

Strictly Private & Confidential

쌍용자동차 주식회사
요약안내서

2010년 5월 10일

삼성 KPMG



DISCLAIMER

본 요약 안내서(이하 "안내서")는 쌍용자동차 주식회사(이하 "회사" 또는 "쌍용자동차")의 경영권 인수를 위한 거래(이하 "본 거래")의 잠재적 투자자들의 기초판단 자료로 제공되는 것입니다. 회사는 본 거래와 관련하여 삼정 KPMG Advisory Inc.(이하 "삼정 KPMG" 또는 "KPMG")와 Macquarie Securities Korea Ltd.(이하 "Macquarie", 이하 "KPMG"와 함께 "공동주간사")를 매각주간사로 선임하였습니다. 본 안내서는 수령인이 본 거래와 관련하여 추가 분석을 수행할지 여부를 결정함에 있어 도움을 드리기 위한 목적으로만 작성된 것입니다. 본 안내서는 회사에 대한 투자, 회사의 지분 매입 혹은 회사와 거래관계의 형성에 관한 결정 등을 위한 기초자료를 제공하고자 하는 것이 아니며, 회사를 이해하는데 필요한 모든 정보를 담고자 의도하지도 않았습니다. 본 안내서는 회사의 유가증권 취득의 권유나 청약을 구성하지 아니하며, 본 안내서의 제공이 특정인과 거래를 지속해야 한다던가 특정인에게 추가 정보에 대한 접근 권한을 부여하여야 한다는 약정으로 간주되는 것도 아닙니다. 회사, 공동주간사, 그리고 그 각 계열회사, 직원, 고문, 대리인 및 회사의 다른 자문사(회계자문사 및 법률자문사 포함)(이하 총칭하여 "회사 및 관계자")는 잠재적 투자자 및 그 계열회사, 직원, 대리인에 의한 본 안내서 또는 그와 유사한 정보의 이용과 관련된 사항 또는 그로부터 발생된 사항에 관하여는 어떠한 책임도 부담하지 않음을 명시적으로 밝힙니다.

본 안내서는 공동주간사가 회사 및 기타 제 3 자로부터 제공받은 정보 및 일반인에게 공개되어 있는 정보를 취합하여 작성하였습니다. 회사 및 관계자들 중 누구도 본 안내서에 포함된 정보에 대하여 자체적인 조사를 실시하거나, 이러한 정보의 정확성 또는 완전성에 대하여 명시적 또는 묵시적인 진술 및 보증(서면 또는 구두에 의하거나, 시각적 또는 전자적 형태로 이루어졌는지의 여부를 불문함)을 제공하지 않습니다. 또한, 본 안내서에 포함된 어떠한 사항도 회사의 미래 실적 또는 기타 미래의 사건에 대한 약속 또는 진술로 해석되지 않고 또 해석될 수도 없으며, 잠재적 투자자는 본 안내서에 기재된 사업, 자료 및 자산의 내용에 대하여 자체적인 조사와 분석을 수행하여야 합니다.

본 안내서는 그 작성일 현재 회사에 관한 정보를 제시하는 것으로서, 회사 및 관계자들 중 어느 누구도 본 안내서가 송부된 이후 본 안내서의 수령인에 대해 본 안내서의 내용을 보완 또는 수정할 의무를 부담하지 않으며, 본 안내서의 수령인에게 추가 정보에 대한 접근 권한을 부여해야 하는 의무를 부담하지 않습니다. 다만, 공동주간사는 언제라도 본 안내서를 수정 또는 대체할 수 있는 권리를 보유합니다.

추가 정보에 대한 모든 문의 및 요청과 관련하여서는 공동주간사에게 연락하여야 합니다. 어떠한 상황에서도 본 거래와 관련하여 공동주간사의 사전동의 없이 회사의 임직원과는 연락해서는 안 되며, 이를 위반하는 경우에는 본 거래를 위한 입찰절차에서 제외되는 등의 불이익을 받을 수 있습니다.

CONTENTS

1. 매각 개요	1
2. 회사 개요	2
3. KEY INVESTMENT HIGHLIGHTS.....	3
4. 매각 절차	19
5. APPENDIX.....	20

1. 매각 개요

쌍용자동차 주식회사(이하 “회사” 또는 “쌍용자동차”)는 1962년 12월 ‘하동환자동차공업제작소’를 모체로 설립되어 각종 자동차, 중기 및 그 부분품의 제조 및 판매 등을 주요 목적사업으로 하는 회사로서, 1975년 주권상장, 1986년 쌍용그룹의 인수 및 1998년 대우그룹의 인수를 거쳐 2005년 1월 중국 상하이 자동차그룹(SAIC)에 인수되었습니다.

한편, 회사는 완성차 기준으로 국내 및 수출을 합하여 2000년 이후 2007년까지 최고 160,010대, 최저 115,982대의 자동차를 판매하였으나, 2008년에 들어 판매가 급감하여 82,405대의 자동차를 판매하는데 그쳤습니다.

이러한 판매 부진은 회사가 주로 생산·판매하는 차종인 SUV(Sports Utility Vehicle)에 대한 세제상 혜택이 축소되고 경유의 가격이 상승함에 따라 일반 소비자의 선호도가 감소하였고, 경쟁회사들에 비해 연구 개발 등에 대한 지속적인 투자가 부족하여 신제품의 개발 및 출시가 지연되면서 상품의 경쟁력이 하락한 상황에서, 국내외 금융위기로 인한 소비심리 위축으로 고가의 내구 소비재인 자동차에 대한 수요가 급감한 것이 그 주된 원인이었습니다.

이러한 사업 부진에 따라 회사는 2008년 2,274억 원의 영업손실을 기록하였으며, 2008년 하반기부터 본격화된 국내외 금융위기 상황과 맞물려 금융권의 대출중단에 따른 가용현금의 급격한 감소로 인한 유동성 위기에 직면하였으며, 이에 따라 부득이 2009년 1월 9일 서울중앙지방법원(이하 “회생법원”)에 회생절차개시신청을 하기에 이르렀고 2009년 2월 6일 회사에 대한 회생절차개시결정을 득하였습니다.

이후, 회사는 경영정상화 방안을 발표하고 인력구조조정에 착수하여 77일간의 장기파업에도 불구하고 2009년 8월 6일 노사합의를 통해 평화적으로 파업사태를 원만히 마무리하고 2009년 8월 13일 정상 조업을 재개하였으며, 2009년 9월 15일 회생법원에 회생계획안을 제출한 이후 3회에 걸친 관계인집회를 거쳐 회생법원으로부터 2009년 12월 17일 회생계획 인가결정을 득하기에 이르렀습니다.

한편, 회사는 2009년 중 잉여인력 감축 등 인적 구조조정과 재직인원에 대한 임금동결, 복리후생중단, 상여금반납, 연월차수당 지급중지 등 강력한 자구노력을 통해 고 비용구조를 획기적으로 개선하였고, 유희 자산 매각을 통한 유동성 확보, 노사관계 선진화를 통한 경영효율 개선을 달성하는 동시에, 회생계획인가를 통한 채무조정으로 채무상환 부담을 경감하였으며, 안정적인 생산/판매체제 유지 및 신모델(C200) 개발을 적극 추진함으로써 경영정상화의 발판을 마련하였습니다.

이와 같은 강도높은 구조조정, 경영효율성 제고, 재무구조 개선 등에 힘입어 회사는 2010년 들어 영업실적의 호조를 보이기 시작하였으며, 이에 따라 회사 및 회생법원은 회사를 장기적으로 성장·발전시킬 수 있는 투자자를 유치하기 위하여 제3자 배정 유상증자 및 회사채 발행을 통한 M&A 추진을 결정하였고, 이에 의거 삼정 KPMG 및 Macquarie를 공동매각주간사로 선정하기에 이르렀습니다.

2. 회사 개요¹

- 회사는 각종 자동차 및 동 부분품을 제조·판매하는 회사로서 평택에 위치한 평택공장(본사)에서 총 7개의 차종(Chairman W, Chairman H, Rexton, Kyron, Actyon, Actyon Sports, Rodius)을 생산하고 있으며 창원공장에서는 동 차량의 Gasoline & Diesel Engine과 Rear Axle을 생산하고 있습니다.
- 회사는 회생계획안 인가에 따라 기존주주에 대한 차등감자, 회생채권에 대한 출자전환, 기존주주 및 출자전환주주에 대한 균등감자를 통하여 자본금 규모가 6,040억원에서 1,806억원으로 감소되었고, 회생채무가 1조 1,941억원에서 7,404억원으로 감소되었습니다.
- 회사의 2010년 2월 현재 인원은 4,821명(무급휴직인원 462명 포함)으로 임원 20명(0.4%), 사무직 1,485명(30.8%), 기능직 3,232명(67.0%) 및 기타 84명(1.8%)으로 구성되어 있습니다.
- 회사는 총 7개의 차종(승용차2, SUV 3, SUT 1, MPV 1개 차종)을 생산하며, 평택과 창원에 완성차 및 엔진 등의 생산공장을 보유하고 있으며, 평택공장의 생산능력은 1 Shift 기준으로 연간 12만대(2 Shift 가동시 연간 약 24만대) 수준이며, 프레스와 차체, 도장라인과 함께 조립라인으로 Monocoque 2개 라인(FR, FF)과 Frame 1개 라인(FR)을 보유하고 있습니다. 창원공장의 Engine 생산능력은 1 Shift 기준으로 연간 15만대(2 Shift 가동시 연간 약 30만대) 수준이며, Gasoline Engine을 생산하는 제1공장과 Diesel Engine을 생산하는 제2공장으로 구성되어 있습니다.
- 회사는 국내에 약 150개 영업 네트워크, 약 320개 서비스 및 220개 부품 네트워크를 보유하고 있으며, 전세계 98개국에 1,291 딜러를 확보하고 있습니다. 또한, 유럽과 중국에 2개의 현지사무소와 자회사 3개를 설립하여 생산 및 부품공급 등의 영업을 영위하고 있습니다.

¹ 보다 상세한 회사 개요에 대해서는 Appendix 참조 바람.

3. KEY INVESTMENT HIGHLIGHTS

3.1 GLOBAL AUTO MARKET의 향후 성장성

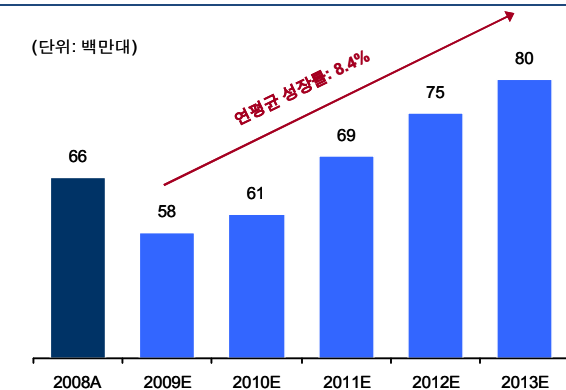
글로벌 경기침체의 영향으로 침체기에 빠졌었던 글로벌 자동차 산업은 최악의 수요침체에서 탈피 향후 지속적으로 성장할 것으로 전망됩니다. 글로벌 자동차 산업은 2009년부터 향후 5년간 연평균 6.9%, 특히 SUV 자동차의 성장률은 향후 5년간 연평균 7.3% 성장할 것으로 예상됩니다.

글로벌 자동차 산업의 성장은 세계 최대 자동차 시장인 중국을 중심으로 한 BRICS 국가들에 의해 견인될 것으로 예상됩니다. 중국은 빠른 경제성장과 더불어 자동차 수요의 급증으로 2012년에는 천만대 이상의 자동차 수요 시장이 될 것으로 예상되며, 러시아는 2014년까지 향후 5년간 연평균 22.7%의 높은 성장률을 기록하며 성장할 것으로 전망됩니다.

한편, 쌍용자동차는 2009년 글로벌 경제침체와 더불어 노조파업과 회생절차 개시에 따른 영향으로 매출이 급감하였으나, 2010년 1월 4,601대, 2월 4,690대, 3월 5,724대 판매 등 많은 악재에도 불구하고 안정적으로 매출이 증가하고 있습니다. 특히, 2010년에는 해외 수출선적 주문량 증가 및 하반기 新모델 C200의 출시, 러시아/베트남 CKD사업 본격화로 총 85천대(CKD 3천대 포함)의 판매를 달성할 것으로 전망됩니다.

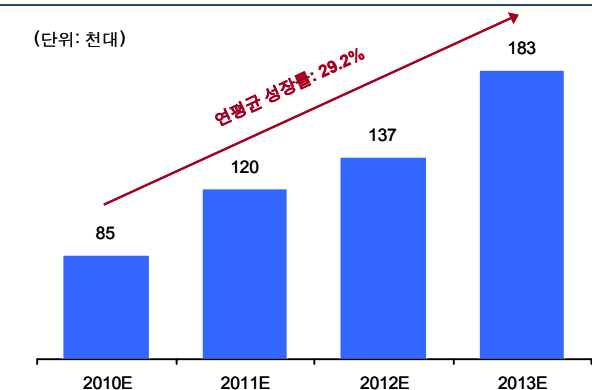
쌍용자동차는 이와 같은 글로벌 자동차산업의 성장세에 힘입어, 2012년에는 137천대, 2014년에 이르러서는 219천대의 판매를 기록하여 향후 5년간 연평균 26.7%의 성장을 달성할 것으로 기대됩니다.

글로벌 자동차 산업 전망



Source: Global Insight, 2009

쌍용자동차 판매 전망



Source: 회사자료

3.2 국내 자동차 산업의 글로벌 경쟁력

한국 자동차 시장은 2008년 약 600억 달러 규모로, 380만대 이상의 자동차를 생산, 생산대수 기준으로 2006년~2008년 세계 자동차 시장에서 5위²의 입지를 유지하고 있으며, 향후 2013년까지 연평균 10.8% 성장할 것으로 전망됩니다. 한국 자동차산업의 생산규모가 커짐에 따라 한국의 완성차 업체 및 부품업체의 세계적인 위상은 더욱 강화되고 있으며, 가격 및 품질면에서도 충분한 경쟁력을 갖추고 있습니다.

국내 자동차 산업 규모



Source: 한국자동차공업협회

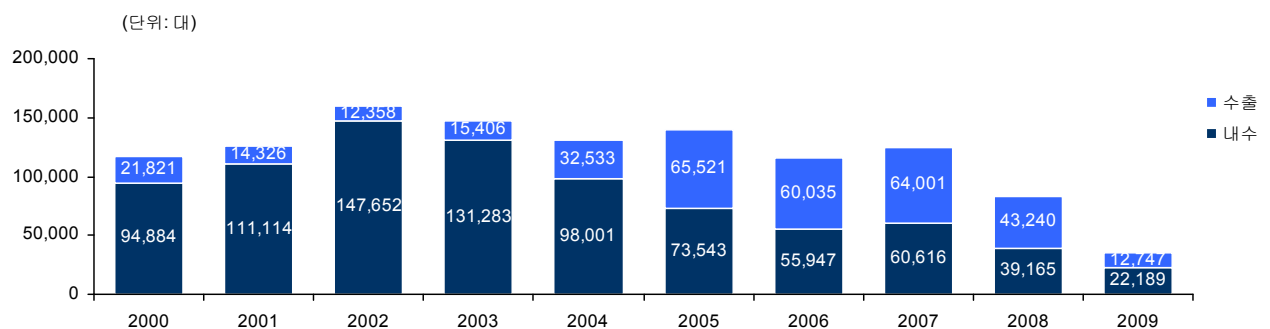
국가별 세계 자동차 시장 점유율³ (단위: 천대)

순위	2006		2007		2008	
	국가	생산대수	국가	생산대수	국가	생산대수
1	일본	11,484	일본	11,596	일본	11,563
2	미국	11,260	미국	10,780	중국	9,345
3	중국	7,297	중국	8,882	미국	8,696
4	독일	5,819	독일	6,213	독일	6,045
5	한국	3,840	한국	4,086	한국	3,826
6	프랑스	3,174	프랑스	3,015	브라질	3,220
7	스페인	2,777	브라질	2,977	프랑스	2,568
8	브라질	2,611	스페인	2,889	스페인	2,541
9	캐나다	2,571	캐나다	2,578	인도	2,310
10	멕시코	2,047	인도	2,253	멕시코	2,169

Source: 한국자동차공업협회

한편, 쌍용자동차는 이러한 경쟁력있는 한국 자동차산업 하에서도, 현대-기아자동차그룹 등과 경쟁하면서 성능, 가격, 품질면에서 우수한 자동차를 자체 개발 및 판매해 왔으며, 과거 최대 16만대의 연간 판매 실적을 보유하고 있습니다.

2000년-2009년 판매대수



Source: 회사자료

또한, 한국의 자동차 부품산업은 세계적인 경쟁력을 확보하고 있으며 이는 국내 완성차 업체의 경쟁력의 원천이 되고 있습니다. 2007년 매출액 기준 세계 상위 200대 자동차 부품업체 중 국내업체는 총 20개로,

² Note: 생산대수 기준, Source: 한국자동차공업협회

³ Note: 생산대수 기준, Source: 한국자동차공업협회

일본(87개), 미국(30개)에 이어 3위를 차지하고 있으며 국내 1위 업체인 현대모비스는 2008년 매출기준 세계 19위를 차지하고 있습니다.

특히, 한국의 첨단 IT/통신 기술, 배터리 분야의 앞선 기술 및 글로벌 경쟁력이 우수한 전기 및 전자산업은 향후 중요성이 강화되고 있는 전장관련 부품 및 지능화자동차와 결합하여 더욱 그 위상이 강화될 것으로 예상되며, 한국 자동차산업의 경쟁력을 견인하는 원동력이 될 것입니다. 이에 따라, 쌍용자동차 역시 국내 기술력있는 부품 협력업체와의 공조를 통해 세계 자동차시장에서 경쟁력을 더욱 강화할 수 있을 것으로 전망됩니다.

한국 자동차부품 산업의 경쟁력

- ▶ IT/통신 기술: 지능화자동차의 핵심기술인 전자통합컨트롤, 센싱, 무선통신 분야에서 주도권 확보 가능
- ▶ 배터리 기술: 세계 최고의 차세대 2차 전지 기술력 활용 가능
- ▶ 전기/전자산업: 자동차 패러다임이 기계산업에서 전자산업으로 전이 중이며, 국내 전기/전자업체와 융합 가능

이와 같은 국내 자동차 산업의 경쟁력에 더불어, 한국 정부는 FTA에 적극적인 입장을 견지하고 있으며, 이에 따라 다양한 국가와 FTA 체결시, 회사는 해외 부품수입 및 완성차 수출에 있어 유리한 위치를 확보할 것으로 기대됩니다.

2010년 하반기에 발효될 한-EU FTA의 최대 수혜주는 국내 자동차 업체로서 EU 국가들이 국산 자동차에 부과하는 10%의 세금이 즉시 철폐되어, 현재 EU 시장에서 경합 중인 일본과 중국산 자동차보다 가격면에서 경쟁력을 확보할 것으로 예상됩니다. 특히, 쌍용자동차는 한-EU FTA로 인해 유럽지역의 수출물량의 증대가 기대됩니다.

세계 각국과의 FTA 협상 및 체결 현황

	2009년 상반기	2009년 하반기	2010년 상반기	2010년 하반기
협상개시	한-호주 FTA		한-콜롬비아 FTA	
	한-뉴질랜드 FTA		한-터키 FTA	
	한-페루 FTA			
체결		한-EU FTA		한-캐나다 FTA
		한-인도 FTA		
발효			한-인도 FTA	한-EU FTA
				한-미 FTA

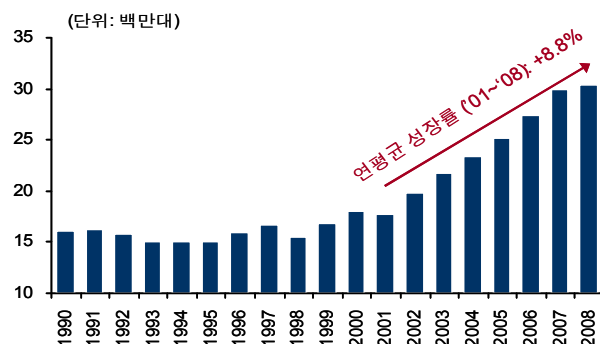
3.3 매력적인 아시아 및 러시아 시장 진출의 교두보 확보

최근 글로벌 자동차 업체의 특징적인 경영활동은 성장 잠재력이 큰 아시아 및 러시아 시장으로의 진입 및 시장입지확보입니다

아시아 자동차 시장은 2001년~2008년 연평균 8.8%의 성장률을 기록하였으며, 2008년~2009년 금융위기에 비릇된 세계 자동차 산업의 전반적인 침체에 가장 적은 타격을 받으며, 성장을 계속하였습니다. 중국 시장은 2009년에 전년 대비 37.3% 성장하며 세계 최대 자동차 시장으로 성장하였으며, 아시아 자동차 시장은 중국과 인도의 지속적인 성장을 바탕으로 2010년에는 글로벌 자동차 산업의 40%(생산규모 기준)를 차지할 것으로 전망됩니다

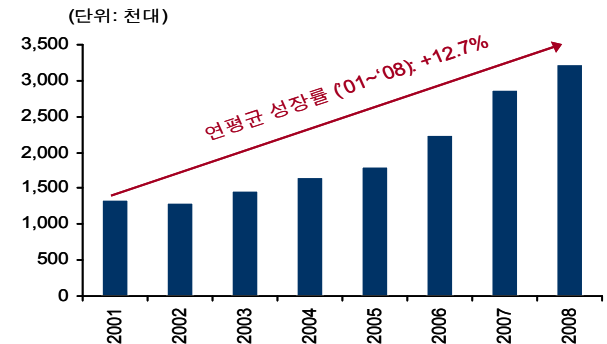
러시아 자동차 시장은 노후된 자동차 교체를 바탕으로 급성장 중이며, 서유럽 국가들의 판매가 저조해짐에 따라 유럽 자동차 시장의 새로운 중심으로 부상하고 있습니다. 2008년 러시아 자동차 판매량은 323만 대였으며, 특히 수입차 판매는 149만대로 전년 대비 24.1% 증가하였습니다. 한편, 현지 조립생산되는 외국 브랜드 차량을 제외한 순수 러시아산 자동차의 판매는 65만대 수준으로 전체 러시아 자동차 시장점유율 20%에 불과할 정도로 외국 자동차 업체가 러시아 시장의 성장을 주도하고 있습니다.

아시아 생산규모



Source: 한국자동차공업협회

러시아 내수시장 규모

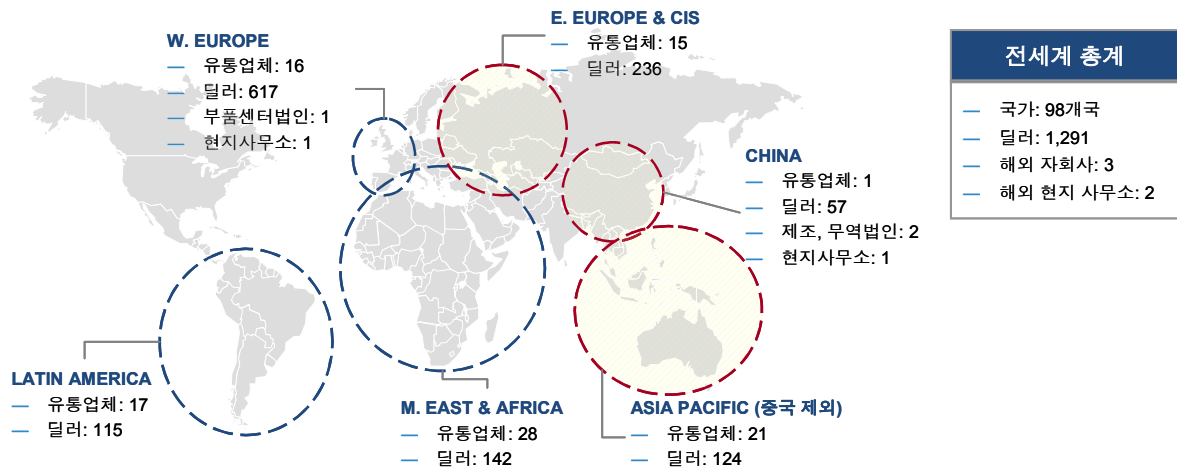


Source: 한국자동차공업협회

회사는 생산역량 및 품질관리능력을 인정받아 ISTANA 차량을 Mercedes Benz 브랜드(차명: MB100)으로 OEM 공급한 바 있으며, 현재 중국 및 동남아시아 등지의 조립시설과 판매망을 통해 현지 시장 공략에 적극적으로 나서고 있습니다.

2009년 12월 기준, 회사는 전세계 98개국에 1,291여 딜러를 확보하고 있으며, 2개의 해외현지사무소 및 3개의 해외자회사를 보유하고 있습니다. 아시아 지역에는 2개의 자회사 (중국 소재), 13개 판매업자 (Distributor) 및 181개의 딜러를 보유하고 있으며, 러시아 지역에는 1개의 판매업자 및 80여개의 딜러망을 보유하고 있습니다.

쌍용자동차의 해외 네트워크 현황



Source: 회사자료

쌍용자동차는 세계 최대시장인 중국과 성장 잠재력이 매우 큰 러시아시장, ASEAN시장과 지리적으로 매우 인접해 있어서 동 시장으로의 진입을 위한 성공적인 교두보가 될 것입니다.

3.4 자동차의 전 과정에 대한 독자적 수행능력 보유

회사는 제품개발부터 A/S에 이르는 일련의 전 과정을 자체 기술과 인력을 통해 독자 수행할 수 있는 능력과 경험을 보유하고 있으며, 쌍용자동차 인수는 자동차 사업에 관한 Full Package의 일괄확보를 의미합니다.

비즈니스 플랫폼



Source: 회사자료

회사는 1991년~1993년 Mercedes Benz와의 기술제휴를 통해 제품 플랫폼 및 엔진 기술을 세계적인 수준으로 발전시켰으며, 약 50여년에 이르는 기간 동안 축적된 제품 개발 및 생산 경험을 통해 자체적인 제품 개발 능력을 보유하고 있습니다.

제품 개발 기술 발전



Source: 회사자료

회사는 평택 및 창원에 위치한 조립/엔진공장 및 종합기술연구소에서 자체 Manufacturing Engineering을 통해 제품을 제조, 생산하며, 연간 24만대의 완성차 및 30만개의 엔진을 제조할 수 있습니다. 또한, 부품 조달 및 금형 개발을 위해 약 600여개 국내외 협력업체와 긴밀한 네트워크를 구축하고 있으며, 대표적인 협력사로는 대원강업, 만도, 한국델파이, Daimler Benz, DDS 등이 있습니다.

회사는 7개의 지역본부를 중심으로 한 1개 직판팀 및 138개 대리점, 43개 정비사업소를 포함한 309개 A/S 네트워크 및 220개 부품 네트워크를 기반으로 자체적인 국내영업 및 A/S를 실시하고 있습니다. 또한, 전세계 98개국에서 1,291개의 딜러를 통해 제품을 수출하며, 유럽의 A/S 수행능력을 강화하기 위해, 네덜란드에 부품센터를 설립하여 유럽 내 판매업자와 딜러에게 부품을 공급하고 있습니다.

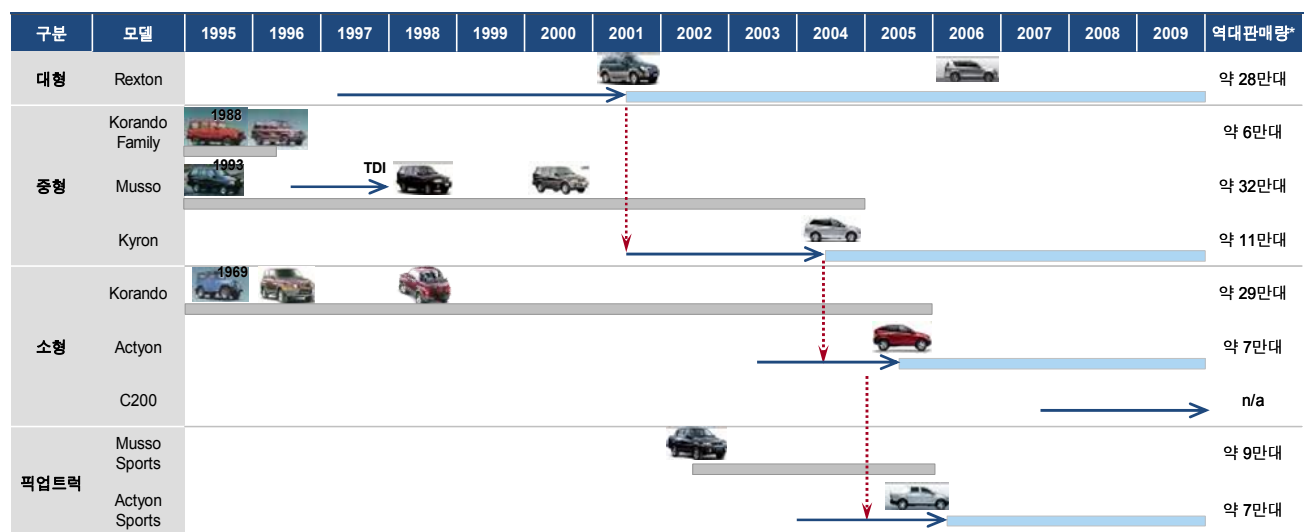
회사는 오랜 경험과 전문적인 지식을 보유한 다수의 엔지니어를 보유하고 있으며, 그 중 수석연구원은 약 20년, 평균적으로는 약 12년의 관련 경험을 보유하고 있습니다.

3.5 전통적인 SUV LEADER

1962년 ‘하동환자동차공업제작소’를 모체로 설립된 쌍용자동차는, 1974년 신진지프자동차공업을 합작 설립하여 SUV의 원조인 Jeep의 부품을 공급받아, 국내 최초의 민간용 Jeep(후에 Korando로 브랜드명 채택)를 조립 생산한 것을 시작으로 1980년대 본격적으로 4륜구동차 생산에 돌입하였습니다. 1988년 쌍용자동차(주)로 새롭게 탄생하면서 한국 최초로 스테이션웨건형 4륜구동차인 Korando Family를 생산해냄으로써 국내의 독보적인 4륜구동차 생산업체로서 명성을 쌓아가기 시작했습니다. 이후, 모델 변경을 거치며 30년 동안 판매된 Korando는 국내 4륜구동 SUV의 역사와도 같습니다. 1980년대의 Korando를 시작으로 1990년대의 Musso 그리고 2000년대의 Rexton, Kyron, Actyon에 이르기까지 회사는 소형 SUV에서부터 대형 SUV까지 다양한 SUV 차량 라인업을 구축해 왔습니다.

특히, 국내 최초의 SUV 트럭인 Musso Sports와 세계 최초의 쿠페형 SUV(SUC: Sports Utility Coupe)⁴인 Actyon은 쌍용자동차의 선구적인 SUV 스타일을 보여줍니다.

역대 SUV 라인업



* 출시 이후, 2009년 말까지의 판매대수임, 단, Korando는 1989년부터의 누적판매대수임

→ 개발 ■ 생산 ■ 판매

Source: 회사자료

1990년 이후 2009년 말까지, 약 130만대의 SUV를 판매하며 축적한 쌍용자동차의 SUV 기술 및 노하우는 고객 만족도를 극대화, 다양한 수상 실적을 달성하여 쌍용자동차 SUV의 브랜드 가치를 강화하였으며, 세계적 랠리에서의 성과는 제품의 우수한 성능을 증명합니다.

⁴ Source: WorldCarFans.com, "BMW's X6 is the second SUV Coupe in the world, after the Korean marquee, Ssangyong Actyon."

SUV 부문 주요 수상실적 및 탠리 성과

출처	수상	연도
 Cyprus Automobile Association	제10~12회 키프러스랠리 3년 연속 우승: Korando	1990~1992
 Thierry Sabine Organization	국내 최초로 다카르랠리 완주: Korando Family	1991
 Thierry Sabine Organization	제13회 4WD부문 1위, 종합 2위: Musso	1994
 소비자시민모임	에너지위너상: Korando	2001
 한국능률협회컨설팅	SUV부문 브랜드파워 1위: Musso	2000~2002
 소비자시민모임	에너지위너상: Rexton, Kyron, Actyon	2005, 2006, 2008
 4x4 Magazine	영국4x4 Magazine 선정 최우수 중형 SUV 선정: Kyron	2006
 서울모터쇼	C200, 서울모터쇼 최고의 컨셉트카 선정	2009
 Thierry Sabine Organization	다카르랠리 완주: Kyron	2009

Source: 회사자료

3.6 국내 최고급 승용차 개발로 증명된 기술력

1997년 10월 처음 출시된 쌍용자동차의 Chairman은 그 동안 집약된 기술의 결정체로서 현대자동차의 에쿠스와 함께 국내 대형세단 시장을 양분하고 있습니다. 1997년 Chairman H 출시 이래, 2008년 Chairman W의 출시 전까지, 신모델 출시가 없었음에도 불구하고 높은 기술력을 인정받아, 2004년 35.3%, 2005년 37.6%의 경이적인 시장점유율을 기록하였으며, 2008년까지 20% 이상의 시장점유율을 꾸준히 유지하고 있습니다.

Mercedes Benz의 기술을 바탕으로 개발된 Chairman은 당시 고급 대형 세단을 갈망하던 소비자들의 폭발적인 관심을 이끌어 낸 이래, 충성도 높은 고객군을 바탕으로 현재까지 국내 대형세단 시장을 주도해 왔습니다.

다음의 수상 실적은 Chairman의 우수성과 탁월한 기술력을 입증하고 있습니다.

Chairman 주요 수상실적

	출처	수상	년도
	Good Design	우수산업 디자인: New Chairman	2004
	파이낸셜뉴스	fn 탑프라이드 상품: Chairman W	2008
	스포츠칸	2008 하반기 리얼히트상품: Chairman W	2008
	대한인간공학회	완성차 최초로 인간공학 디자인상 금상: Chairman W	2009

Source: 회사자료

2008년 출시된 Chairman W는 Mercedes Benz S클래스, BMW 7시리즈, Audi A8 등 세계 명차들과 경쟁하기 위해 성능, 안전성, 승차감, 감성 품질 등을 월드클래스 수준으로 높인 야심작으로 ‘월드 클래스(World Class)급 대한민국 플래그쉽 세단의 새로운 지평을 열었다’는 평가를 받았습니다. 또한, Chairman W는 국산차 최대 크기 및 최강 출력을 기본으로 세계적인 하이테크와 편의장치를 탑재함으로써 출시 당시 대한민국 최초의 1억원대의 가격을 책정하여 센세이션을 일으킨 바 있습니다.

Chairman W의 강점

고성능 엔진 및 변속기	<ul style="list-style-type: none"> – 국내 최대 엔진: 국내 최대 배기량의 Mercedes Benz V8 XG, 5000cc 엔진 – 국내 최초 7단 자동변속기 탑재: Mercedes Benz의 7단 자동변속기를 탑재하여, 경쟁모델 6단 대비 파워풀한 성능 및 안정된 승차감 제공
안정성	<ul style="list-style-type: none"> – 세계 최초 3세대 와이드 스캐닝 컨트롤인 ACC(Active Cruise Control)를 탑재, 차량의 전방 및 측면 물체를 감지, 주행 가능 – 국내 최초 무릎보호 에어백 적용 및 국내 최대 총 10개의 에어백 적용
하이테크 편의기능	<ul style="list-style-type: none"> – 세계 최초/최고 신기술을 적극 적용, 고객의 안전 및 편의성 극대화시킬 수 있는 하만카돈 엔터테인먼트 시스템, 4-TRONIC 시스템, W-Class 시트, 럭셔리 스웨이드 트림 등 설치

Source: 회사자료

XGi5000 엔진 및 7단 변속기



Source: 회사자료

ACC 시스템



Source: 회사자료

3.7 세계적인 DIESEL ENGINE 기술력 보유

쌍용자동차는 1991년~1993년 Mercedes Benz와의 기술 제휴를 통한 디젤엔진 개발을 통해, 세계적인 수준의 Diesel Engine 개발 기술을 확보한 이래, 엔진 개발에 지속적으로 투자해 왔으며, 뛰어난 Diesel Engine 기술력 및 know-how를 보유하고 있습니다. 회사는 배기량 2.0ℓ, 2.7ℓ 후륜구동(FR) 엔진 및 배기량 2.0ℓ의 전륜구동(FR) 엔진을 개발하였으며 3.2ℓ 후륜구동(FR) 엔진은 개발이 거의 완료되었습니다.

특히, 2003년 회사가 독자개발에 성공한 XDi270엔진은 커먼레일 직접분사 방식의 Diesel Engine으로 저소음, 저진동, 저공해를 실현하였으며, 연소시스템의 최적설계로 공인 연비 1등급을 실현하는 세계수준의 경제적인 엔진입니다. 동 엔진은 Mercedes Benz와 동일 수준의 엄격한 내구테스트로 장시간 사용에도 안정적인 성능을 유지해 주며, 완벽한 연소시스템으로 선진 배기가스 기준을 충족하는 환경친화적 엔진입니다. 참고로, 회사의 양산 Diesel Engine 중, 최대배기량인 XDi270엔진의 강점은 다음과 같습니다.

XDi270엔진의 강점

강점	설명
고성능, 고출력	<ul style="list-style-type: none"> 국내 최고 172마력의 출력 일상 주행의 전 rpm 영역대에 최고 토크 구현
정숙성	<ul style="list-style-type: none"> 최적의 구조계 강성유지와 다중분사 방식으로 가솔린 엔진 수준의 정숙성 실현
내구성	<ul style="list-style-type: none"> Mercedes Benz 시험기준에 준한 100km 내구 테스트 및 엔진생산 방식을 적용함으로써 최고 수준의 내구성 확보
친환경	<ul style="list-style-type: none"> 최첨단 친환경 배기가스 저감 시스템인 CDPF(Catalyzed Diesel Particulate Filter) 시스템의 도입 EGR, DOC등 첨단 배기 후처리 기술 도입으로 매연의 획기적 감소
대축경	<ul style="list-style-type: none"> 트랭크 트레인계의 강성 보강 및 내구성을 확보하고 소음, 진동 등 성능을 획기적으로 개선한 대축경 엔진 적용
초고속 다중 CAN-BUS	<ul style="list-style-type: none"> Mercedes Benz 표준 통신방식인 초고속 다중 CAN-BUS 시스템을 적용하여, 최적의 연소 조건을 제공함으로써 안정적 출력 구현

Source: 회사자료

최근 친환경 트렌드에 따라, 전세계 주요 국가는 자동차에 대한 환경규제를 강화하고 있으며, 이에 따라 자동차 업계는 Gasoline Engine에 비해 30% 높은 연비와 25% 적은 양의 이산화탄소를 배출하는 Diesel Engine 개발에 박차를 가하고 있습니다.

한국 정부 역시 환경친화적 엔진개발의 중요성을 인식하여 회사의 축적된 Diesel Engine 기술력을 높이 평가하여, Diesel Hybrid 기술개발이라는 국책과제를 쌍용자동차에 부여하였습니다. 회사의 Diesel Engine은 기본적으로 최근 유로-IV규제를 충족시키며, 최근 C200용 2.0ℓ 친환경 Diesel Engine과 6단 자동변속기를 조합해 올해부터 도입되는 유로-V규제를 충족시키는 엔진기술을 확보하였습니다. 동 엔진은 개량과정을 통해 최고 유로-VI 규제까지 만족시킬 수 있을 것으로 기대됩니다.

이와 같은 친환경 Diesel Engine의 개발은 세계적으로 진행되고 있는 이산화탄소 배출량 감소 및 친환경 자동차 개발 추세에 맞추어 회사의 글로벌 경쟁력을 강화할 것으로 예상됩니다.

3.8 “소형&친환경 SUV(C200)” 개발 완료

쌍용자동차는 소형 SUV인 C200의 개발을 완료하여, 양산 준비단계에 있으며 이르면 2010년 8월부터 출시할 예정입니다.

C200 개발/생산 준비 현황

분야	현황
제품개발	연구개발 활동 완료, 현재 시험차량 제작 및 테스트 진행 중
양산금형	업체별 금형 Try-out 및 Proto type 생산 공급 중
생산설비	차체, 조립설비 설치 완료, 조립라인 Try-out 진행 중

Source: 회사자료

C200은 세계적인 자동차 개발 추세인 ‘소형&친환경’ 컨셉에 부합하는 CUV(Crossover Utility Vehicle)로서, 동급 최고수준의 연비 및 최저수준의 배출가스 수준을 확보하여 경쟁우위를 점할 것으로 예상됩니다.

C200 전면 이미지



Source: 회사자료

C200 후면 이미지



Source: 회사자료

C200은 FF Monocoque Platform으로 제작되어, 고연비와 향상된 가속력을 실현하며, 친환경 엔진인 국내 최초의 디젤 하이브리드 엔진을 장착할 예정입니다. 디젤 하이브리드 엔진은 고연비와 이산화탄소 저배출량을 실현, 유로-V규제를 충족시킵니다.

C200의 강점

CUV (CROSSOVER UTILITY VEHICLE) 스타일 <ul style="list-style-type: none"> 전형적인 SUV보다 여성고객층 등의 선호도가 높아 고객기반 확대 가능 	친환경, 저공해 엔진 성능 <ul style="list-style-type: none"> 유로-V 규제기준 충족
검증된 안정성 <ul style="list-style-type: none"> 국내 및 유럽 충돌안전테스트 최우수등급 (5 STAR) 획득 	뛰어난 승차감 및 정숙성 <ul style="list-style-type: none"> NVH 설계 도입을 통한 진동 및 소음 획기적 감소 경쟁차 (HYUNDAI TUCSON-IX, HONDA CR-V, TOYOTA RAV4 등) 대비 우수한 성능

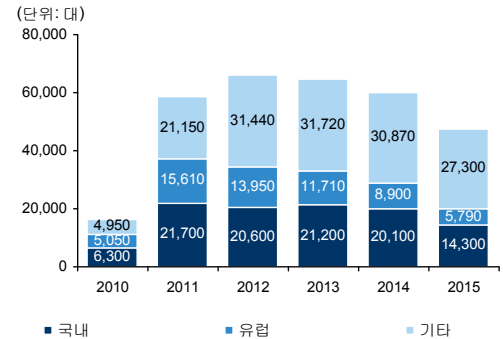
Source: 회사자료

국내 자동차 시장은 글로벌 금융위기 이후 빠른 회복세를 보이며, RV 및 소형급 중심으로 수요가 확대되고 있습니다. 유럽시장은 금융위기에도 소형SUV 시장은 증가하였으며, 전세계 소형 SUV 비중은 약 50% 정도로 향후 꾸준한 성장이 예상됩니다.

C200은 유럽 시장 및 고객 특성을 고려하여 제품개발 초기부터 철저한 시장조사를 진행하여 유럽 소비자들이 선호하는 스타일에 부합하도록 유럽 전문 디자이너 주도로 디자인되었으며, 회사의 견고한 유럽 판매망과 결합시, 상당 물량의 수출이 예상됩니다.

C200 출시 및 C200을 활용한 변형 모델(B100, X100)의 출시는 회사의 판매 확대 및 조기 정상화를 견인할 것으로 예상됩니다.

년도별 C200 글로벌 판매목표



Source: 회사자료

3.9 강도높은 구조조정을 통한 TURNAROUND 기반 확보 및 선진화된 노사관계

회사는 2009년 12월 회생계획안 인가에 따라, (i) 회생채무의 면제 및 출자전환으로 부채규모가 대폭 감소(약 4,419억원)되었고, (ii) 잔여 회생채무에 대해서도 이자율의 대폭인하 및 원금변제기의 유예를 통해 향후 3년간은 원금 변제부담이 없으며, (iii) 기존주식 및 출자전환주식에 대한 무상감자로 납입자본금이 6,040억원에서 1,806억원 수준으로 대폭 감소되었습니다.

또한, 회사는 2009년 중 임원 축소 및 급여 삭감(20~50%), 직원 감원(총 2,847명: 퇴직 2,187명, 해고 198명, 무급휴직 462명) 및 급여 동결, 복리후생 중단, 상여 250% 삭감, 연월차 지급중단 등의 강도높은 구조조정을 단행하여 인건비 절감을 성공적으로 완료하였습니다. 그 결과 구조조정 전 약 4,600억원 수준의 인건비를 2,420억원 절감함으로써 2010년 인건비 수준은 약 2,180억원⁵ 수준으로 대폭 감소되었으며, 이에 따라 회사는 비용절감을 통한 경쟁력 있는 수익구조를 달성할 수 있는 토대를 마련하였습니다.

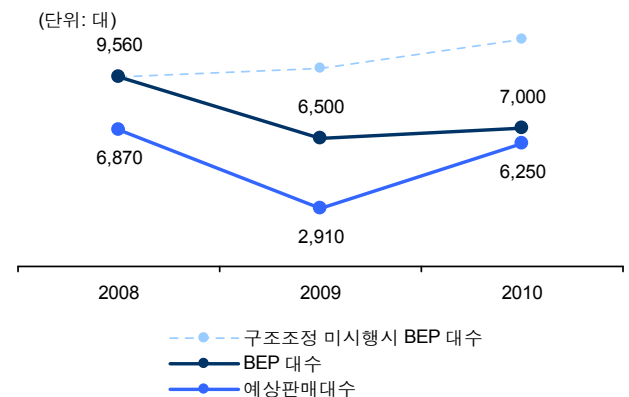
이와 같은 비용구조의 개선으로 회사의 월간 손익분기점(BEP) 판매대수는 9,560대에서 7,000대 (2010년 연평균)로 수준으로 하락하였으며, 이에 따라 회사는 조만간 BEP 수준을 초과하여 이익을 실현할 수 있을 것으로 기대됩니다.

인력 구조조정 결과

1. 고용관계 상실인원 (A+B)		2,385
회사 인원(A)	희망퇴직	1,904
	분사	83
	자연퇴사	200
	계	2,187
해고(B)	정리해고	165
	징계해고	33
	계	198
2. 무급 휴직		462
3. 총 구조조정 인원		2,847

Source: 회사자료

손익분기점(BEP) 판매대수 변화



Note: 인건비=노무비+급여+퇴직급여+복리후생비
Source: 회사자료, 조사보고서

회사는 이와 같은 강도높은 구조조정 등을 통하여 경영정상화의 기틀을 마련하는 동시에 회생계획인가를 통한 채무부담 감소 및 자본금 감축을 통한 제3자배정유상증자 가능성을 제고함으로써 잠재적 투자자들의 M&A 대상기업으로서의 매력도를 제고하였습니다.

한편, 쌍용자동차 노사는 과거의 장기간 파업 등 적대적인 관계를 회복하고, 쌍용자동차의 정상화를 통해서 상생하기 위한 최선의 노력을 다하고 있습니다. 특히 완성차업체로는 국내 최초로 민주노총 탈퇴, 노사민정 협약을 통한 무쟁의(무파업) 선언, 불합리한 노사 관행 개선을 위한 단체협약 개정을 추진 중에 있으며 조기 생산 안정화 및 인력재배치, 잔업 / 특근시 가동률 증대를 통해 생산효율 향상의 가시적인 성과를 나타내고 있습니다.

⁵ 회사 추정

노사관계 선진화

노사 협력관계 구축

- 민주노총 금속노조 탈퇴
- 노, 사, 민, 정 협약식
(무파업 선언)
- 판매캠페인, 탄원서 제출 등
- 단체협약 개정 추진 중
(불합리한 노사관행 개선)

생산효율 향상

- 생산 안정화 및 인력재배치
- 잔업 / 특근시 가동을 증대
- 근태사고 대폭 감소
- 작업 품질 실명제 실시

Source: 회사자료

3.10 세무상 이월결손금, 우발채무 가능성, 자산 건전성

- **세무상 이월결손금의 향유:** 2009년 12월말 기준, 회사가 파악하고 있는 세무상 이월결손금은 약 1조 315억원으로 향후 회사가 이익을 실현하는 경우 동 세무상 이월결손금을 통해 절세효과를 향유할 수 있을 것으로 예상됩니다.
- **낮은 우발채무 발생 가능성:** 회생회사의 경우 회사에 미신고된 채무는 회생계획 인가결정과 동시에 실권되어 회사의 변제 의무가 없으며, 회생절차개시 이후의 채무부담행위에 대해서는 회생법원의 통제를 받으므로(법원의 허가를 받지 않은 회사의 채무부담행위는 무효임) 우발채무 발생가능성은 매우 낮습니다.
- **자산 건전성 제고:** 회사는 회생절차 진행 등을 고려하여 자산 건전성을 제고하고자 보수적인 회계처리 기준을 적용하여 2008년과 2009년 유, 무형자산 등에 대해 각각 5,181억원 및 463억원의 감액처리를 함으로써 회사 자산의 건전성을 제고하였습니다.

4. 매각 절차 등

본 거래는 쌍용자동차가 회생절차를 진행하고 있으므로 원칙적으로 "채무자회생및파산에관한법률", 서울중앙지방법원 파산부 회생실무준칙 제11호 "회생절차에서의 M&A에 관한 준칙" 등과 회생회사 M&A 거래에서의 대한민국 법원의 일반적인 실무 관행에 따라 추진될 예정이며, 본 거래와 관련된 절차, 일정, 방법 및 구조 등에 대한 주요한 사항은 회사와의 협의 및 회생법원의 허가를 득하여 진행될 예정입니다.

구체적인 매각진행 방식, 일정, 절차 등에 대해서는 매각공고 및 인수의향서 안내문 등을 참고하시기 바라며, 추가 문의사항이 있을 경우에는 아래 공동주간사 담당자에게 연락하시기 바랍니다. 참고로, 어떠한 상황에서도 본 거래와 관련하여 공동주간사의 사전동의 없이 회사의 임직원과 연락해서는 안 되며, 이를 위반하는 경우에는 본 거래를 위한 입찰절차에서 제외되는 등의 불이익을 받을 수 있습니다.

삼정 KPMG Advisory

하병제 상무

Office: +82-2-2112-0715
Mobile: +82-10-6315-6919
E-mail: bha@kr.kpmg.com

윤창규 이사

Office: +82-2-2112-0995
Mobile: +82-10-6244-0615
E-mail: changgyuyoon@kr.kpmg.com

정희석 차장

Office: +82-2-2112-7417
Mobile: +82-10-8947-3412
E-mail: heeseokjeong@kr.kpmg.com

맥쿼리 증권

진수홍 전무

Office: +82-2-3705-8512
Mobile: +82-10-8960-8129
E-mail: SooHeung.Jin@macquarie.com

김진관 부장

Office: +82-2-3705-8510
Mobile: +82-10-3630-6749
E-mail: Jin.Kwan.Kim@macquarie.com

김정년 과장

Office: +82-2-3705-9931
Mobile: +82-10-4773-3274
E-mail: JungYeon.Kim@macquarie.com

5. APPENDIX⁶

개요

설립일	1962년 12월 6일
상장일	1975년 5월 29일
공동관리인	이유일, 박영태
자본금	604,023 백만원(2009년 9월말 기준)
주요사업	각종 자동차 및 동부분품의 제조·판매업
임직원현황	4,821명(2010년 2월 기준)
본사소재지	경기도 평택시 칠괴동 150-3

연혁

1954. 01	하동환자동차제작소 설립(1977년 동아자동차로 사명 변경)
1975. 05	기업공개 (한국증권거래소)
1979. 12	평택공장 준공
1986.11	쌍용그룹 경영권 인수 (1988년 쌍용자동차(주)로 사명 변경)
1991~1993	Mercedes Benz사와 자본 및 기술 협력
1994. 06	창원 엔진공장 준공
1998. 01	대우그룹, 경영권 인수 (2000. 4. 15 대우그룹에서 계열 분리)
1999. 12	기업개선작업 약정 체결 (Workout program)
2004. 09	창원 엔진2공장 준공
2005. 01	기업개선작업 종료 및 SAIC 계열 편입 ('05.1.27)
2009. 01	기업회생절차 개시 신청
2009. 12	회생계획 최종 인가('09.12.17)

주식 분포*

합 계	기존 주주(29.46%)		출자전환 주주(70.54%)		
	SAIC MOTOR	기타 주주	금융기관 대여채무	일반 대여채무	상거래채무
36,121천주	4,134천주	6,510천주	15,929천주	2,890천주	9,247천주
100%	11.4%	18.0%	44.1%	0.8%%	25.6%

* 2010년 2월 12일 재상장되었으며, 3월 5일 종가(1주당 12,300원) 기준 시가총액 4,443억원(액면가 5,000원)임.

⁶ Source: 회사자료

자본금 변동내역

일 자	내 역	발행주식수	납입자본금	비 고
2009.12.27	변 경 전	120,805천주	6,040억원	
2009.12.28	1차 무상감자 후	31,979천주	1,599억원	감자비율(대주주 5:1, 일반주주 3:1)
2009.12.29	출자전환 후	108,410천주	5,421억원	1.4백만주 출자전환 보류 중
2010.01.18	2차 무상감자 후	36,121천주	1,806억원	감자비율(기존주주 및 출자전환주주 3:1)

* 출자전환주주의 보유주식(25백만주, 70.5%)은 2010년 8월 12일까지 처분제한되어 있음.

요약 손익계산서

(백만원)	2006	2007	2008	2009
매출액(Sales)	2,951,837	3,119,335	2,495,217	1,066,816
매출총이익	565,155	587,187	308,426	63,737
% of Sales	19.1%	18.8%	12.4%	6.0%
영업이익	27,270	44,086	-227,389	-293,422
% of Sales	0.9%	1.4%	-9.1%	-27.5%
EBITDA	237,925	231,539	-39,206	-191,475
% of Sales	8.1%	7.4%	-1.6%	-17.9%
당기순이익	-195,962	11,571	-709,684	-346,270
% of Sales	-6.6%	0.4%	-28.4%	-32.5%

요약 대차대조표

(백만원)	2006	2007	2008	2009
자산총계	2,351,295	2,417,230	1,705,288	1,388,474
유동자산	695,051	834,848	614,628	402,775
당좌자산	360,336	540,126	248,096	188,600
재고자산	334,715	294,722	366,532	214,176
비유동자산	1,656,244	1,582,382	1,090,661	985,699
투자자산	33,467	29,493	47,061	51,469
유형자산	1,507,794	1,416,131	867,756	803,766
무형자산	67,842	94,587	135,095	102,818
기타비유동자산	47,140	42,171	40,749	27,645
부채총계	1,425,954	1,450,785	1,447,418	1,087,853
자본총계	925,341	966,444	257,870	300,621
자본금*	604,023	604,023	604,023	542,052

* 2010년 1월 18일 2차 무상감자에 따라 현재 납입자본금 규모는 약 1,806억원임.

회생채무 변동사항

(단위: 억원)	시인된 채권액	권리변경			2009년 12월말 현황			변제방법		
		면제	출자전환	현금변제	원금 (개시전 이자 포함)	개시후 이자	총채권	거치	분할	개시후 이자율
회생담보권 계	2,594	-	-	2,594	2,594	163	2,757			
금융기관대여	2,436	-	-	2,436	2,436	153	2,589	3	5	7.0%
상거래	158	-	-	158	158	10	168	3	5	7.0%
회생채권 계	9,346	524	3,894	4,810	4,601	74	4,675			
금융기관대여	5,417	434	2,437	2,546	2,449	72	2,521	5	5	3.25%
일반 대여	94	8	42	44	44	2	46	5	5	3.25%
미확정구상채무	83	미정	미정	미정	미정	-	미정	-	-	-
미확정상거래	35	미정	미정	미정	미정	-	미정	-	-	-
상거래채무(I)	24	1	-	22	22	-	22	1	2	면제
상거래채무(II)	3,538	72	1,415	2,051	2,033	-	2,033	3	5	면제
임차료채무	5	-	-	5	4	-	4	-	2	면제
영업보증금	6	-	-	6	4	-	4	-	2	면제
종업원채무	70	7	-	63	-	-	-	-	'09년	면제
특수관계자채무	4	2	-	2	2	-	2	-	'10년	면제
조세채무	71	-	-	71	43	-	43	-	'09년	면제
합 계	11,941	524	3,894	7,404	7,195	237	7,432			

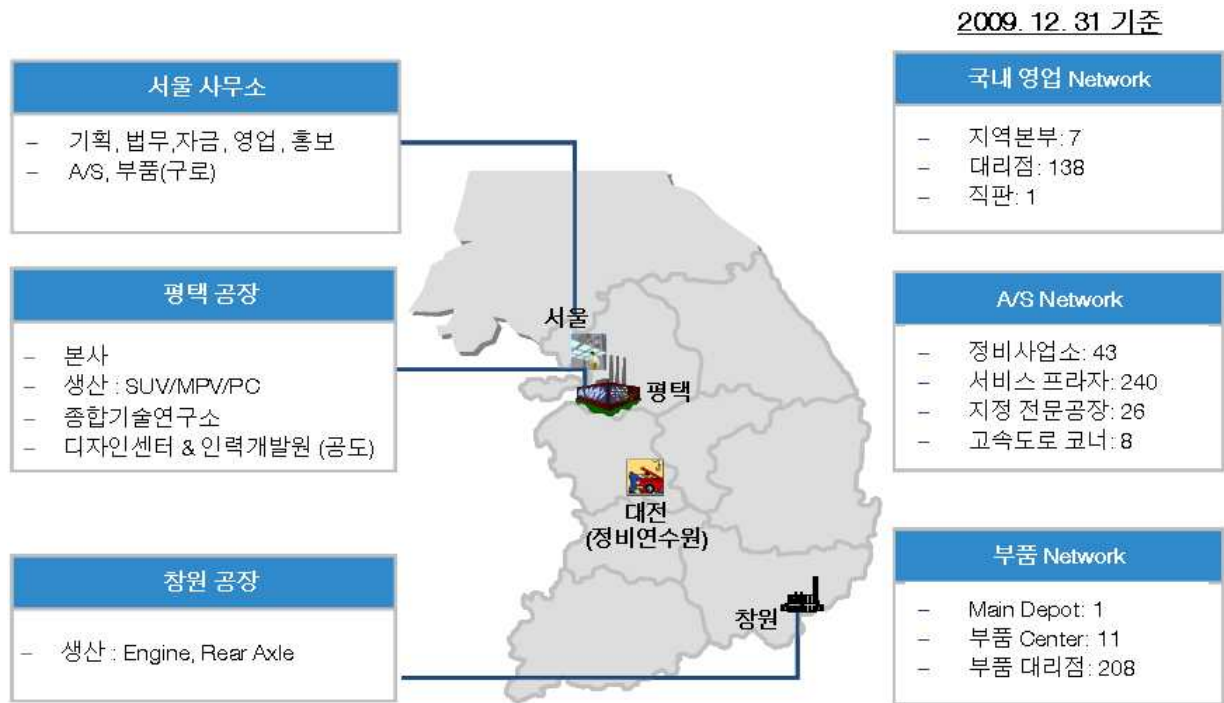
인원 현황

직군별	인원수	비율	직급별 현황				
임원	20	0.4%	관리인	감사	부사장	상무	상무보
			2	1	3	4	10
사무직	1,485	30.8%	부장	차장	과장	대리	사원
			149	481	415	337	103
			10%	32%	28%	23%	7%
기능직	3,232	67.0%	기성	기원	기감	기정	기사원
			58	897	1,430	822	25
			2%	28%	44%	25%	1%
기타직	84	1.7%	인턴 52명, 전문촉탁 9명, 사무지원 23명				
총 계	4,821	100.0%					

노동조합 현황

1987년 7월 31일에 노동조합이 결성되어 전국 민주노동조합총연맹 산하 전국금속산업노동조합 연맹에 소속되어 있었으나, 2009년 9월 8일 조합원총회에서 전국금속산업노동조합연맹 탈퇴 안건이 투표에 참가한 조합원 73.1%의 찬성으로 가결됨에 따라 기업단위 노동조합으로 전환되었음. 현재 2009년 12월 9일 현재 노동조합 가입인원은 2,891명임.

국내 주요 사업장



평택공장



- ▷ 위치: 경기도 평택시 칠괴동
- ▷ 면적: 약 860,000㎡ (26만평)
- ▷ 생산제품: 완성차량 7종

생산라인	생산제품	JPH (Job per Hour)	1 shift 당 생산능력
Line 1 (FF Monocoque)	공사 중 (For C200 & FF cars)	24	53,400
Line 2 (FF Monocoque)	Chairman W, H, Rodius	8	17,800
Line 3 (FR Frame)	Rexton, Actyon Kyron, A/Sports	22	49,000
합계		54	120,200

창원공장



- ▷ 위치: 경남 창원시 성산동
- ▷ 면적: 약 117,000㎡
- ▷ 생산제품: Engine, Rear Axle

생산라인	생산제품	JPH (Job per Hour)	1 shift 당 생산능력
엔진 1공장 (가솔린 엔진)	L6-G36D, G32D, G28D, L4-G23D	30	60,000개
엔진 2공장 (디젤 엔진)	L6-D32DT, L5-D27DT(P), L4-D22DT(F), L4-D20DT(F)	45	90,000개
합계		75	150,000개

생산제품

Description		Passenger Car		MPV
		Chairman W (Sedan & Limousine)	Chairman H	Rodius (Starvic)
Model / Platform		FR Monocoque	FR Monocoque	FR Monocoque
Dimension (mm)	L / W / H	5,110 (5,410) / 1,895 / 1,495	5,100 / 1,825 / 1,465	5,130 / 1,915 / 1,820
	Wheelbase	2,970 (3,270)	2,895	3,000
Weight (Kg)		1,950 (2,060)	1,820	2,105~2,230
Engine (ps/N.m)		G5.0 (306 / 441) G3.6 (250 / 343) G3.2 (225 / 296)	G3.2 (220 / 304) G2.8 (197 / 265)	D2.7 (165 / 340) G3.2 (220 / 312)
Transmission		7 speed AT	5 speed AT	5 speed AT 5 speed MT
Fuel consumption (Km/ℓ) / CO2 (g/Km)		G5.0 AT (7.3 / 320) G3.6 AT (7.8 / 300) G3.2 AT (8.0 / 292)	G3.2 AT (7.8 / 300) G2.8 AT (8.2 / 285)	D2.7 AT (10.3 / 260) G3.2 AT (7.0 / 325)
Drive system		AWD, FR	FR	AWD, FR
Description		SUV (SUT)		
		Rexton	Kyron	Actyon Actyon Sports
Model / Platform		FR Frame	FR Frame	FR Frame
Dimension (mm)	L / W / H	4,735 / 1,890 / 1,840	4,710 / 1,890 / 1,765	4,455 / 1,880 / 1,740 4,965 / 1,900 / 1,755
	Wheelbase	2,830	2,740	2,740 / 3,060
Weight (Kg)		1,990 ~ 2,045	1,860 ~ 2,070	1,773 ~ 1,957 1,803 ~ 1,986
Engine (ps/N.m)		D2.7 (186 / 410) G3.2 (220 / 312)	D2.7 (172 / 357) D2.0 (148 / 337) G3.2 (220 / 312)	D2.0 (145 / 316) G2.3 (150 / 214)
Transmission		5 speed AT 5 speed MT	6, 5 speed AT 5 speed MT	6, 4 speed AT 5 speed MT
Fuel consumption (Km/ℓ) / CO2 (g/Km)		D2.7AT (10.7/250) G3.2 AT (7.0/323)	D2.7 AT (10.7/251) D2.0 AT (12.0/209) G3.2 AT (6.6/341)	D2.0 AT(11.9/226(232)) G2.3 AT (12.0/264)
Drive system		AWD, FR	4WD, FR	4WD, FR
				C200 (Launching 2010)
				FF Monocoque
				4,400 / 1,830 / 1,677
				2,650
				1,627Kg
				D2.0 (170 / 360)
				6 speed AT 6 speed MT
				D2.0 MT (16.7/159)
				4WD, FF