

# 米兰展都不参加，KTM忙改姓

来源：倪怡芳 发布时间：2025-11-11 16:38:11

BAJAJ全资控股后，未来的KTM还会是奥地利猛兽吗？研发水平还能保持吗？产品质量能保证吗？

2025年米兰展将在当地时间4号开启，但是去年回归的KTM今年又缺席了，原因相信大家也能猜到一二，新老板不出钱了。

近年的摩托车行业大事记中，印度Bajaj Auto收购KTM集团的新闻起码得算上个前排位置了，但是注资8亿欧元不是结局，而是大戏的序幕，因为真戏码已经开始上演，短短两周，在当地的新闻已经铺天盖地。奥地利KTM将变成印度KTM，集团改姓B（Bajaj）不姓P（Pierer）了。

在当地已经是天天上榜了



如果不清楚来龙去脉，简单介绍下：

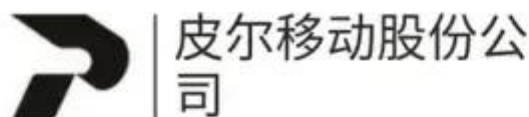
Pierer家族在奥地利孕育了个小孩KTM，在爷爷奥地利的支持下靠KTM赚的盘满钵满，然后为了多赚钱盲目给KTM上强度（又搞电车又各种研发），还招了小弟GasGas和Husqvarna、MV Agusta来助阵。但没想到除了KTM能赚钱，其他都赔本，而且越赚越少。（热衷收购的KTM要凉了？）

KTM这一大家子要养的，最后只能刷脸欠了一屁股债，无奈先把MV Agusta卖回去，但最后还是没人敢接手，连爷爷奥地利也救不来。这时候Bajaj叔叔出现了。（KTM 断臂求生，MV AGUSTA重回老东家）（宝马有意收购KTM？）



无奈只能让Bajaj当爹了，新爹把债填了，又另外给了生活费了，处理了所有烂事，接下来就是抚养权了。（剧终：Bajaj Auto 正式控股KTM）

现在抚养权基本定了，奥地利也只能让他走了，只是现在Bajaj已经开始要求KTM跟Pierer家断绝关系、随新爹姓，还要限制KTM的花销，不让出去玩，连几个小弟也不给玩，未来还准备将它带回老家印度生活。



皮尔移动股份公司  
注册号 FN 78132 x

注册办公地位于韦尔斯  
（“公司”）  
国际识别码：AT0008KTM102

邀请参加

特别股东大会

将于2025年11月19日星期三上午10:00（中欧时间）在奥地利  
Munderfing市Gewerbegebiet Nord 20号品牌之家举行

#### 1. 议程

1. 选举2025财年的审计师及集团审计师，以及2025财年可持续发展报告的审计师。
2. 关于公司名称变更、公司注册地址转移及关联章程第 5 1条修订的决议。
3. 关于修改公司经营范围及关联章程第2条的决议。
4. 监事会选举。



据奥地利媒体报道，奥地利收购委员会在近日正式批准巴贾汽车国际控股公司（Bajaj

Auto International Holdings) 收购皮埃尔工业公司 (Pierer Industrie) 持有的皮埃尔巴贾公司 (Pierer Bajaj) 全部股份。

从Pierer到Bajaj 管理层大换血

这边收购获奥地利政府支持后, BAJAJ对整个公司的改革就迫不及待了, 在即将召开的特别股东大会将有两项决议: 一是将名称正式从PIERER Mobility AG更改为 Bajaj Mobility AG。二是罢免由皮埃尔集团提名的原监事会成员, 选举全新的监事会团队。

简单来说就是只有Bajaj直接管理, 再没有PIERER的事了。而KTM品牌将被保留, 毕竟在摩托车行业, KTM的品牌影响力远大于PIERER。

未来Bajaj将直接拥有KTM (PIERER Mobility)

更名这事也是顺势而为, 因为此前KTM的股权结构是套娃式的, 看着都复杂: PIERER Industrie持股PIERER BAJAJ (合作公司), PIERER BAJAJ控股PIERER Mobility, PIERER Mobility再持有KTM。

此前套娃式股权关系复杂

新老板拉吉夫·巴贾 (Rajiv Bajaj) 就曾公开指责KTM的管理层因无知的贪婪、决策失误、导致生产过剩等过错导致了整个集团的衰落。所以高层换血, 把PIERER家族的人全部踢掉才是控制权交接的重点。

曾经的合作伙伴, 没想到就被踢出了

(左为Stefan Pierer、中间为Rajiv Bajaj)

成本支出止血: 裁员、集中资源

为了止血, 拉吉夫·巴贾推重磅改革计划: 将间接成本削减超50%, 涵盖研发、营销、运营及行政等核心部门, 同时优化白领岗位, 保障蓝领就业。(KTM目前共4000名员工, 其中仅1000人是负责摩托车生产的蓝领, 剩余3000人均为白领, 就是一个摩托车厂坐办公室的多过打螺丝的怪像)。

除了裁员外, 烧钱的赛事投入将会放弃。目前旗下品牌GasGas已经宣布不再与厂队合作参与赛事, 私人车队不受影响。。

而KTM明年还能不继续参加MotoGP、卫星车队Tech3 是否会采用KTM新发动机、旗下另一品牌胡斯瓦纳 (Husqvarna) 的赛事规划, 目前还处于待定状态。

未来: 将生产迁至印度

目前在印度制造的KTM从印度出口到全球各地区, 利润率已经超过30%。主要得益于印度强大的成本竞争力、 供应链和供应商。所以全线迁至印度早已经在BAJAJ的计划中。

早在今年9月份的一次采访中，拉吉夫·巴贾杰就表示：欧洲生产已死。在面对亚洲生产的竞争，如果想要盈利，继续让KTM在欧洲生产是不现实的。此前就有例子：凯旋Triumph在将生产完全转移到泰国后重新开始盈利。

不过Bajaj要搬厂，还得先过了奥地利这关，毕竟作为当地的龙头企业，提供的就业和相关配套企业的存活都会大受影响（此前拒绝宝马收购，就是因为宝马要将KTM的研发中心迁至德国、生产线迁至印度）。

从全球商业的角度来看，迁厂或许是对双方较好的方式。欧美的传统制造企业已经面临着亚洲制造的全面冲击，这样的事情未来还将会有更多。

结语：

对于KTM车迷来说，曾经的KTM时代已经结束。未来就是BAJAJ KTM了，但是在BAJAJ领导下这样大力降本的同时，新产品研发与产品竞争力还能维持水平吗？而且未来如果全线迁至印度生产后品牌的产品质量还能得以保证？

HTML版本：[米兰展都不参加，KTM忙改姓](#)