



PANZER II AUSF. L LUCHS

L'œil de lynx de la Wehrmacht

Par Laurent Tirone

avec la participation d'Hugues Wenkin et de Thomas Anderson





Aussi performants soient les véhicules de reconnaissance à quatre et huit roues, les autorités militaires allemandes sont bien obligées de reconnaître que leur potentiel dépend énormément des conditions climatiques et de la nature du terrain. La neige ou la boue risquent fort de ralentir voire de stopper les missions de collecte de renseignements des Panzer-Aufklärungs-Abteilungen. Pour que les Panzer-Divisionen ne perdent pas leurs « yeux » à la veille d'une bataille importante, le Waffenamt Prüf 6 lance un appel d'offres pour un blindé chenillé de reconnaissance capable de s'affranchir de tous les obstacles que la nature pourrait mettre sur son chemin.

UNE GENÈSE COMPLIQUÉE

Le 18 juin 1938, le Waffenamt Prüf 6 demande à la firme *Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG*, plus connue sous son appellation de MAN, d'étudier la faisabilité d'un blindé léger pesant une dizaine de tonnes. Dans un premier temps, l'engin doit remplacer les premières versions du *Panzer II* dont le potentiel militaire, même en 1938, est déjà considéré comme insuffisant. Dans un second temps, grâce à une vitesse de pointe fixée à 60km/h, le futur char léger doit pouvoir remplacer les automitrailleuses de reconnaissance au sein des *Aufklärungs-Abteilungen*, les unités de reconnaissance. Les techniciens des bureaux d'études de MAN se penchent sur leurs planches à dessins et, reprenant la base du *Panzer II Ausf. D*, élaborent un blindé doté d'une toute nouvelle suspension à barres de torsion censée lui conférer une excellente mobilité. Le blindé ainsi élaboré est armé d'une mitrailleuse lourde de 2cm *EW141 MG* [certaines sources précisent que l'engin est déjà doté d'un canon de 2cm *KwK 38 L/55* – NdIA] et d'une MG-34 montée en arme coaxiale. Son blindage frontal s'établit à 30mm. Une épaisseur théoriquement capable de résister au projectile perforant d'une pièce antichar française de 25mm à 600 mètres de distance. Apparu à la fin 1939, le premier prototype *Versuchskraftfahrzeug 9.01* ou *VK 9.01* ou encore *Panzerkampfwagen II Ausf. G* est toutefois loin de coller au cahier des charges initial. Bien que son train de roulement constitué de cinq galets entrelacés se révèle très efficace en terrain difficile, son moteur Maybach HL45 de 145 chevaux peine à propulser les 10,5 tonnes de la machine à plus de 50km/h. Malgré cela, l'engin est commandé à 75 exemplaires de présérie. Prévue pour octobre 1940, la production est ralentie par une multitude de dysfonctionnements engendrés par les « soucis » de jeunesse d'une machine encore loin d'être au point. Au final, seulement douze *Panzerkampfwagen II Ausf. G* sortent des usines MAN et Daimler-Benz. Il semble qu'aucun de ces engins n'ait rejoint la moindre unité combattante. Une nouvelle version dénommée *VK 9.03* est alors mise en chantier. Grâce à son moteur Maybach HL66 de 180 chevaux, les ingénieurs allemands espèrent bien atteindre la barre fatidique des 60km/h. Malheureusement pour eux, les performances sont de nouveau jugées insuffisantes, au point que le Waffenamt Prüf 6 ne donne pas suite au projet.

Fidèles à leurs habitudes, les autorités allemandes

◀ Le *Panzerspähwagen II 2cm Sd.kfz 123* « Luchs » est destiné à équiper les *Panzer-Aufklärungs-Abteilungen* (unités de reconnaissance des divisions de *Panzer*) qui réclament à corps et à cri un engin alliant mobilité et vitesse.

Bundesarchiv-Bildarchiv

▼ Amputé de son canon, un Luchs de présérie procède à des tests en tout-terrain. Composé de galets intercalés, son train de roulement s'articule sur cinq balanciers. Les 1-3-5 ont un seul galet, ce dernier s'insère entre les galets doubles des axes 2 et 4.

Archives Caractère
Coll. Anderson

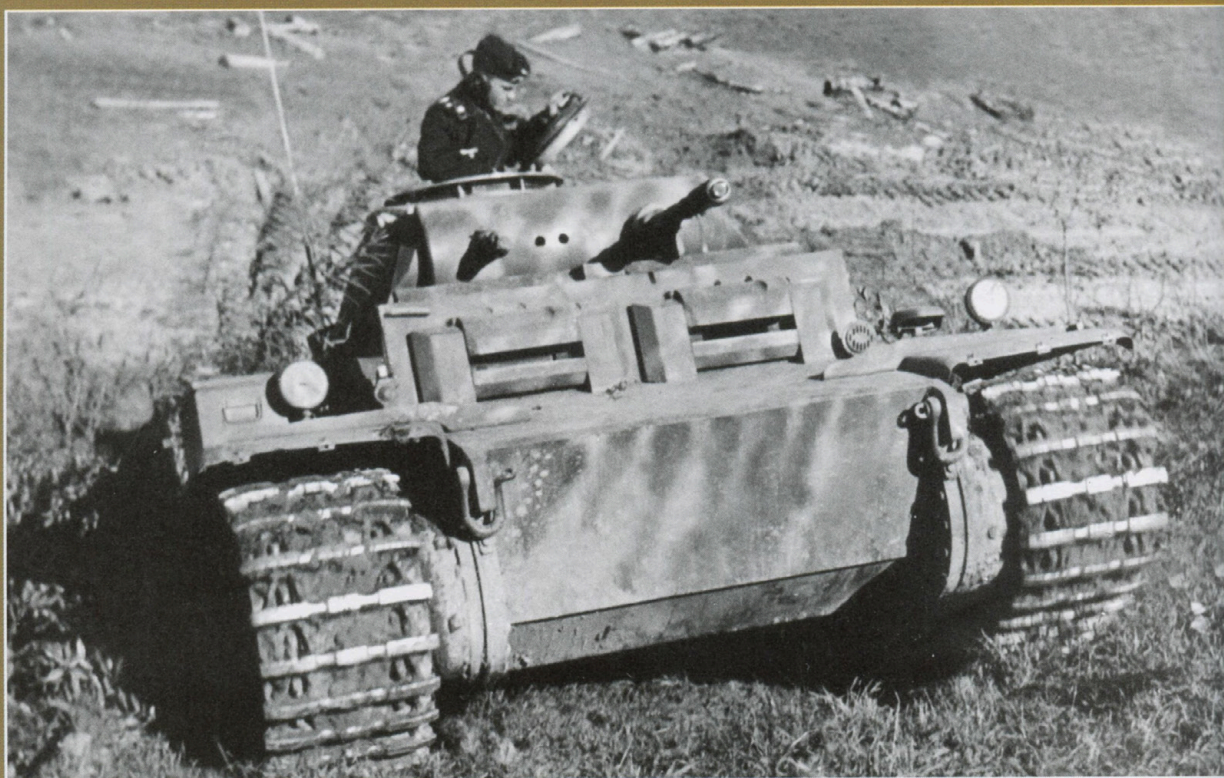
ne mettent pas tous leurs œufs dans le même panier et demandent en parallèle à MAN d'étudier une autre version du *Panzer II* en fonction d'un cahier des charges bien différent de celui qui a prévalu à la naissance du *VK 9.01*. Cette fois, l'accent est mis sur la protection, l'engin devant être « aussi blindé que possible ». Le blindage frontal du *Panzerkampfwagen II Neue Ausführung (VK 16.01)* ou *Panzer II Ausf. J* atteint ainsi l'épaisseur respectable, pour un char dit « léger », de 80mm ! Protégé de la sorte, le *VK 16.01* est capable de résister de face à l'impact d'un obus de 5cm et de 3,7cm sur les flancs. En contrepartie, l'engin se traîne lamentablement à la vitesse de 31km/h en pointe et 23,5km/h en régime de croisière. Si la suspension, identique à celle du *VK 9.01*, a été renforcée pour pouvoir « absorber » les 18 tonnes de l'engin, il n'en va pas de même pour le Maybach HL45 complètement étouffé par une telle masse. Une première tranche de trente blindés est commandée. Souffrant lui aussi de problèmes de jeunesse *a priori* insolubles, le châssis du *Panzer II* étant en effet par trop sollicité par la surcharge pondérale liée à la cuirasse de la machine, la production totale ne dépasse pas une douzaine d'exemplaires, tous livrés à la *Panzer-Abteilung zbV 66* de l'*Oberleutnant* Bethge. Une unité qui aura pour caractéristique, outre des *Panzer IV Ausf. G*, d'aligner un autre engin de présérie, le « super » *Panzer I* ou *Panzer I Ausf. F (VK 18.01)*, aussi appelé par les *Landser* le « petit Tiger ». Initialement constituée *ad hoc* pour participer à l'opération « *Herkules* », l'invasion aéroportée et amphibie de l'île de Malte alors aux mains britanniques, l'unité se retrouvera finalement sur l'*Ostfront*, à la fin de l'été 1942, pour cause de débarquement maltais reporté *sine die*. Les restes de la *Panzer-Abteilung zbV 66* seront finalement amalgamés pour former la 8. *Kompanie* du *Panzer-Regiment 29* de la 12. *Panzer-Division* au sein de laquelle les *VK 16.01* disparaîtront les uns après les autres. Pendant que MAN met difficilement au point ses projets de chars légers, la *Wehrmacht* lance le 15 septembre 1939 un appel d'offres pour un nouveau blindé de reconnaissance.





PANZER II AUSF. L LUCHS

► *Panzerkampfwagen II Ausf. J (VK 16.01)* sur le front de l'Est, début septembre 1942. Il appartient à une unité un « peu spéciale », la *Panzer-Abteilung zbV 66* initialement formée pour participer à l'opération « hercules », le débarquement italo-allemand sur l'île de Malte. « Hercules » ayant été annulée, la *zbV 66* se retrouvera sur l'*Ostfront*. Son blindage frontal de 80mm d'épaisseur le met à l'abri des projectiles soviétiques de 76,2mm aux distances usuelles de combat. Pour faciliter sa mise au point, le Luchs reprend certains éléments mécaniques du *VK 16.01*. Archives of the Modern Conflict - E028081



Entièrement chenillé, ce char doit répondre à un cahier des charges strict : le poids doit être compris entre 12 et 13 tonnes, la vitesse maximale doit atteindre les 50km/h – dans un deuxième temps, 60km/h vont être exigés – et la pression au sol ne doit pas être trop élevée pour lui assurer une mobilité satisfaisante en terrain difficile. Son armement doit se composer d'un canon de 2cm et d'une mitrailleuse tandis que le blindage doit mesurer 30mm dans sa partie frontale et 20mm en latéral. Pour réduire les risques d'incendie tout en augmentant

l'autonomie, le *Waffenamt Prüf 6* demande aux différentes firmes en compétition de préférer une motorisation diesel au bloc-propulseur essence pourtant classique chez les Allemands.

Trois firmes spécialisées dans les blindés entrent alors en concurrence. MAN est évidemment sur les rangs. Des entreprises étrangères mais désormais sous contrôle du *Reich* sont elles aussi en lice ; il s'agit de Škoda à Pilsen et de la *Böhmisch Mährische Maschinenfabrik (BMM)* de Prague. Cette dernière a une grande expérience dans le domaine

des blindés, notamment avec le très réussi TNHp, plus connu sous la désignation de *Panzer 38(t)*. Les ingénieurs tchèques se contentent d'élargir la caisse et d'y greffer un moteur 8 cylindres en V essence développant 218 chevaux en lieu et place du 6 cylindres d'origine de 150 chevaux. Grâce à cette motorisation, BMM espère bien atteindre les performances visées dans le cahier des charges. Pour sa part, Škoda élabore un prototype désigné T-15 qui reprend les grandes lignes du projet BMM mais équipé d'un V8 essence de 162 chevaux.

► Pour accroître l'efficacité du Luchs dans ses missions de reconnaissance, l'équipage passe de trois à quatre hommes. Le chef de char et le tireur prennent place dans la tourelle, tandis que le pilote et le radio s'installent dans la caisse. Ce cliché fait partie d'un célèbre reportage des *Kriegsberichter* présentant la *Panzer-Aufklärungs-Abteilung 4* de la 4. *Panzer-Division* en 1944.



Toutes photos :
Bundesarchiv-Bildarchiv



1942



Comme leurs concurrents, MAN, en charge du châssis, et Daimler-Benz, de la superstructure ainsi que de la tourelle, ne conçoivent pas un nouveau véhicule en partant d'une feuille blanche. Plusieurs projets de chars légers sont en cours d'études. Le plus simple est encore d'en reprendre les plans et de les adapter aux spécifications requises par le *Waffenamt Prüf 6*. Le *VK 13.03* est ainsi une sorte de compromis entre le modèle *9.01* et le *16.06*. Le prototype reprend notamment la motorisation HL 66 de ce dernier.

Bien que reprenant des bases connues, les ingénieurs avançaient assez lentement, au point que c'est seulement à la fin de l'année 1940 que les premiers plans sont enfin terminés. Des maquettes en bois grandeur nature permettent aux militaires allemands de se faire une idée des différents projets. Cinq engins de présérie sont commandés à chacune des trois firmes avec une date de livraison comprise entre novembre 1941 et avril 1942. Livrés dans les temps, les prototypes sont rapidement comparés entre eux. Les premiers tests font apparaître un manque de mise au point criant sur le T-15 de Škoda. Le *VK 13.03* se comporte mieux mais des problèmes de fiabilité viennent entacher ses performances. Exempt de défauts, le projet TNH *neue Ausführung* ou *Panzerkampfwagen 38(t) neuer Art* de BMM passe avec succès ces tests préliminaires en surclassant sans peine ses concurrents. Malgré la supériorité du TNH *nA*, les autorités allemandes ne parviennent pas à prendre une décision et décident de procéder à une dernière batterie d'essais pour enfin départager les trois projets.

Le 6 octobre 1942, les trois prototypes s'affrontent



▲ Le Luchs est conçu pour l'*Ostfront* et ses rudes conditions climatiques.

Ainsi pour faciliter le démarrage en cas de température extrême en réchauffant plus rapidement le moteur, le radiateur d'eau peut être relié à celui d'un autre engin dont le bloc propulseur tourne déjà.

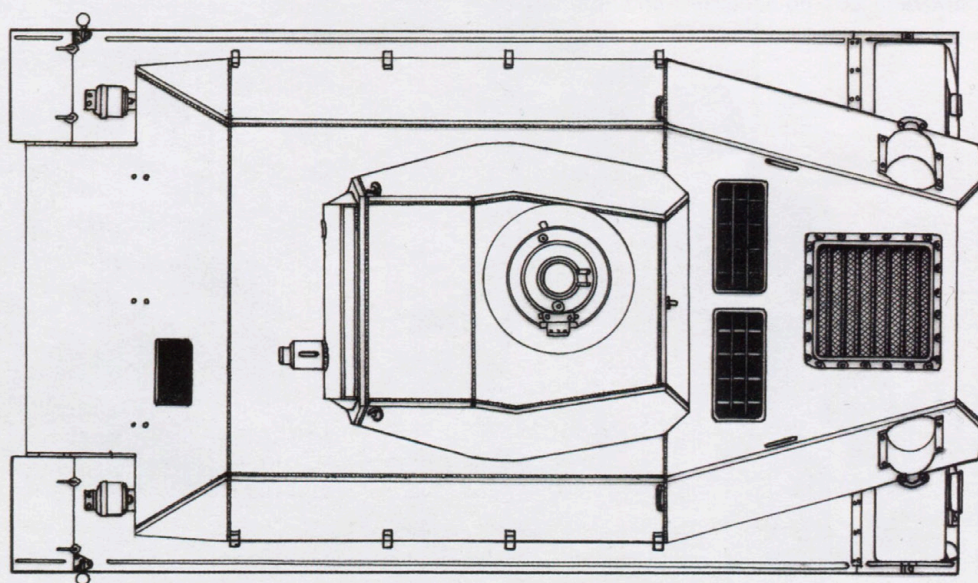
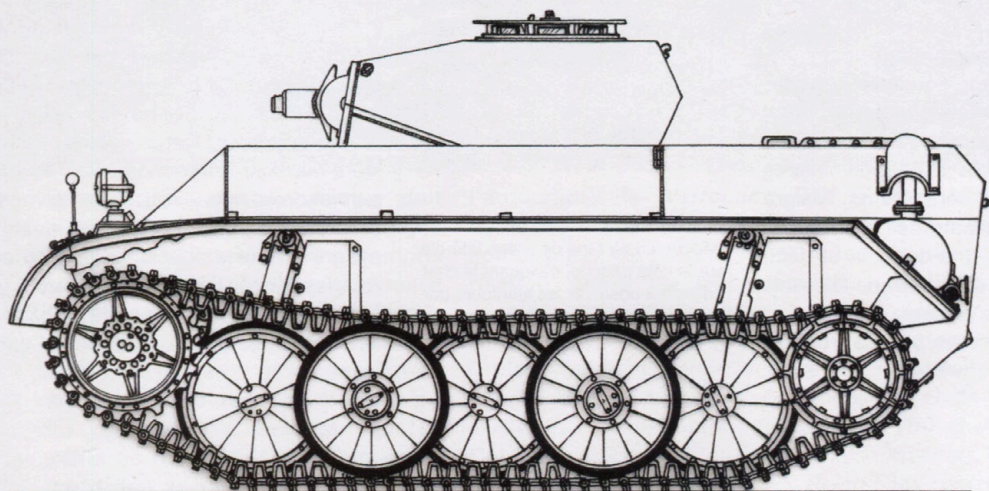
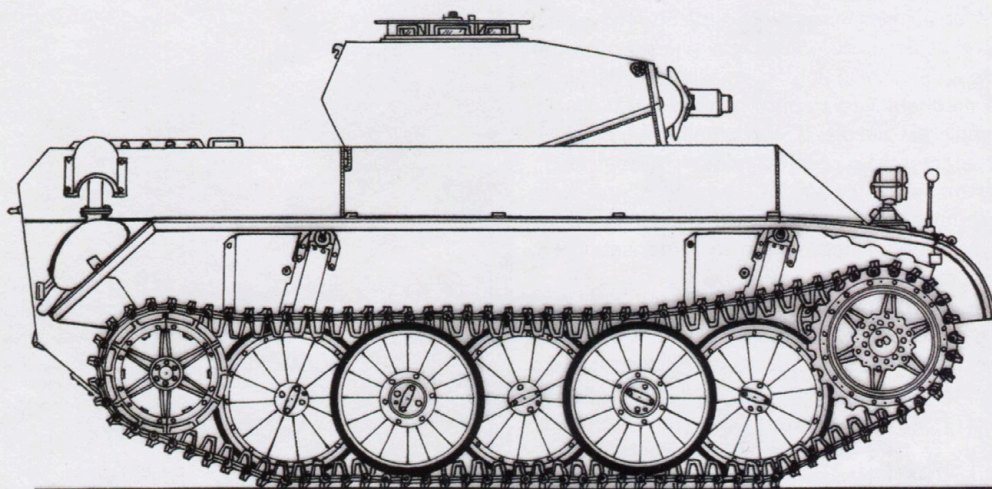
▼ La tourelle du Luchs est dépourvue de tape de vision latérale sur le côté gauche, obligeant le chef de char à observer les alentours par son épiscopes ou à sortir le buste de la tourelle.

dans une épreuve d'endurance reliant Kummersdorf à Eisenach, soit 338 kilomètres à effectuer au pas de charge. Un parcours que les chars effectuent en neuf heures ! Soit une vitesse moyenne frisant les 38 km/h. Un véritable exploit pour l'époque, d'autant que les pilotes poussent leurs engins dans leurs derniers retranchements. Certains prototypes parviendront même à atteindre la vitesse de 75 km/h. Là encore, il s'agit d'un record en soi ! Surtout que, malgré quelques soucis sur le T-15 et le *VK 13.03*, tous les blindés arrivent à bon port. Afin de les départager, une ultime épreuve de mobilité en tout-terrain est organisée sur le polygone d'essais de Berka.





PANZER II AUSF. L LUCHS



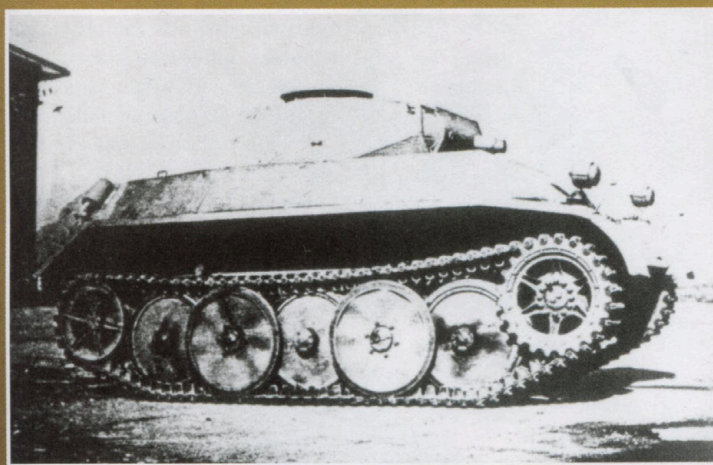
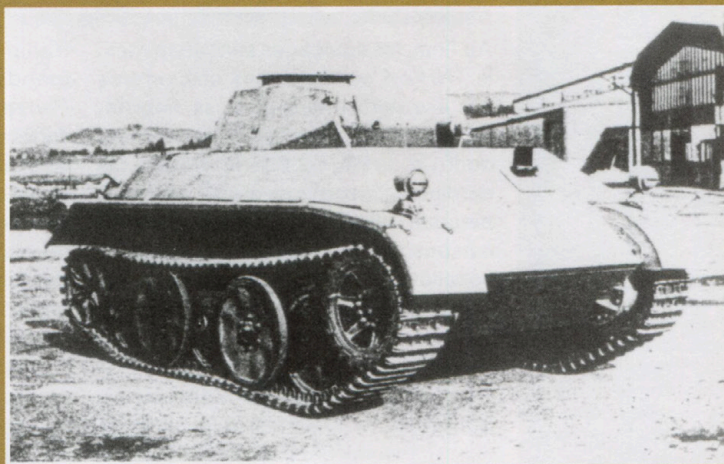
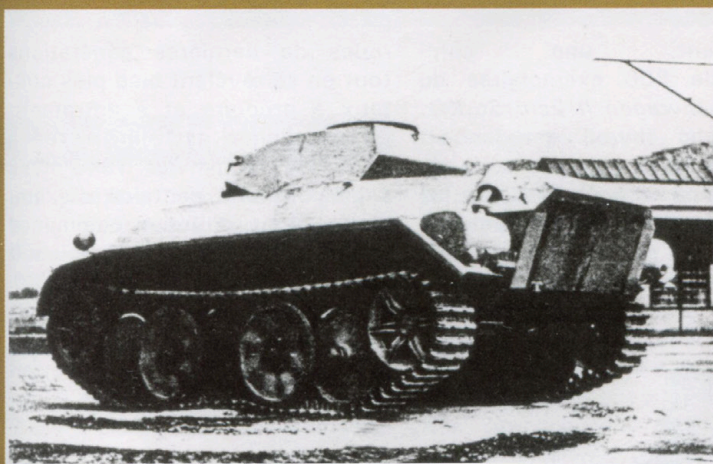
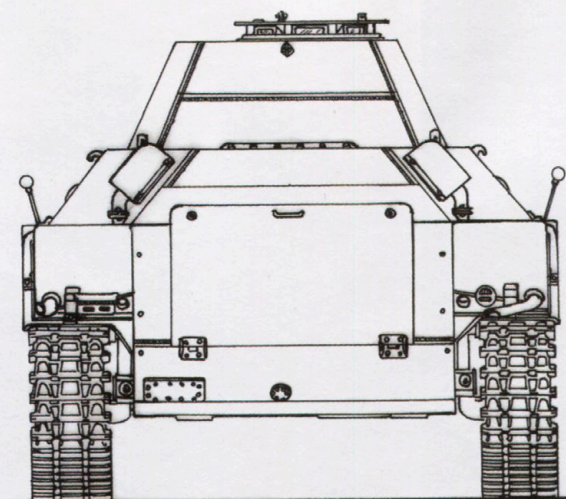
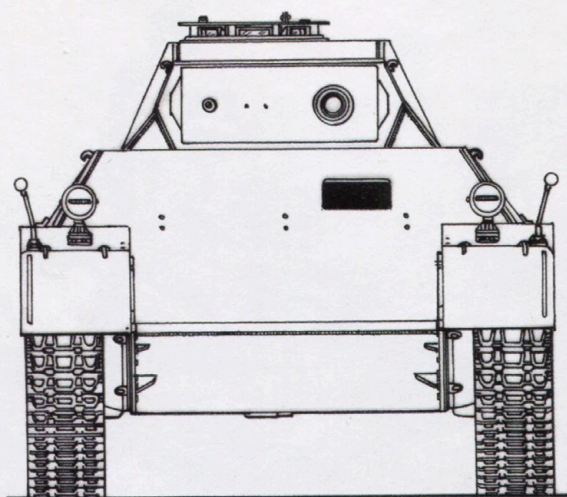
© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2008

PROTOTYPE V29 - 1944
À MOTEUR DIESEL TATRA

1/35^e



1942



Bien qu'étant d'une qualité médiocre, les quatre clichés présentés sont à prendre comme des documents historiques montrant (en partie) à quoi ressembler le prototype V29 du Luchs avec moteur diesel Tatra de 1944. Cette variante jamais produite avait été envisagée pour accroître l'autonomie du char. Coll. Mariusz



PANZER II AUSF. L LUCHS

► Dans leur arc avant, certains Luchs arborent un surblindage de la partie inférieure de leur caisse. Cette modification était typique de l'unité de reconnaissance de la 4. Panzer-Division.

Ces plaques étaient généralement épaisses de 14 à 15mm. Pour la plupart, elles étaient prélevées sur des carcasses de *Sd. Kfz 251* ayant été détruits au combat. Dans d'autres unités, cet appendice était parfois remplacé par des patins de chenilles. Bundesarchiv-Bildarchiv



Au final, les équipages sont unanimes, le TNH nA surclasse ses concurrents par ses performances et sa fiabilité. Les autorités allemandes choisissent donc le... VK 13.03 de MAN ! Ce dernier a l'avantage d'être présenté par une firme germanique, qui plus est passée maître dans ce que l'on appelle aujourd'hui le *lobbying*.

Rapidement, une commande de 800 exemplaires du *Panzerspähwagen II 2cm Sd.Kfz. 123 Luchs* (Lynx) est lancée. Toutefois, une nouvelle série de tests menée en août 1942 sur les quatre premiers engins démontre que le petit *Panzer* est très loin de supplanter les véhicules à huit

roues de dernières générations tout en se révélant bien plus coûteux à produire et à entretenir. La commande est alors revue à la baisse en janvier 1943 avec seulement une centaine d'exemplaires. La production commence en septembre 1943 et se poursuit jusqu'en janvier 1944.

► Le Kommandeur de la 4. Panzer-Division, le Generalleutnant Dietrich von Sauken, inspecte un Luchs de la 2./ Panzer-Aufklärungs-Abteilung 4. Le puissant équipement radio des *Luchs-Funkwagen* permet aux officiers de coordonner leurs manœuvres à proximité du front. Bundesarchiv-Bildarchiv





1942



LE LUCHS À L'ÉPREUVE DU FEU

Les premiers Luchs sont livrés à la *Panzer-Aufklärungs-Abteilung 9* de la *9. Panzer-Division* en mai 1943 ; l'unité d'éclairage est alors engagée sur le front de l'Est avec ses « *Achtrad* » et ses *leichte SPW*. Regroupés au sein de la *2. Kompanie*, les 29 engins forment 4 pelotons de 7 chars, plus 1 engin de commandement. Le *Panzerkampfwagen II Ausf. L* présente d'indéniables qualités. Sa suspension et son train de roulement à galets entrelacés lui confèrent une excellente adhérence au sol en augmentant la surface de contact au sol. Grâce à une pression au sol raisonnable ($0,82\text{kg/cm}^2$), l'engin se comporte de manière satisfaisante, mais pas exceptionnelle, sur sol meuble. La boue et la neige ne sont plus des obstacles infranchissables pour les unités de reconnaissance allemandes. Par contre, à l'instar des Panther et autres Tiger, le train de roulement demande à être fréquemment nettoyé sous peine de voir l'engin immobilisé par la boue ou le gel. Si son autonomie ne peut rivaliser avec celle des véhicules à roues qui avoisinent les 500 kilomètres en tout-terrain, elle lui permet néanmoins de patrouiller bien en avant des *Panzer-Divisionen*.

De toutes les façons, la puissance des deux postes radio embarqués ne permet pas de dépasser les 80 kilomètres de portée en morse et 25 kilomètres en phonie pour le *FuG12* de 80 watts. Pour maximiser l'efficacité des *Panzerschützen*, le Luchs embarque d'ailleurs un quatrième membre d'équipage, un de plus que dans un *Panzer II* « classique ». Le radio peut ainsi se concentrer pleinement sur sa mission et ses deux postes. Au passage, malgré l'élargissement de 20 centimètres de la superstructure au-dessus des galets, précisons que l'équipage souffre de l'étroitesse du compartiment de combat de l'engin. Ses 2,21 mètres de hauteur lui confèrent une silhouette ramassée qui lui permet d'effectuer ses missions en toute discrétion. « Voir sans être vu », telle pourrait être la devise des unités de reconnaissance. Pourtant, aussi efficace soit-il, le Luchs marque le pas face à l'Armée Rouge. Théoriquement, dans le cadre de ses missions, l'engin n'est évidemment pas censé combattre ou se laisser accrocher. Toutefois, et les comptes rendus des unités de reconnaissance le montrent, les engagements sont assez fréquents avec l'Armée soviétique. La faiblesse de l'armement principal du *Panzer* lui permet

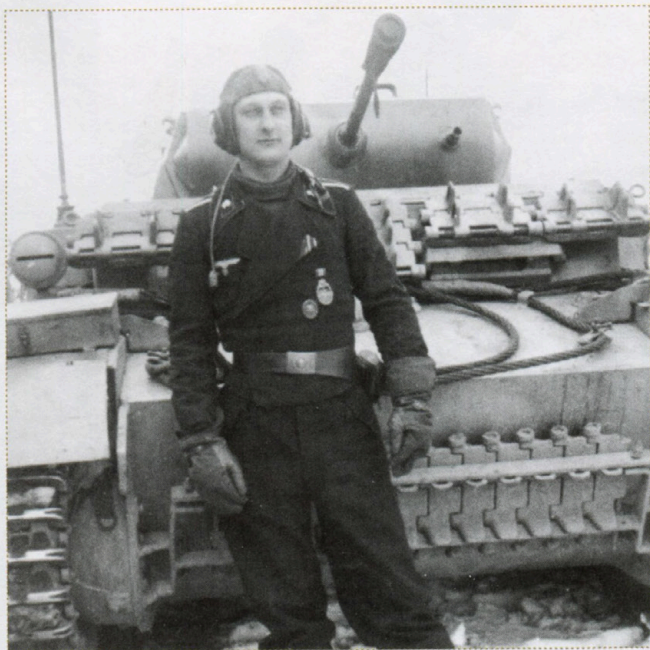
seulement d'engager des véhicules faiblement blindés. Avec 20mm percés à 100 mètres de distance, le *Panzerkampfwagen II Ausf. L* ne peut prétendre donner un coup d'arrêt en cas de rencontre imprévue avec des chars russes ; harceler l'ennemi avant de décrocher constitue la tactique principale des équipages. Certes, le canon *KwK 38 L/55* à haute cadence de tir du Luchs possède bien un projectile perforant *Panzergranate 40* à noyau de tungstène tiré à haute vitesse initiale ($1\,050\text{m/s}$). Et, certes, celui-ci est capable de percer 40mm de blindage à 100 mètres sous une incidence de 30° – largement de quoi mettre hors de combat des chars légers T-60 et autres BA-64 généralement employés par les unités de reconnaissance russes – mais, paradoxalement, c'est le manque d'engins dévolus aux missions d'éclairage au sein de l'Armée Rouge qui rend le Luchs obsolète. En effet, faute de matériels spécialisés disponibles en nombre suffisant, les Soviétiques ont pris l'habitude d'employer des chars moyens pour effectuer des missions théoriquement réservées à des engins plus légers. C'est ainsi que les *Panzer-Aufklärungs-Abteilungen* se retrouvent régulièrement confrontées à des T-34 armés de canons F-34 de 76,2mm !

▲ Les chenilles de 36cm de largeur, sur une longueur de 2,2m, permettent de réduire la pression au sol à $0,82\text{kg/cm}^2$. Soit une valeur sensiblement comparable à un *Panzer II Ausf. C*, mais avec 3,5 tonnes supplémentaires pour le Luchs. Visiblement cette pression au sol mesurée ne parvient pas à donner au Luchs suffisamment de portance quand le terrain se transforme en un cloaque boueux ! Coll. Mariusz



PANZER II AUSF. L LUCHS

REPORTAGE PHOTO



Avec ceux de la 4. Panzer-Division, hiver 1944.
Coll. Mariusz & Anderson





1942



Dans ce cas de figure, le tube de 2cm se révèle totalement impropre à assurer la défense du petit *Panzer*. Et ce n'est pas son blindage frontal de 30mm qui lui permet de sauver une situation bien mal engagée. Totalement dépassés en termes de puissance de feu, les *Panzerschützen* doivent aussi composer avec une mobilité et une vélocité insuffisantes face au T-34 dont le châssis est aussi capable de s'affranchir sans peine des reliefs.

Dans un premier temps, les autorités allemandes décident de renforcer l'armement du Luchs en greffant à la place de la tourelle une superstructure blindée ouverte sur le dessus et équipée du 5cm KwK 39 L/60 du *Panzer III lang*. Bien que dotée de meilleures performances balistiques que le 2cm, cette version n'est pas retenue car trop vulnérable aux jets de grenades, sans oublier les affres des intempéries. Et une trentaine d'exemplaires seulement seront assemblés par MAN et Henschel. Face à la montée en puissance de l'Armée Rouge, les Allemands décident de réagir en élaborant une version plus performante de leur char léger de reconnaissance.

▼ Contrairement aux autres *Panzer*, la tourelle du Luchs ne dispose pas d'un tourelleau mais d'une trappe dotée d'un épiscopes mobile. Par rotation, il permet une vision sur 360°. Un système bien peu utilisé par le *Bordführer* qui préfère le plus souvent sortir le buste de sa tourelle pour mieux observer la situation.

Coll. Mariusz

UN LEOPARD MORT-NÉ

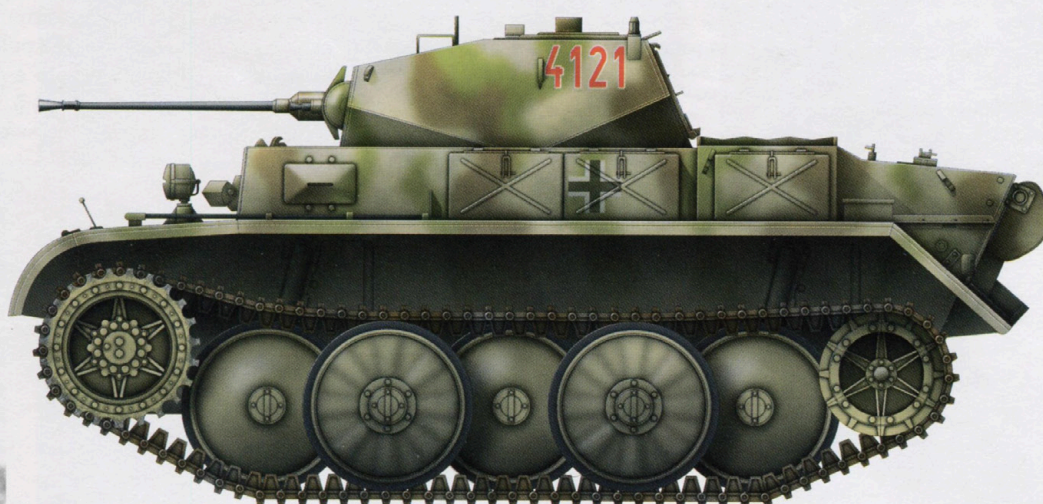
Début 1942, Muhlenbau-Industrie AG (MIAG) et Daimler-Benz sont sollicités par Berlin pour étudier la faisabilité d'un char léger destiné à la reconnaissance et qui devra être disponible pour l'automne de la même année. L'accent est mis sur la mobilité, la vélocité, la protection et l'armement. La quadrature du cercle pour un char léger ! Les ingénieurs de MIAG reprennent le projet dessiné par MAN d'un engin de 18 tonnes doté de blindages inclinés de 80mm en frontal. Le Leopard de MAN récupère en effet nombre de composants d'anciens projets comme le *Panzer II Ausf. J* (VK 16.01) déjà évoqué tout en intégrant les avancées techniques prévues pour le Panther. Pour mieux coller aux cahiers des charges, les bureaux d'études conçoivent un blindé lourdement cuirassé de 26 tonnes désigné *Gefechtsaufklärer* Leopard et armé du 5cm KwK 39 de 60 calibres. Malgré des performances revues à la baisse, l'engin est apte à être déployé dans des conditions difficiles face à des antichars soviétiques de plus en plus puissants.





PANZER II AUSF. L LUCHS

*Panzer II Ausf. L Luchs
Panzer-Aufklärungs-Abteilung 4
4. Panzer-Division
Ostfront, 1943-44*



*Panzer II Ausf. L Luchs
Panzer-Aufklärungs-Abteilung
Unité inconnue
France, Normandie, juin 1944*





1942



Ce véhicule séduit Hitler, mais ses coûts de production sont comparables à ceux d'un Panther ! De plus, les *Kommandeure des Panzer-Aufklärungs-Abteilungen* réclament en priorité des blindés de reconnaissance rapides. Avec un canon de 5cm contre 7,5cm pour le « lourd », le choix est vite fait et le projet Leopard de MIAG est définitivement enterré en octobre.

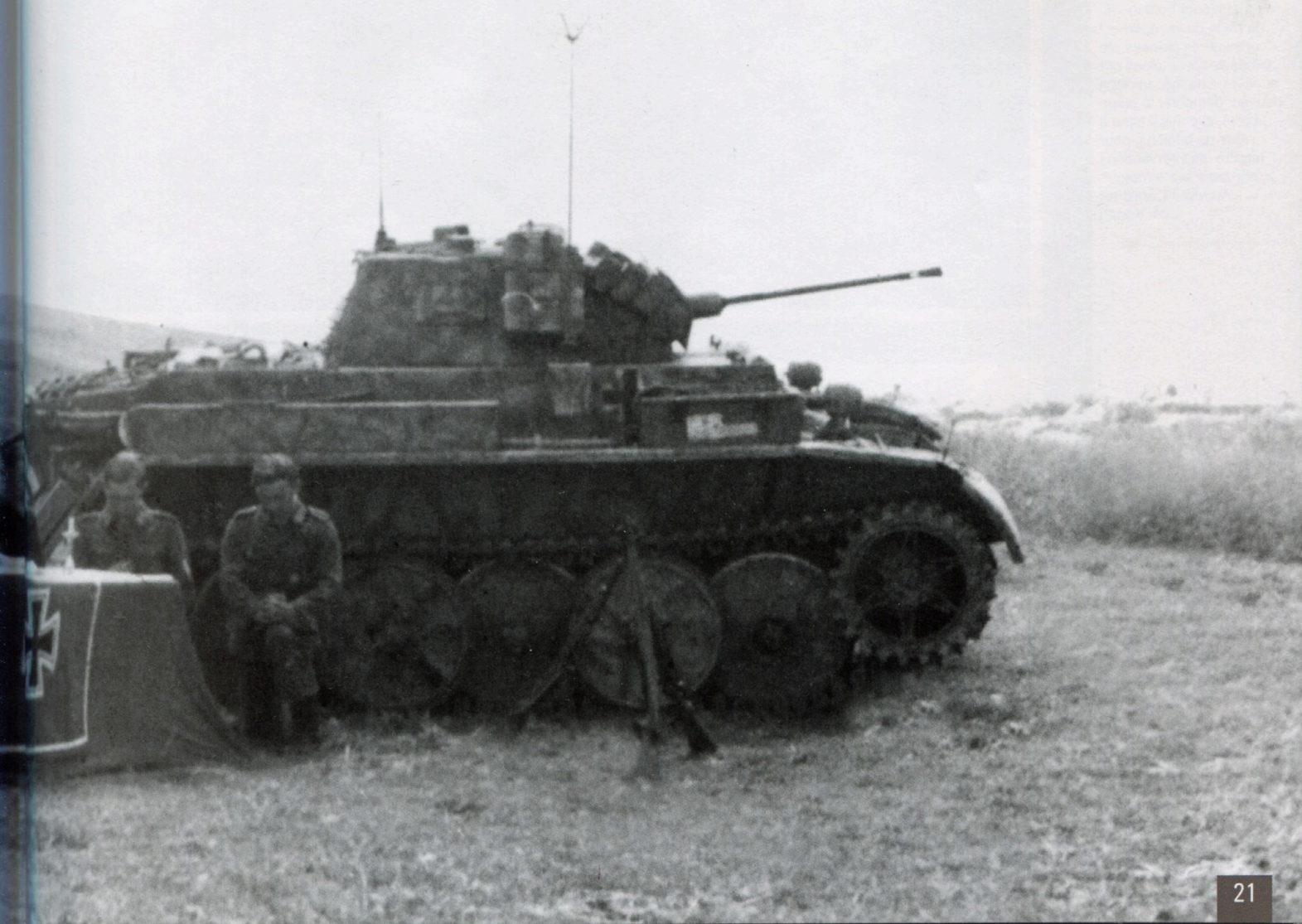
Les priorités se reportent alors sur le projet initial de MAN bien plus rapide. Fort d'un moteur Maybach HL157P de 550 chevaux, sur le papier, le VK 16.02 est capable de filer à 60km/h. Avec un rapport poids/puissance de 21 chevaux par tonne, le Leopard affiche une mobilité remarquable et des capacités d'accélération susceptibles de « laisser sur place » un T-34. Ses larges chenilles de 65 centimètres lui assurent une pression au sol particulièrement faible de 0,49 kg/cm², gage de bonnes capacités même sur terrain gras. En ce qui concerne l'armement principal, le gain en puissance de feu est significatif par rapport au 2cm avec l'adoption du 5cm KwK 39 de 60 calibres. Avec 72mm de blindage perforé à 500 mètres

pour la munition à âme en tungstène, cette pièce est apte à damer le pion à un T-34 à courte distance. Malgré des caractéristiques prometteuses, la commande portant sur un peu plus de 300 exemplaires du VK 16.02 est annulée alors que le prototype n'est même pas achevé. Il semble que les autorités allemandes aient jugé le coût de l'engin excessif en comparaison des services rendus. La puissance de feu apportée par le tube de 5cm semble aussi ne pas avoir convaincu. L'idée consistant à disposer d'un char léger adapté aux missions de reconnaissance n'est toutefois pas abandonnée. Et c'est ainsi que le projet VK 28.01 voit le jour. Il s'agit d'une machine basée sur un blindé doté d'une pièce de plus gros calibre et équipé du Maybach HL 230 de 700 chevaux déjà monté sur les chars lourds. Toutefois, la situation stratégique de l'Allemagne courant 1944 ne nécessite plus le déploiement de blindés de reconnaissance. Acculée à la défensive, la *Wehrmacht* n'a plus réellement besoin de nouveaux engins capables d'effectuer de profonds raids de collecte de renseignements en territoire ennemi.

CONCLUSION

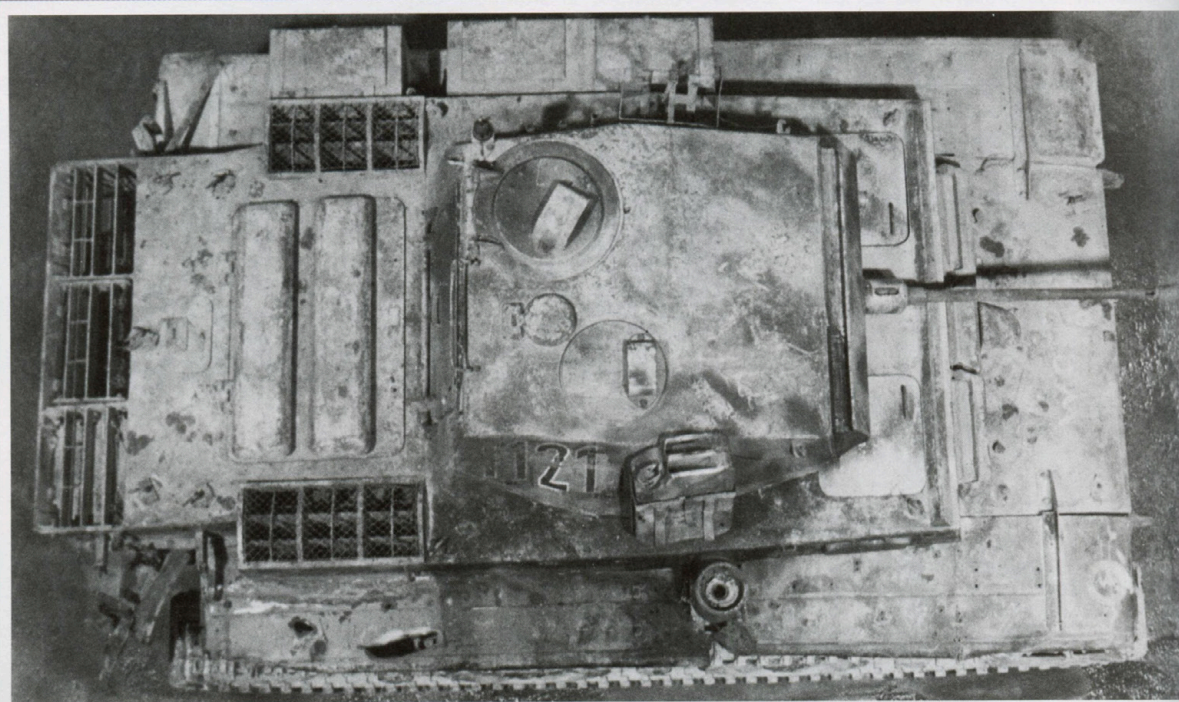
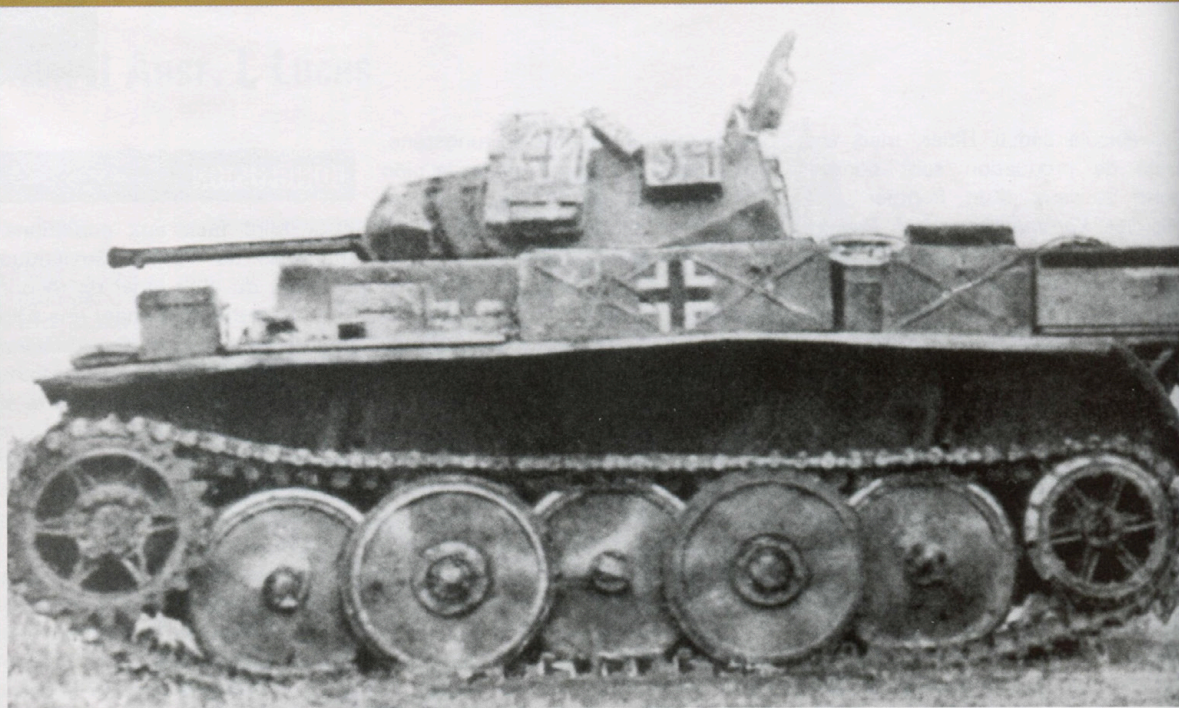
Pour faire face aux conditions climatiques de l'Union Soviétique, le concept du char léger de reconnaissance est théoriquement une solution adaptée aux besoins des *Aufklärungs-Abteilungen*. Pourtant, le Luchs ne répond qu'imparfaitement à la situation de la *Wehrmacht* sur l'*Ostfront*. La faute en revient principalement à son châssis qui n'affiche pas de performances fondamentalement supérieures à celles d'un *Sd.Kfz.* 234 Puma, excepté dans le domaine de la mobilité. En outre, le Luchs se révèle coûteux en matières premières et contraignant sur le plan de l'entretien, un véhicule chenillé nécessitant plus de temps homme/machine qu'un engin à roues. Le Luchs ne représente finalement qu'un engin de transition qui essuie les « plâtres » d'une doctrine encore hésitante. Faute d'une mise au point suffisamment rapide, les blindés légers de reconnaissance sont tout simplement arrivés trop tard dans le déroulement de la guerre, à une date où la *Wehrmacht* n'en a plus vraiment besoin. ■

▼ Les flancs de la tourelle du Luchs reçoivent des lances-pots fumigènes, bien utiles quand il s'agit de se camoufler lors d'une rencontre avec un T-34 ! Ces chars appartiennent à l'unité d'éclairage de la 4. *Panzer-Division*. Ils ont été photographiés dans le secteur de Koursk, durant l'été 1943. Archives Caractère Coll. Anderson



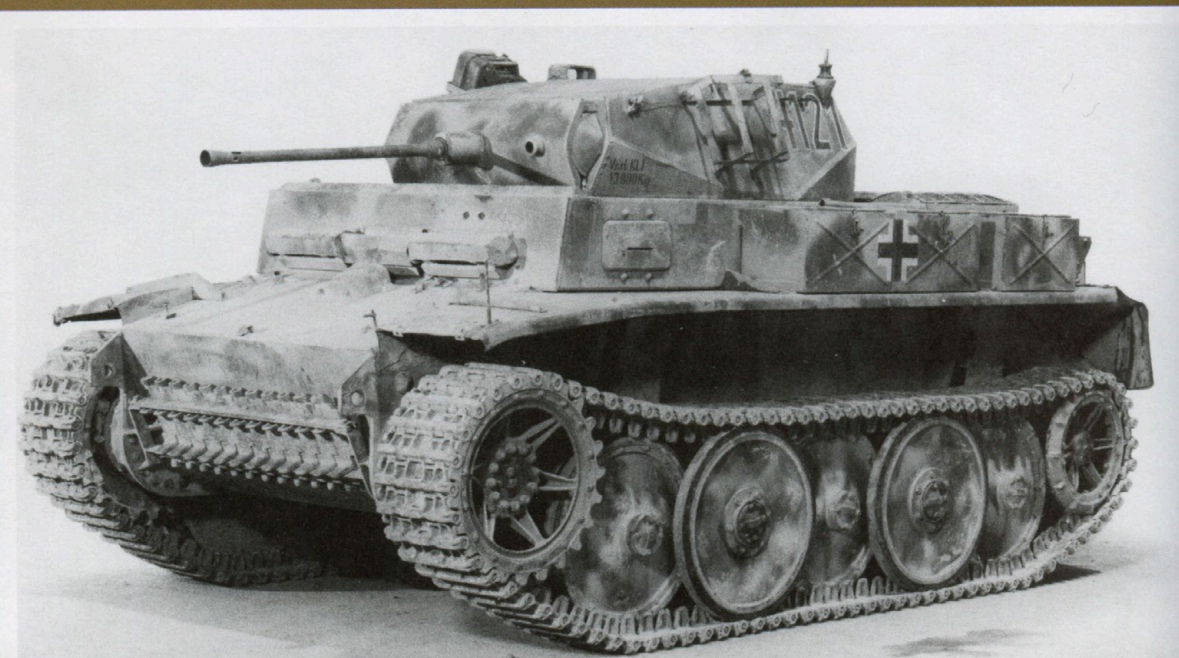


► Le train de roulement est composé de galets en acier cerclés de caoutchouc. Le fait qu'ils soient entrelacés permet de répartir le poids uniformément sur toute la longueur du véhicule. L'ensemble est amorti en souplesse par un jeu de barres de torsion latérales renforcées par des amortisseurs au droit de la première et de la dernière roue. Notons que le type de chenille est particulier, elles dérivent du modèle produit pour le *Panzer II* dont elles gardent le mode d'assemblage. Toutefois, la semelle du patin est identique à celles qui sont montées sur le *Panzer III*. Chaque élément reçoit deux dents guides pour être compatible avec le type de roues jumelées installées. Cet engin de fin de production capturé par les Alliés en Normandie appartenait à l'unité d'éclairage de la 9. *Panzer-Division*.
Archives Caractère
Coll. Kadari



► Alors que la partie frontale de la caisse est simplement boulonnée, le reste de la coque est constitué de plaques de blindage assemblées par soudure. Les mécaniciens peuvent démonter la plage arrière, elle aussi fixée à l'aide de boulons, pour faciliter les interventions « lourdes » sur le moteur.
Archives Caractère
Coll. Kadari

► Le KwK 38 de 55 calibres est directement dérivé d'un tube de *Flak*. Ce « patrimoine génétique » lui permet d'afficher une cadence de tir théorique de 480 coups/minute. Le tireur dispose d'optiques de tir TZF6 pour acquérir ses cibles. Capable de débâtements en site de -9° à $+18^{\circ}$, le pointage de la pièce s'effectue par l'intermédiaire d'une manivelle.
Archives Caractère
Coll. Kadari

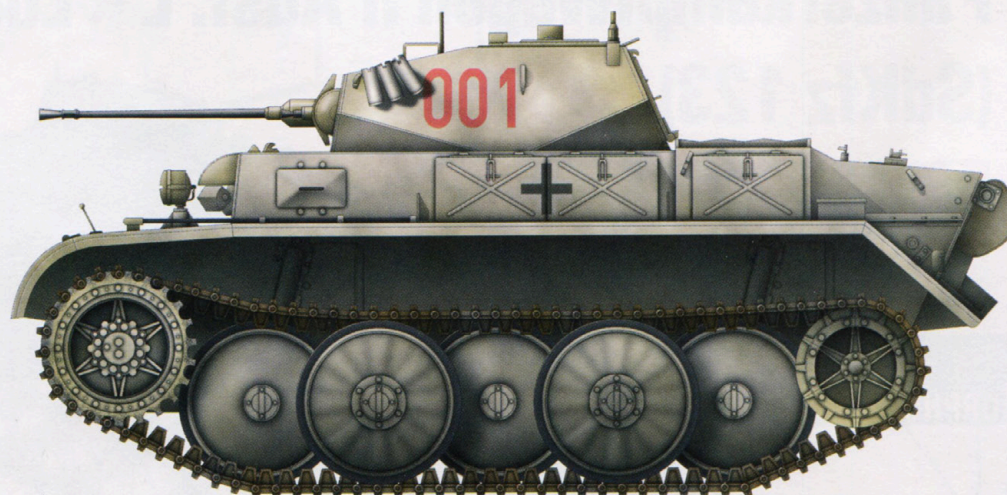




1942



*Panzer II Ausf. L Luchs
Panzer-Aufklärungs-Abteilung 4
4. Panzer-Division
Ostfront, 1945*



*Panzer II Ausf. L Luchs
Panzer-Aufklärungs-Abteilung 4
4. Panzer-Division
Ostfront, 1945*

▼ Cette photo d'un équipage se restaurant permet de se faire une idée de la large trappe située sur la nuque de tourelle d'un Luchs de fin de production. Elle permet aussi bien aux *Panzerschützen* d'évacuer l'engin en cas de problème ou de facilement procéder au ravitaillement en munitions de 2cm.

Archives Caractère - Coll. Anderson



Panzerkampfwagen II Ausf. L « Luchs » (SdKfz 123)



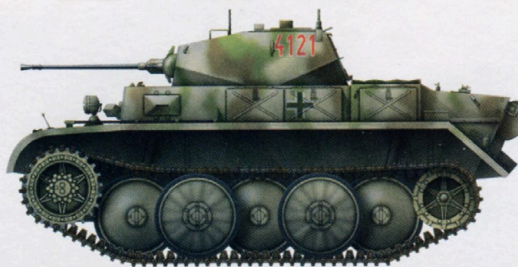
CHAR LEGER DE RECONNAISSANCE

CONSTRUCTEUR :

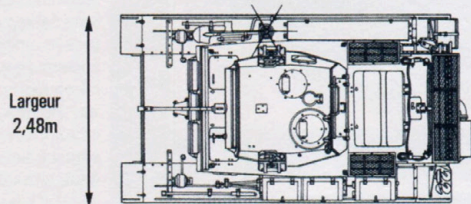
Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (M.A.N.)

NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS :

100 exemplaires + 4 engins de préséries



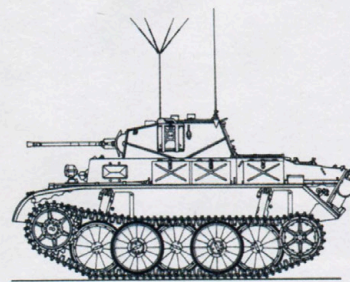
MORPHOLOGIE



Largeur
2,48m

Hauteur
2,21m

équipage 4



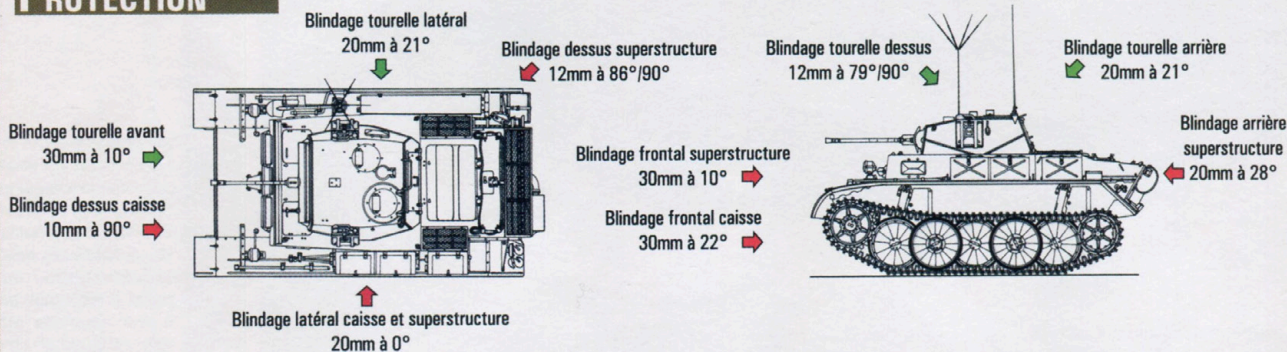
Garde au sol
0,36m

Longueur : 4,63m

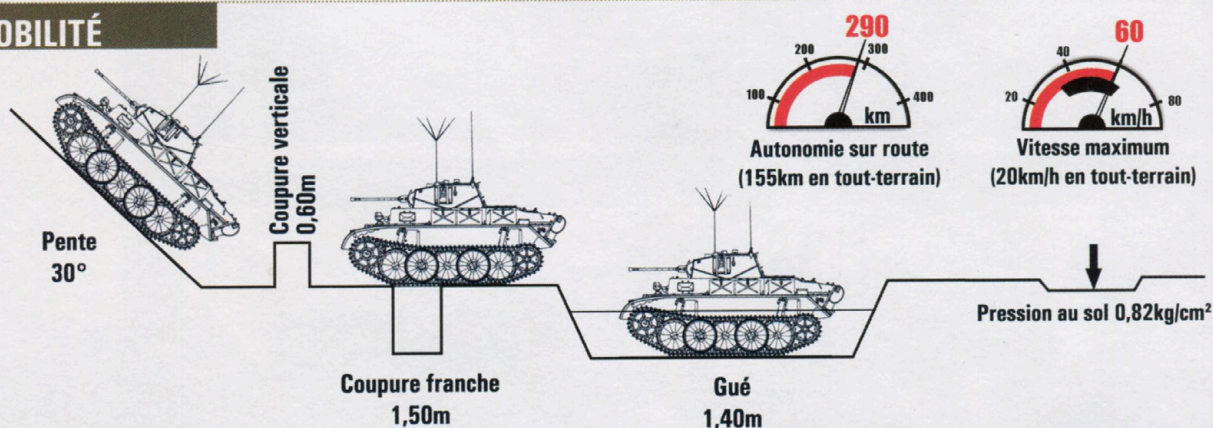
11,8^T Poids à vide

13^T Poids en ordre de combat

PROTECTION



MOBILITÉ



ARMEMENT

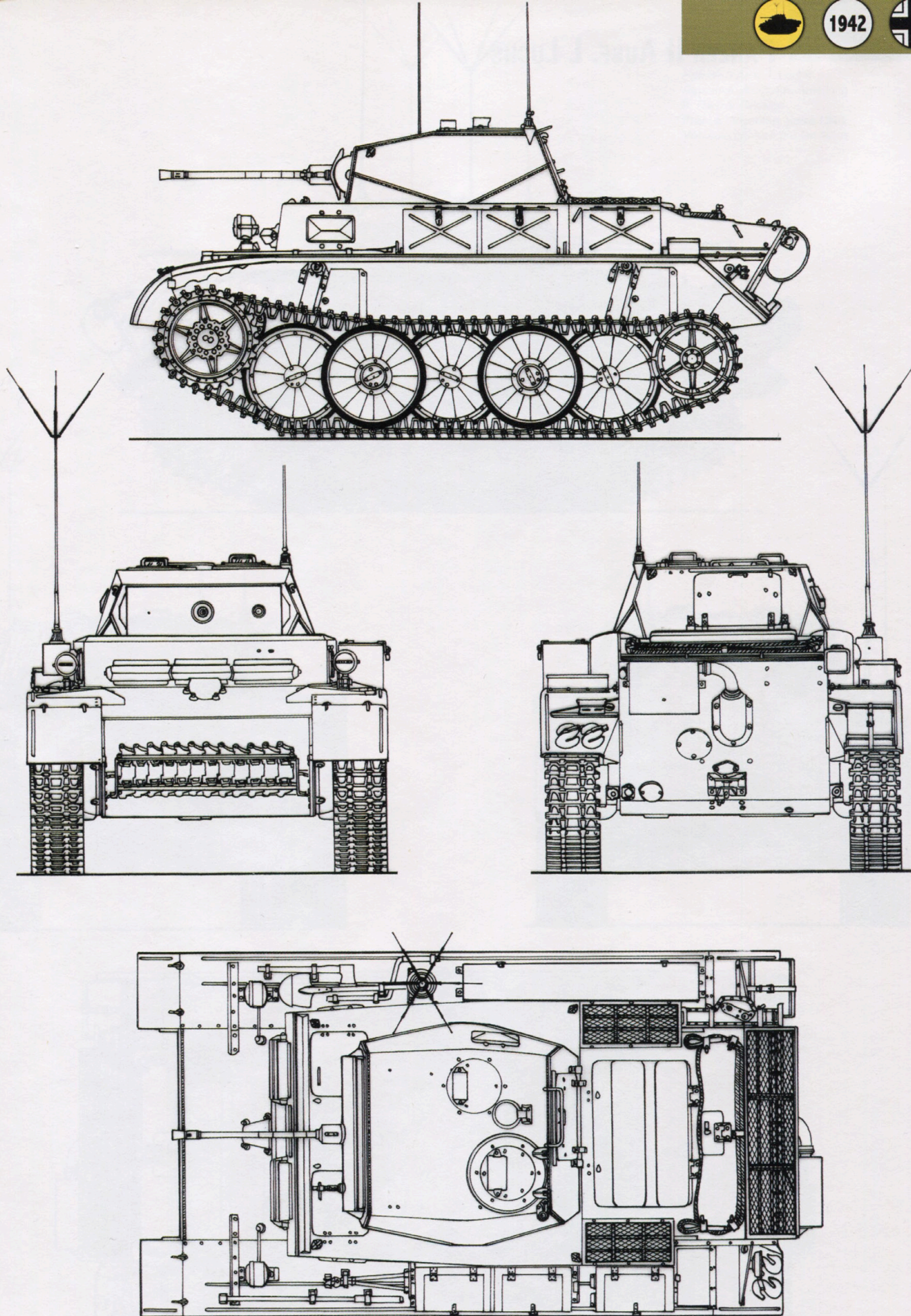
Armement principal	canon 2cm KwK 38L/55
Approvisionnement	330
Armement secondaire	1 mitrailleuse MG34 de 7,92mm
Approvisionnement	2 250

MOTORISATION & COMMUNICATION

Moteur	Maybach HL 66 P
Nombre de cylindres	6 en ligne
Puissance	180cv à 3 200 tours/min
Refroidissement	Eau
Contenance réservoir	290 litres
Équipement radio	1 FUG SPQR et 1 FUG 12



1942



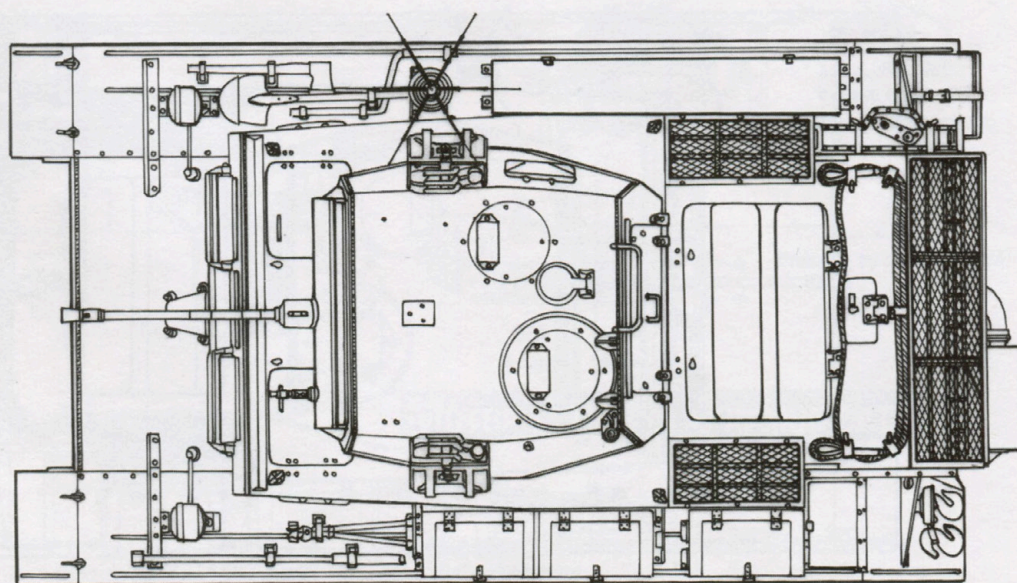
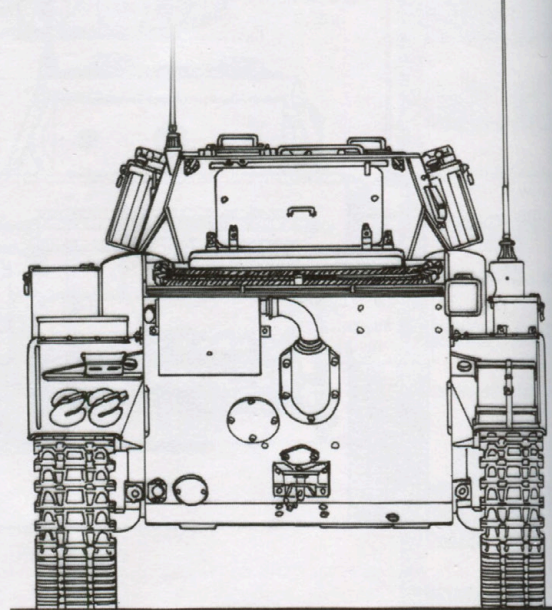
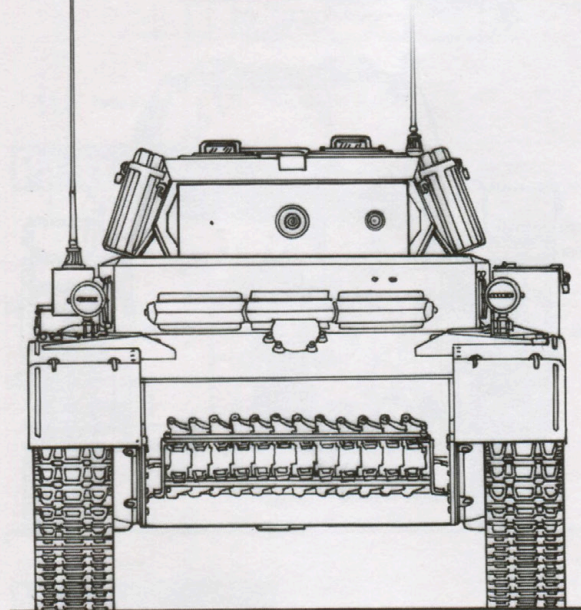
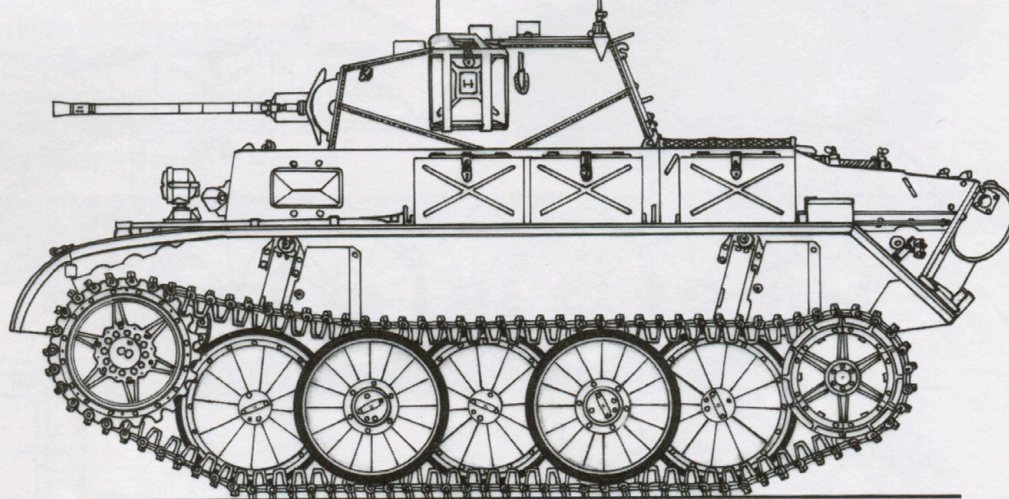
© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2008

1/35^e

PANZER II AUSF. L LUCHS
(DÉBUT DE PRODUCTION)



PANZER II AUSF. L LUCHS



© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2008

PANZER II AUSF. L LUCHS
(FIN DE PRODUCTION)

1/35e

Panzer II Ausf. L Luchs
 Panzer-Aufklärungs-Abteilung 9
 9. Panzer-Division
 France, Argentan, juillet 1944
 Véhicule capturé par les Alliés.

