KTM und Husqvarna dominiert, angeführt von Weltmeister Simon Längenfelder auf der KTM 250 SX-F.

Im US-**Supercross** (Vize-Meisterschaft mit Chase Sexton mit nur 2-Punkten Rückstand) und der AMA Pro Motocross Serie erzielte KTM zahlreiche Siege und Podestplätze.

17. AUSBLICK

Geschäftsentwicklung

Die Bajaj Mobility-Gruppe blickt auf ein bewegtes Geschäftsjahr zurück. So markierte das Jahr 2025 den erfolgreichen Abschluss insbesondere der Sanierungsverfahren der KTM AG, der KTM Components GmbH sowie der KTM Forschungs und Entwicklungs GmbH, die für den Fortbestand der Gruppe maßgeblich waren. Die dafür notwendigen finanziellen Mittel wurden vom langjährigen strategischen Partner Bajaj zur Verfügung gestellt. Im Zuge dessen erfolgte zum Ende des Jahres 2025 die Übernahme der Mehrheitsbeteiligung an der Bajaj Mobility AG durch die Bajaj-Gruppe.

Auch nach Übernahme der Mehrheitsanteile kennzeichnet sich die Zusammenarbeit mit der Bajaj-Gruppe durch ein strategisch-partnerschaftliches Verhältnis. Zeitgleich markiert die Übernahme durch Bajaj die Beendigung der Zugehörigkeit der Bajaj Mobility-Gruppe zum Pierer-Konzernverbund. Die Verwurzelung in Österreich bleibt indes unverändert, was für die Gesellschaft und Bajaj eine zukunftsweisende strategische Entscheidung darstellt. Ziel ist es, dass die Gesellschaft durch die strategische Partnerschaft mit Bajaj ihre Spitzenposition im globalen Motorradmarkt schnell und nachhaltig zurückerobert, neue Standards setzt und den Unternehmenserfolg sowohl kurz- als auch langfristig dauerhaft absichert. Vor dem Hintergrund der Zugehörigkeit zur Bajaj-Gruppe evaluiert der Vorstand zudem weitere Synergiepotentiale.

Das Geschäftsjahr 2026 wird maßgeblich von der konsequenten Weiterführung des Sanierungsplans geprägt sein, dessen Maßnahmen zur Fokussierung, Redimensionierung und Effizienzsteigerung die operative und finanzielle Stabilität der Gesellschaft nachhaltig stärken. Zudem konnten aus der Kooperation mit Bajaj bereits erste substanzielle Fortschritte erzielt werden.

Darüber hinaus erfolgt eine gezielte Verschlankeung der konzernalen Strukturen mit dem Ziel, die wirtschaftliche Effizienz nachhaltig zu erhöhen. Für das Geschäftsjahr 2026 ist insbesondere die Vereinfachung der gesellschaftsrechtlichen Strukturen innerhalb der Gesellschaft vorgesehen. Die strategische Ausrichtung auf Fokussierung und Redimensionierung spiegelt sich zudem in einer umfassenden Neugestaltung der internen Führungsstrukturen wider. Durch den Abbau von Hierarchieebenen, die Reduktion von Informationsschnittstellen sowie die Straffung bestehender Prozesse sollen Entscheidungswege deutlich verkürzt und die organisatorische Leistungsfähigkeit weiter gestärkt werden.

Trotz der steten und intensiven Umsetzung der bereits im Zuge des Sanierungsverfahrens kommunizierten Maßnahmen erwartet die Gesellschaft auch für das Geschäftsjahr 2026 ein herausforderndes Marktumfeld. Die vom Vorstand eingeleiteten Maßnahmen sollen sicherstellen, dass die Bajaj Mobility-Gruppe trotz des herausfordernden Marktumfelds wieder nachhaltig in die operative Profitabilität zurückgeführt wird. Im Vordergrund stehen die konsequente Umsetzung des Sanierungsprogramms, eine klare Fokussierung auf das Kerngeschäft, die Optimierung der Kostenstrukturen sowie die Stärkung der finanziellen Stabilität. Die enge Zusammenarbeit mit der Bajaj-Gruppe bildet dabei einen zentralen Hebel zur Verbesserung der globalen Wettbewerbsfähigkeit und Effizienz. Zusammen sollen diese Schritte gewährleisten, dass die Gruppe langfristig stabile positive Ergebnisse erzielt und dauerhaft solide Free Cashflows generiert.

Das Working-Capital-Management bleibt weiterhin ein zentraler Bestandteil der finanziellen Stabilisierung und Steuerung der Gruppe. Im Fokus steht dabei die konsequente Reduktion der Lagerbestände sowohl auf Händler- als auch auf Konzernebene. Durch die Optimierung von Produktionsplanung, Bestellprozessen und Distributionsabläufen sollen Überbestände systematisch vermieden und Kapitalbindungen nachhaltig reduziert werden. Auf der Kundenseite hält die Gruppe strikt an ihren bestehenden Zahlungszielen fest. Eine Ausweitung der Zahlungsfristen wird bewusst vermieden, um das Forderungsmanagement stabil zu halten und das Risiko erhöhter Außenstände zu minimieren. Parallel dazu wird die Wiederherstellung marktüblicher Zahlungsziele bei Lieferanten vorangetrieben.

Die Ergebnissituation der Gesellschaft wird zusätzlich durch die im Geschäftsjahr 2025 eingeführten US-Zollregelungen belastet. Für Motorradimporte aus der Europäischen Union sind insbesondere der Basiszoll von 15% sowie ein zusätzlicher Zollsatz von 50% auf bestimmte Stahl- und Aluminiumderivate relevant. Daraus ergibt sich ein durchschnittlicher Zollsatz zwischen 16-25%, dem sich die Gruppe gegenüber sieht. Für Handelswaren aus China und Indien werden Importzölle bis zu 50% aufgeschlagen. Im Bereich PG&A variieren die Zollsätze je nach Produkt und Importweg; hier liegt die durchschnittliche Belastung der Gruppe bei etwa 19%. Diese zusätzlichen Kosten wurden vollständig in den aktuellen Geschäftsplanungen berücksichtigt. Nach derzeitiger Einschätzung führen die Zölle zwar zu einem spürbaren Effekt auf das EBIT, stellen aber weder das bestehende US-Engagement noch die strategische Ausrichtung der Gruppe in Frage. Aufgrund laufender Verhandlungen und stets möglicher, kurzfristiger Änderungen sei darauf hingewiesen, dass diese Erläuterungen betreffend die Auswirkungen zollpolitischer Entscheidungen auf die Gesellschaft nur eine aktuelle Aufnahme zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Berichts wiedergeben.

Mit dem im Rahmen des Sanierungsverfahrens erhaltenen Kapitals sowie der Freisetzung des Working Capital und der Verfügbarkeit von Finanzmitteln erwartet der Vorstand, dass die Liquidität der Gruppe gesichert ist.

Motorsport

In der Saison 2026 soll die bereits eindrucksvolle Anzahl von 537 errungenen Weltmeistertiteln durch leidenschaftlichen Einsatz in höchstem Maße weiter gesteigert werden. Dieses Ziel wurde schon zu Beginn des Geschäftsjahres 2026 bedient, als die Gruppe einen weiteren bedeutenden sportlichen Erfolg verzeichnen konnte: Red Bull KTM Factory Racing gewann abermals die Dakar Rally 2026, die als härtestes Rally-Raid-Event der Welt gilt. Luciano Benavides sicherte sich nach insgesamt rund 8.000 Kilometern und 13 intensiven Etappen (exklusive Prolog) seinen ersten Dakar-Gesamtsieg und erzielte damit zugleich den 21. Dakar-Triumph in der Geschichte von KTM. Der argentinische Fahrer setzte sich in einem der dramatischsten und knappsten Finales in der Rally-Historie durch: Mit einem Vorsprung von lediglich zwei Sekunden auf Ricky Brabec (Honda) krönte Benavides eine beeindruckende Leistung, die von drei gewonnenen Etappen und außergewöhnlicher Konstanz geprägt war.

Auch in der Saison 2026 wird orange die Farbgebung in der MotoGP für die Gruppe markieren. Perspektivisch hat KTM als erster Hersteller bereits im September 2025 den völlig neu konstruierten 850cc-Motor für die MotoGP-Saison 2027 erfolgreich getestet, der aufgrund angepasster technischer Regularien des Wettbewerbs erforderlich wird. Die Vorbereitungen für die MotoGP-Rahmenbedingungen ab 2027 sind in der laufenden Saison von großer Bedeutung.

Das technische KTM-Engagement in der Moto3 entfällt ab der Saison 2028, da das geänderte Reglement nurmehr Einheitsmotorräder eines Mitbewerbers vorsieht. Für KTM bedeutet dies, die Nachwuchsförderung neu zu orientieren, wobei die nächsten Schritte und Maßnahmen derzeit evaluiert werden.

Investitionen

Durch die in den letzten Jahren getätigten Investitionen wurden die erforderlichen Produktionskapazitäten für die kommenden Jahre gesichert. Die avisierten Investitionen wurden vor diesem Hintergrund einer umfassenden Bewertung mit dem Ziel der Analyse ihrer strategischen Relevanz und operativen Notwendigkeit unterzogen. Es wird erwartet, dass hierdurch die Investitionen bis zur Erreichung operativer Profitabilität merklich gesenkt werden können, ohne die Unternehmenssubstanz oder Zukunftsfähigkeit einzuschränken. Der Fokus der Investitionen wird jedoch weiterhin auf der (Weiter-)Entwicklung bestehender und neuer Modelle liegen.

Mattighofen, am 03. März 2025



Herr Mag. Gottfried Neumeister
Vorstand



Frau Mag. Petra Preining
Vorstand