



Das farbenfrohe Display will nicht mehr so recht in die dezente Umgebung passen.

Instrumenten-Mittelteil mit zweifarbigen Schaltern und einer kleinen Schublade.

3 Die drei Drucktasten für die Automatik sind nur mit leichter Verbeugung nach vorn zu erreichen.

4 Gut ablesbare Rundinstrumente im Halbkreis positioniert, aber nicht ganz blendfrei.

Die Instrumenten-Mittelteile, nur per Verbeugung zu erreichende Schalter im Instrumententräger rechts, die für Fahrprogramm, Leerlauf, manuell und rückwärts zuständig sind. Eingriffe in die Schaltfolge werden durch den Lenksäulenhebel getätigt. Davon abgesehen ist sich die Bedienung kaum Blößen. Das großformatige und zentral zwischen Drehzahlmesser und Tacho montierte Display will mit seinem grellen Auftritt zu den jetzt dezenten Instrumententönen nicht mehr ganz passen, doch

übersichtlich ist die Sache allemal. Und leicht zu bedienen obendrein. Die Verarbeitung und die verwendeten Materialien stellen auch anspruchsvolle Zeitgenossen zufrieden. Zumal auch die Qualität von Kühlschrank oder Liege hinzugewonnen hat und der Stralis in AS-Ausführung gleich vier ganz gut zugängliche Außenstauräume offeriert. Mit den Innenabmessungen der größten Iveco-Kabine lässt sich prima leben – auch wenn der Wettbewerb bei In-

nenhöhe und Innenstauraum mitunter ein paar Millimeter oder Liter mehr bietet.

Ähnliches gilt für den Fahrkomfort. Mancher mag es sanfter, als sich der Stralis gibt, und auch etwas leiser, aber die geringen Einschränkungen beim Fahrkomfort haben ein fast sportliches Fahrverhalten zur Folge. Das sind dann die letzten verbliebenen italienischen Momente des in Deutschland entwickelten und in Spanien gebauten Iveco. ■

erweiterbarer Beifahrersitz und eine Liege mit aufstellbarem Kopfteil.

Wohlfühlfaktor und recht groß bemessen: das Schlafabteil im AS-Fahrerhaus.

Die Kühlbox ist von beiden Sitzen aus gut zu erreichen.

Die reichliche Stehhöhe (2.010 mm) auf dem Motortunnel, Maximalhöhe 2.120 mm.

