



ボンネットの広範囲が見え、SUVに不慣れなインサでも取り回しはラクだった。ただし、視界の端に入るポールアンテナはやや目障り。



6:45割リアシートのクッションは脱着式で簡単に外せたが、あまりに軽いクッションとシンプルなヒンジ部分は剛性面で大丈夫なのか、心配に思った。

Report. K,Ishida
Photo. Y,Ohtsubo



2名乗車時（ラゲジスペースは空っぽ）は2直4エンジンでも十分だった。FFよりも4WDモデルのほうが走り味がよかった。



同じ2エンジンを載せた4WDモデルは、70増加している重量が、いい意味でクルマの乗り味に影響を与えていて、さらに印象がよかった。リアまわりが重くなっている分

ただ、道路の段差を越えた時の突き上げ感も和らいでいる。また、若干だが、舗装路でも4WDならではの安心感が実感できた。ステップアップすることに印象が向上したトリビュート。ならば、メーカーが宣伝にも用いているトップグレードのV6モデル（4WDのみ）は、さぞかしデキがいいのだろうと期待したが、これが予想に反し、2モデルに比べてかなり魅力が低かった。さすがに全長4400あまりのボディを動かすには十分すぎる動力性能を秘めていて、豪快な発進加速がもたらされたのは、まさにも

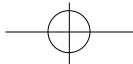


クラディングパネル装着でツートンカラーとなるトップグレード「GL-X」（3 V6のみ）。サンルーフがこのグレードにしか設定されていないのが残

とりあえず難しいことはさておき、日常レベルで見てボクら消費者にとつてトリビュートはどんなクルマなのか？ そんな思いを抱き、編集部イチ凡人のイシダがあらひのままをお伝えすべく、遠くは山梨県にある「リソナーレ小淵沢」まで出向いた。いやあ、それにしても5時起きは辛かったッス。

V6モデルは、フィーリングに難あり。今後の改善に期待！

ベストバイは24WD



凡人・イシダの
「このクルマどーなん？」
マツダ・トリビュートの巻



トリビュート、林道を行く。スタック時には電磁ロックで直結4WDにすれば、脱出できる（はず。試す機会がなかったのだ）。



凡人でも
気になった
「改善してほしい
ポイント」

シフトポジションインジケータはオドメーターと同じスペースに液晶表示。ただ、モノクロ表示のため、パッと見て識別できないのが不親切だった。ぜひともカラー表示に変えてほしい。



文中でも触れた3 V6エンジン。もう少しデリケートな味付けが行われたら、もっと印象がよくなるだろう。サイフに優しいレギュラーガソリン仕様なのは評価できるが…。

ない事実だ。
しかし、写真撮影のために位置決めをしようと、カメラマン・オツボの指示にしたがって微妙にクルマを動かそうとすると……動かない。AT車だからクリープ現象を使って微動できるはずなのに、そのクリープ現象がほとんどなかったのだ。仕方なくアクセルペダルに足を載せて軽く踏み込むと、今度は「ゴォ」というなり音をたてて一気にパワーがひねり出された。正直なところ、渋滞の多い日本の街中では扱いにくさを感じそうなフィーリングで、もう少しデリケートに改善する余地があると見た。

SUVに不慣れなイシダにとって、運転席からボンネットフードが広範囲にわたって見えた点には安心感を覚えた。車両感覚がつかみやすく、切り返しなどでフロントノーズをカベにギリギリまで寄せる際にも苦勞することなく運転できた。
内装でもっとも気になったのはシフトポジションインジケータだ。メーターパネルの液晶ディスプレイにオドメーターといっしょに表示されていたが、単色の文字が小さく、瞬時に識別するのがつらかった。コラムシフトの節度感もつかみにくかった。これは慣れの問題か？、ポジションインジケータに頼ることが多かっただけに、試乗している間、かなり気になった。ぜひとも改善を望みたい部分だ。

総じて言えば、価格の安さがいちばんの魅力ともいえるトリビュートは、2モデルに限っては「マル」判定が出せると感じた。だが、一方で「ゴォゴォ」なる豪快さに魅力を感じるユーザーもいるだろうが、V6モデルに関しては乗りにくい印象が拭い切れなかったのが凡人イシ

71 2001/1



●スペック●

マツダ・トリビュート2 LX-Gパッケージ(4WD)／全長4395mm×全幅1790mm×全高1750mm
YF型2 直4エンジン(最高出力95kW/5400rpm、最大トルク183N・m/4500rpm)、216.1万円

