

Autoblinda leggera da ricognizione Lancia “LINCE” ovvero: come un cane della prateria divenne un gatto selvatico...

Prima dello scoppio della 2° GM l'Esercito inglese pensò di motorizzare le sue fanterie con l'uso intensivo di cingollette derivate dal carro leggero Carven Lloid mod. 29, a questi veicoli, per l'impiego di ricognizione, affiancò dei modelli di autoblinda leggeri, privi di armi pesanti e con equipaggio di soli due uomini, costruite dalla Daimler e dalla Humber.



Daimler Dingo

La Daimler denominò il suo modello Dingo, dal nome di un cane delle praterie australiane, e ne produsse 6626 esemplari; questa quantità, seppur notevole rapportata alla produzione dei nostri veicoli militari, si rivelò ben presto insufficiente e ci si rivolse all'industria canadese: nello specifico alla Ford Canada, per la produzione di veicoli simili.

La Ford canadese, giovandosi della sua consolidata struttura e del fatto di poter produrre in un Paese ben lontano dal fronte di guerra, produsse questi veicoli, dotandoli del suo supercollaudato motore a 8 cilindri a V (già utilizzato su autocarri e vetture) in notevole quantità: 3255 e chiamandoli Lynx nelle versioni I e II, fu appunto da un esemplare di questo modello, versione Lynx I catturato in Africa settentrionale che, su richiesta dello Stato Maggiore, si ispirò la Lancia nella progettazione della sua Lince.



Ford Linx canadesi

Il nostro Esercito, soprattutto in Africa, dovette constatare la sua deficienza in fatto di veicoli da esplorazione a quattro ruote motrici, il più adatto fra i vari veicoli in dotazione era il trattore leggero SPA 37 che venne modificato in varie versioni che però non riuscirono a risolvere questa carenza, tant'è che nel '42 il nostro Comando in Africa diramò una circolare in cui si

ordinava di impiegare per le ricognizioni solo i veicoli Alleati di preda bellica, molto più adatti alla marcia fuoristrada in quel teatro di operazioni.

Così nel '41, una Lynx MkI catturata venne consegnata alla Lancia perché insieme alla Ansaldo ne studiasse una versione italiana da realizzare al più presto e con le minori risorse possibili; la Casa si mise al lavoro e, nei primi mesi del '43, apparvero i prototipi e si diede inizio alla produzione che, alla data dell'armistizio 8 Settembre 1943, aveva raggiunto i 100 esemplari.

Nella drammatica situazione di quel periodo non c'era tempo per attribuire un nome al veicolo, si preferì tradurre il nome canadese che oltretutto ben si adattava alle caratteristiche del mezzo e così l'anglo australiano Dingo, dopo essere diventato Lynx canadese divenne una italianissima Lince.



Lancia Lince

Questa fu in assoluto l'ultima autoblinda prodotta in Italia durante il conflitto e pertanto si fece tesoro delle precedenti esperienze dotandola di uno scafo completamente saldato a differenza degli altri corazzati italiani costruiti con lamiere rivettate o imbullonate fra di loro, questo procedimento aveva dimostrato i suoi limiti in combattimento: quando un veicolo veniva colpito, anche se il proiettile non perforava la corazza, sovente avveniva che la vibrazione inferta alla lastra provocasse il distacco di rivetti o bulloni che, proiettati all'interno dello scafo, si rivelavano più pericolosi dei proiettili fermati dalla blindatura.

A differenza del suo progenitore alleato e nella tradizione dello SPA 37 le quattro ruote motrici vennero rese anche direttrici, rendendo sterzanti le ruote posteriori mentre si adottarono le sospensioni a bracci oscillanti e ruote indipendenti; queste caratteristiche, con cui la Lancia tenne fede alla sua tradizione di raffinatezza costruttiva, complicarono inutilmente la costruzione del veicolo in un momento in cui la massima disponibilità sarebbe stata necessaria al più presto.

Fortunatamente la Casa non pensò di progettare un motore apposta per la Lince ma, saggiamente, ricorse al motore tipo 91 della vettura Astura che, con i suoi 8 cilindri a V, la cilindrata di 2617 cc. ed i 60 Hp di potenza, era quanto di più simile al motore Ford 8V da 90 Hp montato dalla Lynx ed era immediatamente disponibile.

Dal canto suo l'Ansaldo realizzò una copia conforme dello scafo canadese con una differenza di pochi centimetri nelle dimensioni che già nella Lynx differivano leggermente dall'originario Dingo; l'abitacolo a due posti venne munito di un tetto apribile e pieghevole leggermente blindato come nel Lynx I (nella versione seguente Lynx II la Ford abolì il tetto e lo sostituì con un telo) e, nella versione definitiva della Lince, venne provvisto un supporto per una mitragliatrice Breda 38 calibro 8 mm. a differenza della Lynx che non prevedeva un armamento fisso.

Gli Alleati disponevano di pneumatici "antiproiettile" che, pur se colpiti, non si afflosciavano; non disponendo di tale meraviglia si dotò la Lince di una ruota di scorta sistemata sulla fiancata destra (immaginate cosa sarebbe stato il cambiare una gomma sotto il fuoco nemico! e sempre che la gomma di scorta, data la sua posizione, non fosse stata la prima ad essere colpita!)



La ruota di scorta della Lince



vista frontale della Lince

all'interno dell'abitacolo, sopra il serbatoio del carburante venne sistemato l'apparato radio Marelli R.F.3 necessario ai compiti di ricognizione previsti e la cui antenna spicca sul fianco destro.

Con la sua velocità (86 Km/h) e mobilità la Lince sarebbe stata un ottimo contributo ai nostri reparti esploranti anche per le sue ridotte dimensioni che la rendevano meno visibile e vulnerabile alla reazione avversaria, sostituendo le più ingombranti AB della SPA nella ricognizione e rendendole disponibili per altri compiti più importanti; ma purtroppo giunse troppo tardi: l'Africa era ormai perduta e le sorti della Guerra irrimediabilmente segnate.

Distribuita ai reparti immediatamente prima dell'armistizio non partecipò ai combattimenti del Regio Esercito e, insieme agli ulteriori 150 esemplari costruiti sotto il controllo tedesco (Pz.Sp.Wg Lince 202 (i), questa la denominazione che le attribuì l'ex alleato) venne impiegata solo in funzione antipartigiana da reparti Tedeschi e della Repubblica Sociale.

Gli esemplari scampati al conflitto equipaggiarono per breve tempo reparti dell'Esercito e della Polizia nell'immediato dopoguerra ed attualmente 3 o 4 macchine sopravvivono presso Musei e collezioni in Italia.

Guidare una Lince rappresenta una esperienza interessante: è anzitutto necessario essere magrissimi, pena il rimanere incastrati tra il grosso volante verticale ed il sedile, non soffrire di claustrofobia in caso di chiusura del tetto ed essere insensibili al calore ed alle esalazioni del motore sistemato alle spalle dell'equipaggio, se poi si fosse anche sparato si sarebbero aggiunti i gas di sparo provenienti dalla mitragliatrice; la guida con le quattro ruote sterzanti richiede molta abilità e non è certo gradevole, raggiungere poi i 90 Km/h lo ritengo impossibile anche a guidatori aspiranti suicidi; oggi, con il tetto aperto ed a velocità ragionevole, guidare questo pezzo di Storia della nostra motorizzazione militare rappresenta una emozione notevole.

Grande all'incirca come una Jeep, anche se molto più pesante (3140 Kg.), grazie al suo motore ed alle sospensioni indipendenti la Lince rivela sorprendenti qualità fuoristradistiche e questo spiega il perché i suoi omologhi: Dingo e Lynx fossero tanto popolari tra i militari Alleati che li conservarono in uso fino agli anni '50. Il Comando di Polizia di una città americana ha conservato una Lynx in servizio fino ai nostri giorni: con il suo aspetto "cattivo", da piccolo carro armato, pare faccia miracoli contro la malavita.

Uno degli esemplari superstiti della Lince ebbe pure una esperienza artistica negli anni '60 quando venne esposta da un Artista famoso, completamente dipinta di un rosa cupo, come monumento contro la Guerra; oggi questo esemplare, ritornato nella sua originale colorazione, è presente nella Collezione della Lancia a ricordo di questa interessante esperienza costruttiva.



Interno del Dingo

Le dimensioni dei tre modelli

Lancia Lince

Lungh. : 3.24
Largh. : 1.75
Alt.: 1.65
Peso: 3140 Kg.

Daimler Dingo

3.16
1.69
1.48
3000 Kg.

Ford Lynx

3.65
1.85
1.77
4249 Kg.

Piero Brezza