El Skyhawk se planeó originalmente para ataque nuclear con un soporte ventral para una bomba de caída libre, pero el contrato firmado en junio de 1952 preveía que los aviones de serie serían capaces de realizar ataques a tierra y apoyo aéreo cercano.

El prototipo XA4D-1 (137812) salió de la fábrica de Douglas en El Segundo, California, a principios de junio de 1954, y el 22 de junio en la Base de la Fuerza Aérea Edwards, realizó su primer vuelo bajo el control de Robert O.Rahn. El prototipo fue seguido por el primer lote de 19 aviones A4D-1 de pre producción. En octubre de 1956, comenzaron las entregas de aviones de serie a la primera unidad de combate:

 En octubre de 1962, con el cambio de la nomenclatura en la aviación militar de Estados Unidos, los A4D-1 pasaron a ser llamados A-4A. Mientras se avanzaba en la fabricación del A4D-1 se trabajo en una variante mejorada, capaz de llevar los nuevos misiles aire-superficie  AGM-12 Bullpup, internamente al nuevo avión, denominado A4D-2 (luego A4B), se instalo un sistema de bombardeo y navegación por computadora y motor de mayor potencia J65-W-16A. El nuevo aparato tenia un peso máximo de despegue aumentado hasta los 10.206 kg. Del A4B se entregaron 542 aeronaves a la Armada y al Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos

Dentro de un plan de modernización de la Fuerza Aérea, que buscaba el sustituto para los ya obsoletos Gloster Meteor, la Argentina acuerda en 1966 la compra de un lote inicial de 50 A-4D1 (A-4B) ex US Navy y US Marine Corps. Los ejemplares que habían entrado en servicio con las fuerzas norteamericanas entre 1958 y 1960, fueron re-acondicionados por Douglas en Estados Unidos, adonde además se realizaron los cursos de entrenamiento de las tripulaciones iniciales. Por entonces los Skyhawk pasan a denominarse A-4P, aunque la Fuerza Aérea continuo dirigiéndose a ellos como A-4B durante toda su carrera. Los A-4 serian los primeros aviones de la Fuerza Aérea con capacidad de re-abastecimiento en vuelo, para lo cual el arma adquiere dos aeronaves tanque Lockheed KC-130H. Continuando con su re-equipamiento y modernización, la Fuerza Aérea adquiere, como reemplazado de los North American F-86 Sabre, un lote adicional de Skyhawk, esta vez del modelo modernizado A-4C.

25 A-4C arriban al país entre 1976 y 1978, el 11 de abril de 1976, son destacados en la IV Brigada Aérea El Plumerillo, provincia de Mendoza pasando a integrar el recientemente conformado Grupo 1 de Caza bombarderos.

Durante las acciones militares desarrolladas a partir del 1ero de Mayo, los Skyhawk fueron desplegados desde las Bases Aéreas de San Julián, los A-4C y de Río Gallegos, los A-4B.

La siguiente es una reseña de las principales acciones de combate de los Skyhawk.

El 1/5/1982 se efectúa la primer misión de combate, en esta ocasión efectuada por una escuadrilla de A-4B, los cuales regresaron al continente sin inconvenientes, ese mismo día un par de A-4C (C-322 y C-325) realizan una misión de interceptación portando misiles aire-aire Shafrir, el 9/5 se pierden en accidente dos unidades A-4C (los C-303 y C-3013), el 12/5 una sección de A-4B atacan a los buques HMS Brillant y HMS Glasgow, se pierden en acción tres unidades, los C-206, C-208 y C-246, ese mismo día otra sección de A-4B ataca nuevamente al HMS Glasgow, un impacto directo del C-248 deja fuera de combate al buque británico, lamentablemente este aparato es derribado por fuego anti aéreo propio en las proximidades de Darwin.

Para el 25 de junio de 1982 los ejemplares sobrevivientes fueron replegados a sus bases de origen, para fines de 1983 todos son agrupados en la V Brigada Aérea de Villa Reynolds, provincia de San Luis a donde prestaron servicio en el Escuadrón 3 del Grupo 5 de Cazabombardero hasta su baja definitiva en 1999, siendo reemplazados por la nueva generación de Skyhawk, los A-4AR Fighting Hawk.

El **I.Ae. 27 Pulqui** ([*flecha*](https://es.wikipedia.org/wiki/Flecha) en [idioma mapuche](https://es.wikipedia.org/wiki/Idioma_mapudungun)) fue un avión a [reacción](https://es.wikipedia.org/wiki/Reactor_(motor)) diseñado y construido en [Argentina](https://es.wikipedia.org/wiki/Argentina) hacia [1947](https://es.wikipedia.org/wiki/1947). Fue el primer avión de este tipo en fabricarse en Latinoamérica, y el noveno en todo el mundo.

En [1946](https://es.wikipedia.org/wiki/1946), se comenzaron a fabricar las primeras piezas del prototipo, y se construye una maqueta de madera en tamaño 1:1 para pruebas en el túnel de viento del Instituto. El avión se terminó de construir en [1947](https://es.wikipedia.org/wiki/1947), poco más de un año después de iniciado el proyecto. El primer vuelo tuvo lugar a las 17:25 del [9 de agosto](https://es.wikipedia.org/wiki/9_de_agosto) de 1947. El avión despegó de una de las pistas de la Escuela de Paracaidistas de Córdoba, pilotado por el entonces teniente 1º [Edmundo “Pincho” Weiss](https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Edmundo_Osvaldo_Weiss&action=edit&redlink=1).

Los primeros vuelos mostraron que el avión sufría una marcada falta de potencia y un bajo rendimiento en general.[*[cita requerida](https://es.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Verificabilidad" \o "Wikipedia:Verificabilidad)*] Con posterioridad incluso se redujo la envergadura unos 75 cm, en un intento de aumentar la velocidad máxima, que era de 720 km/h en lugar de los 850 km/h esperados.

En septiembre, el teniente Weiss voló el prototipo hasta [Morón](https://es.wikipedia.org/wiki/Mor%C3%B3n_(Buenos_Aires)), cerca de la ciudad de [Buenos Aires](https://es.wikipedia.org/wiki/Buenos_Aires). El día 22, fue exhibido en vuelo ante el presidente [Juan Perón](https://es.wikipedia.org/wiki/Juan_Per%C3%B3n), y luego de mostrarse al público en Buenos Aires, el avión regresó a Córdoba el 10 de diciembre.

La presentación oficial del avión se realizó el 8 de octubre de [1948](https://es.wikipedia.org/wiki/1948), junto con la del [I.Ae. 30 Ñancú](https://es.wikipedia.org/wiki/I.Ae._30_%C3%91anc%C3%BA" \o "I.Ae. 30 Ñancú) y la del avión presidencial [Vickers](https://es.wikipedia.org/wiki/Vickers" \o "Vickers) Viking.

El programa se extendió hasta 1948, cuando fue superado por un proyecto más avanzado, el del [I.Ae. 33 Pulqui II](https://es.wikipedia.org/wiki/I.Ae._33_Pulqui_II" \o "I.Ae. 33 Pulqui II). A partir de la construcción del Pulqui II, el I.Ae. 27 Pulqui pasó a denominarse Pulqui I.

A partir del golpe de Estado de 1955 la Fábrica Argentina de Aviones fue intervenida y gran parte de los científicos e ingenieros cesanteados o debieron exiliarse y el programa fue desactivado. Entre ellos huyeron al exilió Isidoro Manzano, José Clèrici, Santiago Fontuzzi, desarrolladores de la segunda parte del prototipo del Pulqui y a los ingenieros argentinos Cardeilhac E., N.L. Morchio y H.J. Ricciardi encargados de la totalidad del proyecto.[2](https://es.wikipedia.org/wiki/I.Ae._27_Pulqui_I#cite_note-2)​ El Pulqui I en marzo de [1956](https://es.wikipedia.org/wiki/1956) fue retirado de servicio definitivamente. En la actualidad el avión descansa en el Museo Nacional de Aeronáutica, en Morón.

Los **Northrop F-5A/B Freedom Fighter** y **F-5E/F Tiger II** son parte de una familia de [aviones de combate](https://es.wikipedia.org/wiki/Avi%C3%B3n_de_caza) [supersónicos](https://es.wikipedia.org/wiki/Supers%C3%B3nico) ligeros diseñados y fabricados en [Estados Unidos](https://es.wikipedia.org/wiki/Estados_Unidos) por [Northrop](https://es.wikipedia.org/wiki/Northrop" \o "Northrop) desde principios de los [años 60](https://es.wikipedia.org/wiki/A%C3%B1os_1960). Hay dos modelos principales, las variantes originales **F-5A** y **F-5B Freedom Fighter**, y las variantes ampliamente actualizadas **F-5E** y **F-5F Tiger II**. El equipo de diseño envolvió un caza pequeño y altamente aerodinámico alrededor de dos motores [General Electric J85](https://es.wikipedia.org/wiki/General_Electric_J85) compactos y de alto empuje, centrándose en el rendimiento y en un bajo coste de mantenimiento.

A mediados de los [años 50](https://es.wikipedia.org/wiki/A%C3%B1os_1950), [Northrop](https://es.wikipedia.org/wiki/Northrop_Corporation" \o "Northrop Corporation) comenzó el desarrollo de un [avión de caza](https://es.wikipedia.org/wiki/Avi%C3%B3n_de_caza) de bajo coste y fácil mantenimiento, con la designación de la compañía **N-156**, en parte para cubrir la necesidad de la Armada de los Estados Unidos de un caza [a reacción](https://es.wikipedia.org/wiki/Avi%C3%B3n_de_reacci%C3%B3n) para operar desde sus [portaaviones de escolta](https://es.wikipedia.org/wiki/Portaaviones_de_escolta), que eran demasiado pequeños para que pudieran operar desde ellos los cazas de reacción existentes en la misma. Esta necesidad desapareció cuando la Armada decidió retirar los portaaviones de escolta, pero Northrop continuó el desarrollo del *N-156*, con dos variantes planificadas: un avión biplaza de entrenamiento avanzado (el **N-156T**) y un caza monoplaza (el **N-156F**). Cuando *Top Gun* se estrenó en 1986, no solo catapultó a Tom Cruise al estrellato internacional, sino que convirtió al F-14 Tomcat en el máximo ícono de la aviación naval de Estados Unidos. Pero también generó un mito en torno al misterioso MiG-28. Pintada de color negro y con una estrella roja como único distintivo, la aeronave era la gran preocupación de la Armada norteamericana, que poseía información limitada sobre ella. Lo que muchos fanáticos de la película de Tony Scott se enteraron recién varios años más tarde fue que, en realidad, **el MiG-28 nunca existió**, sino que se utilizó el **Northrop F-5** y se lo "disfrazó" para la ocasión.

El caso del Northrop F-5 es bastante peculiar. Al tratarse de un caza ligero, pequeño y económico, pero con capacidades supersónicas, se ha ganado un espacio importante no solo dentro de las fuerzas armadas de Estados Unidos. Desde su introducción en 1962, ha sido **exportado a prácticamente una veintena de países** y ha evolucionado en un amplio listado de variantes, siendo incluso fabricado bajo licencia en el extranjero.

El **Lockheed C-130 Hercules** es un [avión de transporte táctico medio-pesado](https://es.wikipedia.org/wiki/Avi%C3%B3n_de_transporte_t%C3%A1ctico) propulsado por cuatro motores [turbohélice](https://es.wikipedia.org/wiki/Turboh%C3%A9lice), fabricado en los [Estados Unidos](https://es.wikipedia.org/wiki/Estados_Unidos) desde los [años 1950](https://es.wikipedia.org/wiki/A%C3%B1os_1950) por la compañía [Lockheed](https://es.wikipedia.org/wiki/Lockheed_Corporation" \o "Lockheed Corporation) (ahora [Lockheed Martin](https://es.wikipedia.org/wiki/Lockheed_Martin" \o "Lockheed Martin)). El *Hercules* es el principal [avión de transporte](https://es.wikipedia.org/wiki/Aeronave_de_transporte_militar) de muchas [fuerzas armadas](https://es.wikipedia.org/wiki/Fuerzas_armadas) del mundo. Ha prestado servicio en más de 50 países, en sus cerca de 40 versiones y modelos distintos, en incontables operaciones militares, civiles y de [ayuda humanitaria](https://es.wikipedia.org/wiki/Ayuda_humanitaria). En diciembre de 2006, el *C-130* se convirtió en la quinta aeronave (después de los [English Electric Canberra](https://es.wikipedia.org/wiki/English_Electric_Canberra), [Boeing B-52 Stratofortress](https://es.wikipedia.org/wiki/Boeing_B-52_Stratofortress), [Tupolev Tu-95](https://es.wikipedia.org/wiki/Tupolev_Tu-95" \o "Tupolev Tu-95), [Boeing KC-135 Stratotanker](https://es.wikipedia.org/wiki/Boeing_KC-135_Stratotanker) y antes que el [Lockheed U-2](https://es.wikipedia.org/wiki/Lockheed_U-2" \o "Lockheed U-2)) en alcanzar los 50 años de uso continuo con su cliente primario original, en este caso la [Fuerza Aérea de los Estados Unidos](https://es.wikipedia.org/wiki/Fuerza_A%C3%A9rea_de_los_Estados_Unidos). Y, además, es una de las pocas aeronaves militares que continúa en producción después de 50 años, actualmente se está fabricando la versión actualizada

El [C-130 Hercules](https://es.wikipedia.org/wiki/Lockheed_C-130_Hercules) era un avión de transporte táctico. Fue fabricado en los [Estados Unidos](https://es.wikipedia.org/wiki/Estados_Unidos) por la empresa [Lockheed](https://es.wikipedia.org/wiki/Lockheed_Corporation" \o "Lockheed Corporation). Era propulsado por cuatro motores turbohélice. Contaba con un suelo bajo, a la altura de la plataforma de un camión; un tren de aterrizaje suave para poder operar sobre pistas irregulares, cabina presurizada, depósitos integrados de gran capacidad a fin de aumentar su alcance, perfecta visibilidad para la tripulación, motores turbohélice y unas asombrosas prestaciones que, junto a su sistema [STOL](https://es.wikipedia.org/wiki/STOL), lo colocaban al nivel de los cazas de la [Segunda Guerra Mundial](https://es.wikipedia.org/wiki/Segunda_Guerra_Mundial) en velocidad. Fueron adquiridos en 1968 por la Fuerza Aérea Argentina tres unidades. Luego los *C-130H* que llegaron entre 1971 y 1975, y finalmente cinco *C-130B en 1982.* Durante las hostilidades, el 1 de junio, mientras realizaba tareas de deteccion de buques enemigos (para la cual no estaba diseñado, al ser solo aeronave de transporte) el C-130 matricula T-63 fue atacado por parte de aviones de la [Marina Real Británica](https://es.wikipedia.org/wiki/Marina_Real_brit%C3%A1nica), derribándolo y provocando la muerte de sus 7 tripulantes.

El **Grumman F-14 Tomcat** es un [caza](https://es.wikipedia.org/wiki/Avi%C3%B3n_de_caza) [supersónico](https://es.wikipedia.org/wiki/Velocidad_supers%C3%B3nica) biplaza con [alas de geometría variable](https://es.wikipedia.org/wiki/Ala_de_geometr%C3%ADa_variable) pesado, de largo alcance y doble motor, diseñado por [Grumman](https://es.wikipedia.org/wiki/Grumman_Aircraft_Engineering_Corporation" \o "Grumman Aircraft Engineering Corporation) para la [Armada de los Estados Unidos](https://es.wikipedia.org/wiki/Armada_de_los_Estados_Unidos). El objetivo primario del Tomcat era la defensa de la flota naval y, entre sus objetivos secundarios, podían contarse la escolta de bombarderos y, más tarde, el ataque contra objetivos en tierra.

El Tomcat fue desarrollado especialmente para equipar a la Armada de los Estados Unidos dentro del programa Naval Fighter Experimental (VFX), tras la retirada del proyecto del [F-111B](https://es.wikipedia.org/wiki/General_Dynamics_F-111#F-111B). El F-14 fue el primero de una serie de aviones de combate que fueron diseñados incorporando la experiencia del [combate aéreo](https://es.wikipedia.org/wiki/Guerra_a%C3%A9rea) contra los [MiG](https://es.wikipedia.org/wiki/Mikoy%C3%A1n" \o "Mikoyán) durante la [guerra de Vietnam](https://es.wikipedia.org/wiki/Guerra_de_Vietnam).

El [primer vuelo](https://es.wikipedia.org/wiki/Primer_vuelo) de un F-14 fue en diciembre de 1970[1](https://es.wikipedia.org/wiki/Grumman_F-14_Tomcat#cite_note-1)​ y en junio de 1972 se realizaron los primeros apontajes en el portaaviones [USS Forrestal (CVA-59)](https://es.wikipedia.org/wiki/USS_Forrestal_(CVA-59)).[2](https://es.wikipedia.org/wiki/Grumman_F-14_Tomcat#cite_note-2)​ Los escuadrones VF-1 y VF-2 fueron los primeros en sustituir sus [F-4 Phantom II](https://es.wikipedia.org/wiki/McDonnell_Douglas_F-4_Phantom_II) por los F-14[3](https://es.wikipedia.org/wiki/Grumman_F-14_Tomcat#cite_note-3)​[4](https://es.wikipedia.org/wiki/Grumman_F-14_Tomcat#cite_note-4)​ en septiembre de 1974, siendo desplegados por primera vez embarcados a bordo del [USS Enterprise (CVN-65)](https://es.wikipedia.org/wiki/USS_Enterprise_(CVN-65)).[5](https://es.wikipedia.org/wiki/Grumman_F-14_Tomcat#cite_note-5)​ En 1998, la empresa [Lockheed Martin](https://es.wikipedia.org/wiki/Lockheed_Martin" \o "Lockheed Martin) se adjudicó el contrato, valorado en 3,5 millones de dólares, por el cual se instalarían a los F-14 el sistema [LANTIRN](https://es.wikipedia.org/wiki/LANTIRN). Los primeros equipos se instalaron en el escuadrón VF-103, embarcados en el USS *Enterprise*.[6](https://es.wikipedia.org/wiki/Grumman_F-14_Tomcat#cite_note-6)​

El [8 de febrero](https://es.wikipedia.org/wiki/8_de_febrero) de 2006, los F-14 del escuadrón VF-213 *Black Lions* fueron los últimos en volar en misión de combate.[7](https://es.wikipedia.org/wiki/Grumman_F-14_Tomcat#cite_note-7)​ El [22 de septiembre](https://es.wikipedia.org/wiki/22_de_septiembre) de [2006](https://es.wikipedia.org/wiki/2006), fue retirado oficialmente habiendo sido reemplazado por el [F/A-18E/F Super Hornet](https://es.wikipedia.org/wiki/Boeing_F/A-18_Super_Hornet).[8](https://es.wikipedia.org/wiki/Grumman_F-14_Tomcat#cite_note-8)​

AUTOS

El coche según Cadillac en su quincuagésimo aniversario (1902-1952), es el *coche imaginario* sumando las competencias técnicas y estilísticas de sus ingenieros. El nombre evoca al legendario jefe de una tribu de [América del Sur](https://es.wikipedia.org/wiki/Am%C3%A9rica_del_Sur) o según Mary Ann Zukosky, secretaria del departamento de ventas de la marca, que el nombre venía de la versión americanizada del idioma español [*El Dorado*](https://es.wikipedia.org/wiki/El_Dorado). Sin embargo, según la revista Vida Palm Springs, el nombre proviene de la Eldorado Country Club, un club de relax en [Coachella Valley](https://es.wikipedia.org/wiki/Coachella_Valley_Music_and_Arts_Festival" \o "Coachella Valley Music and Arts Festival), [California](https://es.wikipedia.org/wiki/California), a la que asistieron ejecutivos de General Motors.

En la nueva generación (1959) los modelos[5](https://es.wikipedia.org/wiki/Cadillac_Eldorado#cite_note-5)​ son completamente nuevos, con un cuerpo totalmente rediseñado que se caracteriza por sus enormes aletas que incluyen luces traseras ubicadas en las góndolas en forma de cohetes, su parabrisas panorámico asciende en doble curva y una parrilla dividida, separada por una barra central. Bajo el [capó](https://es.wikipedia.org/wiki/Cap%C3%B3), el V8 ahora tiene una cilindrada de 6,4 litros y desarrolla 345 HP (257 kilovatios).

El Eldorado Brougham distribuido en [Detroit](https://es.wikipedia.org/wiki/Detroit) y [Turín](https://es.wikipedia.org/wiki/Tur%C3%ADn) siendo diseñado por [Pininfarina](https://es.wikipedia.org/wiki/Pininfarina" \o "Pininfarina) se distingue por su único cuerpo, las líneas más tensas y aletas sin luces (este último ubicado en una carcasa cromada en el extremo de los guardabarros traseros). El cuerpo sigue siendo el de un sedán de techo duro, pero la puerta ya está abierta todos en la misma dirección de lo que carecía en la anterior generación.

El **DMC DeLorean** es un [automóvil deportivo](https://es.wikipedia.org/wiki/Autom%C3%B3vil_deportivo) fabricado por [DeLorean Motor Company](https://es.wikipedia.org/wiki/DeLorean_Motor_Company" \o "DeLorean Motor Company) (DMC) entre [1981](https://es.wikipedia.org/wiki/1981) y [1982](https://es.wikipedia.org/wiki/1982). Es conocido como *el DeLorean*, ya que este fue el único modelo que fabricó dicha compañía. El auto también es llamado a veces **DMC-12**, que es su designación interna de preproducción. Sin embargo, el nombre DMC-12 nunca se usó en material de ventas o marketing para el modelo de producción.[4](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-LammSSI94-95-4)​

El DeLorean se caracteriza por su carrocería con [puertas de ala de gaviota](https://es.wikipedia.org/wiki/Puertas_de_ala_de_gaviota) y paneles de [acero inoxidable](https://es.wikipedia.org/wiki/Acero_inoxidable) sin pintura. Es muy conocido por su aparición en la [trilogía](https://es.wikipedia.org/wiki/Trilog%C3%ADa) de películas de [*Back to the Future*](https://es.wikipedia.org/wiki/Back_to_the_Future); después de aparecer en esas tres películas, el DeLorean se convirtió en un objeto de culto.[5](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-regresodelorean-5)​[6](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-cocheadelantadotiempo-6)​

El primer [prototipo](https://es.wikipedia.org/wiki/Prototipo_de_autom%C3%B3vil) apareció en [1976](https://es.wikipedia.org/wiki/1976) y la producción empezó oficialmente en [1981](https://es.wikipedia.org/wiki/1981) en la fábrica que DMC tenía en [Dunmurry](https://es.wikipedia.org/wiki/Dunmurry" \o "Dunmurry), en [Irlanda del Norte](https://es.wikipedia.org/wiki/Irlanda_del_Norte) ([Reino Unido](https://es.wikipedia.org/wiki/Reino_Unido)). Durante su producción se cambiaron varios aspectos del automóvil, como el estilo del capó, las ruedas y el interior.

Al menos 8.500 DeLorean fueron fabricados antes de que la producción finalizase en [1982](https://es.wikipedia.org/wiki/1982). En [2007](https://es.wikipedia.org/wiki/2007) se estimaba que aún existían 6.500 de ellos.[5](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-regresodelorean-5)​[7](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-deloreanbackpresent-7)​

El DMC DeLorean es muy conocido por su aparición como [máquina del tiempo](https://es.wikipedia.org/wiki/M%C3%A1quina_del_tiempo_DeLorean) en la [trilogía de *Back to the Future*](https://es.wikipedia.org/wiki/Back_to_the_Future_(trilog%C3%ADa)) (*Regreso al futuro* en [España](https://es.wikipedia.org/wiki/Espa%C3%B1a) y *Volver al futuro* en [Hispanoamérica](https://es.wikipedia.org/wiki/Hispanoam%C3%A9rica)), unas películas de [ciencia ficción](https://es.wikipedia.org/wiki/Ciencia_ficci%C3%B3n) dirigidas por [Robert Zemeckis](https://es.wikipedia.org/wiki/Robert_Zemeckis) y protagonizadas por [Michael J. Fox](https://es.wikipedia.org/wiki/Michael_J._Fox) y [Christopher Lloyd](https://es.wikipedia.org/wiki/Christopher_Lloyd). La razón principal de que fuese elegido el DeLorean fue que estaba diseñado de forma idónea para incluir la broma sobre la familia de granjeros que lo confunden con una nave espacial en la [primera película](https://es.wikipedia.org/wiki/Back_to_the_Future). La máquina del tiempo fue diseñada por Ron Cobb, Michael Scheffe y Andrew Probert.[56](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-Motor25delorean-56)​

Durante el rodaje de la trilogía se utilizaron seis unidades del DeLorean,[56](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-Motor25delorean-56)​ además de un modelo de fibra de vidrio a tamaño real para simular el vuelo en el aire y otro a escala para rodar varias tomas. Los autos usados en *Back to the Future* tenían el motor V6 original (cuyo sonido en la película proviene del motor V8 de un [Porsche 928](https://es.wikipedia.org/wiki/Porsche_928)).[57](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-Bttfcom-57)​ En [*Back to the Future Part III*](https://es.wikipedia.org/wiki/Back_to_the_Future_Part_III) fueron usadas dos unidades equipadas con motores [Volkswagen](https://es.wikipedia.org/wiki/Volkswagen) y chasis de [buggy](https://es.wikipedia.org/wiki/Buggy),[57](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-Bttfcom-57)​ y en una tercera unidad fueron colocados explosivos para destruirla en el final de la película, cuando un tren golpea la máquina del tiempo y la destroza.[57](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-Bttfcom-57)​

Solamente tres de los seis automóviles usados en las películas aún existen.[58](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-bttf3deloreanwherearethey-58)​ [Universal Studios](https://es.wikipedia.org/wiki/Universal_Studios) posee dos de los coches restantes, los cuales usa de vez en cuando en exposiciones o para otras producciones.[58](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-bttf3deloreanwherearethey-58)​ El último, usado en *Back to the Future Part III*, fue restaurado y salió a subasta en noviembre de 2011,[59](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-bttf3deloreanwhichcar-59)​[60](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-60)​ siendo vendido por US$ 541.200 en diciembre de ese mismo año.[61](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-61)​

En el año 1995, el empresario inglés Stephen Wynne fundó una pequeña empresa dedicada a las reparaciones de automóviles DeLorean. En sus inicios, su lugar de trabajo era un pequeño garaje situado en [Houston](https://es.wikipedia.org/wiki/Houston) ([Texas](https://es.wikipedia.org/wiki/Texas), [Estados Unidos](https://es.wikipedia.org/wiki/Estados_Unidos)).[5](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-regresodelorean-5)​ El negocio fue creciendo y la compañía de Wynne estableció su sede en [Humble](https://es.wikipedia.org/wiki/Humble_(Texas)" \o "Humble (Texas)), [Condado de Harris (Texas)](https://es.wikipedia.org/wiki/Condado_de_Harris_(Texas)). Wynne compró la marca registrada en el logotipo estilizado de DMC, junto con el inventario de piezas restantes de la DeLorean Motor Company original.[62](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-62)​[63](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-63)​

Tras la aprobación de la Ley de fabricación de vehículos de bajo volumen en diciembre de 2015 (que permitía que las marcas que fabricaran menos de 325 unidades no tuvieran que pasar por los trámites regulatorios que pasan las grandes empresas) DMC Texas anunció que planeaba producir réplicas de autos DeLorean. DMC anticipó la producción de aproximadamente 50 vehículos por año durante seis años con un precio [minorista](https://es.wikipedia.org/wiki/Minorista) estimado de US $ 100000.[64](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-64)​ No obstante, DMC Texas encontró obstáculos como la reproducción de piezas (ya que no hay más disponibles en el inventario) y encontrar un proveedor de motores.[65](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-65)​ Debido a los retrasos de la NHTSA en ratificar la ley, finalmente se decidió cancelar el plan para construir DeLorean modernizados. Se ha discutido sobre la construcción de una versión mejorada del DeLorean original producido por DMC Texas para conmemorar el 40 aniversario, pero no se han publicado detalles.[66](https://es.wikipedia.org/wiki/DMC_DeLorean#cite_note-66)

El **Dodge Charger** es un [automóvil deportivo](https://es.wikipedia.org/wiki/Autom%C3%B3vil_deportivo) de [tamaño mediano](https://es.wikipedia.org/wiki/Tama%C3%B1o_mediano_(autom%C3%B3vil)), producido por el fabricante estadounidense [Chrysler](https://es.wikipedia.org/wiki/Chrysler) y vendido bajo la [división](https://es.wikipedia.org/wiki/Filial) [Dodge](https://es.wikipedia.org/wiki/Dodge), de 1966 a 1978. Estaba basado en la plataforma "B-body" de Chrysler, la misma que compartía con el [Dodge Coronet](https://es.wikipedia.org/wiki/Dodge_Coronet) y con los [Plymouth](https://es.wikipedia.org/wiki/Plymouth_(autom%C3%B3viles)) medianos como el [Plymouth Satellite](https://es.wikipedia.org/wiki/Plymouth_Satellite) y el Belvedere.

La producción total para 1970 fue de 49 768 coches. De los cuales 10 337 sorpresivamente eran R/T. Se seguía vendiendo bien en comparación con los modelos 1966-67, aunque las ventas cayeron hasta un poco más de la mitad de lo habían sido en 1968 y hubo menos de la mitad en 1969 con gran desempeño.

El estándar venía con el Slant-six de 225 plg³ (3,7 litros) o el V8 de 318 plg³ (5,2 litros), con tres velocidades, asientos de banca de vinilo, alfombrillas de pila profunda, volante de tres rayos con el botón de la bocina por separado, frenos autoajustables, [neumáticos](https://es.wikipedia.org/wiki/Neum%C3%A1tico) con cinturón de [fibra de vidrio](https://es.wikipedia.org/wiki/Fibra_de_vidrio), suspensión heavy duty (de servicio pesado) con barras de torsión frontales, barra estabilizadora frontal y ballestas traseras, protectores de parachoques traseros, faros ocultos y un tapón de combustible de llenado rápido. El [freno de estacionamiento](https://es.wikipedia.org/wiki/Freno_de_estacionamiento) era accionado con un pedal.

Los Charger 500 agregaron asientos baquet, un reloj y [molduras](https://es.wikipedia.org/wiki/Moldura) de labio de rueda. En el R/T el reloj era opcional, mientras que agregó el motor de 440 plg³ (7,2 litros) con 4 bocas y [escapes](https://es.wikipedia.org/wiki/Tubo_de_escape) dobles; transmisión automática generalmente más rápida en carreras; frenos de tambor heavy duty (de servicio pesado); llantas F70 de 14 pulgadas (35,6 cm) con neumáticos de flanco blanco; paquete de conducción R/T; salpicadero de imitación tipo nuez simulada; [limpiaparabrisas](https://es.wikipedia.org/wiki/Limpiaparabrisas) de tres velocidades y rayas deportivas.

* [Vin Diesel](https://es.wikipedia.org/wiki/Vin_Diesel) es *[Dominic "Dom" Toretto](https://es.wikipedia.org/wiki/Dominic_Toretto" \o "Dominic Toretto)*, un corredor callejero profesional y líder de los secuestradores. Vive solo con su hermana Mia y su padre era un corredor de automovilismo profesional, que fue asesinado en una carrera por un compañero piloto llamado Kenny Linder. Su coche se estrelló en la pared y se quemó. Dom golpeó a Linder con una llave inglesa, y fue desterrado de los circuitos de automovilismo de por vida. Después de eso, se convirtió en un corredor callejero. Él usa un [Mazda RX-7 FD3S Veilside](https://es.wikipedia.org/wiki/Mazda_RX-7) 1993 rojo y un [Honda Civic EJ1 Turbo](https://es.wikipedia.org/wiki/Honda_Civic) 1995 negro y tiene un [Dodge SuperCharger R/T](https://es.wikipedia.org/wiki/Dodge_Charger) 1970 de su difunto padre en su garaje.

El Mitsubishi Eclipse fue fabricado por [Mitsubishi Motors](https://es.wikipedia.org/wiki/Mitsubishi_Motors) y [Chrysler Corporation](https://es.wikipedia.org/wiki/FCA_US), ahora llamada [Stellantis](https://es.wikipedia.org/wiki/Stellantis" \o ").

El Eclipse ha pasado por cuatro distintas generaciones. Las dos primeras están relacionadas de manera cercana y comparten varias partes, mientras que la tercera generación está basada en una nueva plataforma y la mayoría de sus componentes son distintos a los Eclipses de primera y segunda generación. La cuarta generación fue puesta a la venta en junio de 2005.

La segunda generación mantuvo el objetivo de mercado de la primera, pero tuvo un importante rediseño y tenía diferentes motores en sus versiones. Sin duda es el Eclipse más popular de todas las generaciones, principalmente en el mercado joven menor de 25 años. Aparte de las versiones de techo duro también fue introducida una variable descapotable; esta serie salió a la luz como versión Spyder a mitad del año 1995.

El motor atmosférico era una versión del motor del Chrysler Neon, fabricado por Chrysler y distribuido e instalado en las instalaciones de [Diamond Star Motors](https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Diamond_Star_Motors&action=edit&redlink=1" \o "Diamond Star Motors (aún no redactado)).

El coche que sale en la película era un Mitsubishi Eclipse RS 420A de 1995 con una potencia de más de 210 CV con las modificaciones pertinentes de aquella época en la que primaba el tuning, como la modificación de la carrocería y también el gran motor que se posicionaba en la parte izquierda del capó. En aquellos tiempos este fue el primer coche que salía en la saga de "A todo gas" y tuvo una excelente aceptación por parte del público.

Desde que debutó el 4 de julio de 1954 en Reims, con triunfos de Juan Manuel Fangio, hasta su retiro de las pistas el 16 de octubre de 1955 en la Targa Florio (Sport), la fábrica Mercedes Benz compitió en 20 pruebas, catorce de F1 y 6 en Sport. De las 20 participaciones, la firma alemana logró 16 victorias, se retiró estando en punta en las 24 Hs. de Le Mans, en 1955 y sufrió 3 derrotas: Silvestone (1954), España (1954) y Mónaco (1955). De las 16 victorias 11 corresponden a Fangio, 4 a Stirling Moss y 1 a Karl Kling.

En la F1, participaron en 14 pruebas entre 1954 y 1955, de los 46 autos que largaron llegaron 30 a la meta, los 16 abandonos fueron 3 por accidentes y el resto por fallas mecánicas. Lograron 11 victorias, 7 segundos puestos, 4 terceros, logrando el récord de vuelta en 11 oportunidades y 8 Pole Position. En una oportunidad hicieron el 1-2-3-4, una vez el 1-2-3 y cinco veces el 1-2.

En Sport compitieron en seis carreras y salvo Le Mans (1955) que se retiraron estando en punta y por el accidente de Levegh, ganaron todas con el modelo 300 SLR, que era idéntico al de F1, aunque el habitáculo tenía 2 asientos y el motor era de 3 litros. Vencieron en las 1000 Millas, Tourist Trophy, Suecia y Targa Florio. Del total de 18 autos que largaron solo 2 no llegaron.

ercedes Benz volvió a las carreras de F1 en 1954 con un auto muy avanzado tecnológicamente. Además de contar con gran apoyo técnico y financiero, Mercedes tenía la experiencia de haber dominado todas las competencias en las que había participado.

Al mejor estilo alemán, Mercedes estableció un grupo de diseño integrado por técnicos encargados de evaluar nuevas soluciones de ingeniería y la viabilidad de su aplicación al auto de carreras. El modelo W196 (apodado Flecha de Plata por su color plateado) debutó en el Gran Premio de Francia en 1954.

El auto, en su versión totalmente carrozada, lucía totalmente despampanante, un tipo de vehículo nunca antes visto. El avance aerodinámico era notable con respecto a sus rivales.

El motor también era pura innovación. Se trataba de un 8 cilindros en línea de 2.496 cm3 inclinado a 37 grados para reducir la altura de la sección frontal. El impulsor contaba además con inyección directa de combustible y sistema desmodromic. Los frenos eran a tambor pero ubicados dentro del diámetro de las llantas

El Mercedes Benz W196 abrió la temporada en la versión con carrocería entera. Así el argentino Juan Manuel Fangio ganó el Gran Premio de Francia en Reims. Pero la carrera siguiente en Silverstone (Inglaterra) fue un bochorno para Mercedes, donde los autos carrozados demostraron ser poco ágiles.

Estudiando los resultados, el equipo Mercedes decidió utilizar los autos con ruedas descubiertas excepto en los pocos circuitos de máxima velocidad, donde sus carrocerías grandes obtendrían ventajas aerodinámicas sobre los autos rivales.

Mercedes W196 de Fangio

Mercedes W196 de Fangio

En la temporada de 1954 el equipo Mercedes confió en los talentos de Fangio, quien ganó cuatro Grandes Premios: Francia, Alemania Suiza e Italia. En los dos Grandes Premios restantes, Inglaterra y España, el piloto argentino condujo el W196 mejor ubicado en la grilla final. Mientras que sus compañeros de equipo manejaron en otro nivel, obteniendo un solo segundo puesto y resultados no muy satisfactorios.

Para 1955 Fangio contaba con un nuevo compañero de equipo: el gran piloto Stirling Moss. Ahora Mercedes podía aspirar a los mejores resultados con dos astros tras los volantes de los W196.

Los coches fueron mejorados técnicamente. Se trabajó muy detalladamente para 1955 y eso trajo buenos resultados nuevamente. La meticulosidad de los ingenieros alemanes llegó hasta el punto de construir tres chasis diferentes con distintas distancias entre ejes. Este recurso fue pensado especialmente para cada tipo de circuito en donde corrían las carreras de Fórmula 1.

El campeón argentino Fangio ganó nuevamente cuatro Grandes Premios para coronarse Campeón del mundo por segundo año consecutivo. Mientras tanto, el piloto Stirling Moss obtuvo una victoria en el Gran Premio británico fue subcampeón.

Daimler-Benz retiró el equipo de carreras de Mercedes de las competencias al final la temporada 1955 con un porcentaje de victorias del 75 por ciento, cifras espectaculares en el automovilismo deportivo.