

Ágazati alapvizsga

Weboldalak kódolása

vizsgafeladatsor

Informatika és távközlés ágazathoz

2024. június 10.

Szerző: Anonymouse

Weboldalak kódolása – Magyar motorkerékpárok

40 pont

A forrásban található egy befejezetlen reszponzív oldal, amely részletesebben bemutatja a Magyar gyártmányú motorkerékpárokat. A mintának és a leírásnak megfelelően módosításokat kell elvégeznie a weboldalakon és a hozzá tartozó CSS stíluslapon!

Nyissa meg az index.html, panni.html és style.css állományokat és a feladatleírásnak megfelelően végezze el a módosításokat!

1. A weboldalak karakterkódolása utf-8 legyen és állítsa be az oldalak nyelvezetét magyarra! A böngésző fölön megjelenő cím egyezzen meg az oldal főcímével!
2. A Bootstrap stíluslap hozzá lett csatolva a weboldalakhoz, de sajnos a style.css stíluslap nem. A weboldalak fejrészében helyezzen el hivatkozást a css mappában található style.css stíluslapra a már meglévő Bootstrap stíluslap hivatkozása alá!
3. A header HTML elemhez tartozó elemkijelölőt módosítsa úgy, hogy a fejléc magassága legyen 350 pixel nagyságú! A fejléc háttérképének állítsa be a meray500.jpg képfájlt!
4. A főcím elemkijelölőjében állítsa be a következőket:
 - a. A háttérszín beállítását módosítsa úgy, hogy a szín 25%-ban legyen áttetsző!
 - b. A főcím betűtípusa legyen Verdana, betű színe pedig zöld (#416618)!
 - c. A cím legyen félkövér stílusú!
5. Készítsen egy navbar nevű osztálykijelölőt, amely segítségével állítsa be a menü háttérszínét világos koral színűre (#f08080)!
6. A weboldalak menüjét egészítse ki egy új „További információ” menüponttal, amely <https://magyarjarmu.hu/category/motorkerekparok/> oldalra mutat! Állítsa be, hogy a linkre kattintva az oldal új lapon jelenjen meg a böngészőben!
7. A 2-es szintű címsorokra a következő formázásokat állítsa be a stíluslapon:
 - a. A betű színe és szegély színe egyezzen meg a főcím betűszínével!
 - b. Az alcím bal oldalára helyezzen el egy 3 pixel vastag pontozott stílusú szegélyt!
 - c. Az alcím legyen kiskapitális stílusú!
 - d. Az alcím belső margóját állítsa függőleges irányba 5 pixel nagyságúra, míg vízszintes irányba 15 pixelre!
8. A motorkerékpárok képei jelenleg 2 oszlopos elrendezésben jelennek meg kisméretű, valamint nagyméretű eszközöktől felfele is (wireframe_2oszlopos.png). Módosítsa úgy a rácsszerkezetet, hogy nagyméretű eszközöktől felfele 3 oszlopos elrendezésben jelenjenek meg a gyümölcsök (wireframe_3oszlopos.png)!

9. Mindkét oldalon megjelenő képek legyenek reszponzívak! Továbbá alkalmazza az img-thumbnail osztálykijelölőt is a képekre!

10. A Panni robogó sajnos hiányzik a motorok közül, ezért készítse el a többi motorkerékpár oszlopához hasonlóan a Panni robogó oszlopát is, amelyet illesszen be a Pannónia TLB és a Pannónia P20 motorkerékpárok közé! A kimaradtmotor.txt fájlban találja a szükséges szöveges forrást, a képet pedig az img mappában találja panni.jpg néven!
11. A „Részletesen a Panniról” szöveg részletet helyezze el egy külön bekezdésbe, amelyet Bootstrap stílussal igazítson jobb oldalra! A szövegből készítse egy hivatkozást, amely a panni.html fájlra mutat! A hivatkozásra alkalmazza a btn és a btn-outline-info Bootstrap osztálykijelölőket!
12. HTML tag segítségével mindkét oldalon a „Panni robogó” alcímhez tartozó első bekezdésben emelje ki a „Panni” első előfordulását félkövéren, míg a hozzátartozó, zárójelben található „robogó” kifejezését dőlt stílussal!
13. Mindkét oldalon a „Panni robogó” alcímhez tartozó első bekezdésben a „Panni robogó” első előfordulásához rendeljen hivatkozást a <https://www.origo.hu/auto/2013/05/egri-leanyka-panni-r50-1960-veteran-teszt> webcímre. (A megnyitott weboldal új böngésző lapfülön legyen elérhető).
14. A 3-as szintű alcímeket igazítsa középre és betűmérete az alapértelmezett betűmérethez képest 30%-kal legyen nagyobb! Az alcímek betűritkítésének mértékét állítsa be 1 pixel nagyságúra!
15. Készítsen egy elemkijelölőt a bekezdésekhez! A bekezdések sorkizárt igazításúak legyenek, és első sor behúzásának mértékét állítsa be 15 pixel nagyságúra!
16. Az index.html oldal „További magyar motorkerékpár típusok” alcímhez tartozó motornevekből készítse egy számozatlan felsorolást!
17. A lista elemekhez tartozó elemkijelölőt módosítsa úgy, hogy az elemeket úsztassa balra! A lista elemek bal oldali margóját állítsa be 40 pixel nagyságúra!
18. A panni.html oldalon található táblázatban módosítsa a következőket:
 - a. A táblázat fejlécében az adatcellákat cserélje le fejléccellákra!
 - b. A táblázat fejlécének első sorában lévő cellákat egyesítse!
 - c. A table HTML elemre alkalmazza a table és table-striped Bootstrap stílusokat!
 - d. A stíluslapban a táblázat elsősorához tartozó stílusdefiníciót bővítse ki úgy, hogy a betűk nagybetűsek legyenek!
19. A motorkerékpár képekre kattintva a webböngésző nyissa meg az eredeti képeket!
20. Ellenőrizze munkáját!
 - a. A két HTML oldalt validálja a <https://validator.w3.org/> oldalon! Az eredményről készítse pillanatképeket, amelyeket mentsen el indexValidalas és motorValidalas néven!
 - b. A stíluslapot ellenőrizze <https://jigsaw.w3.org/css-validator/> oldalon! Az eredményről készítse pillanatképet és mentse el styleValidalas néven!

index.html minta



MAGYAR FEJLESZTÉSŰ MOTORKERÉKPÁROK

Az első magyar motorkerékpárt Bánki Donát készítette 1894-ben. Az első belső égésű motor tervei (1900-ban) Csonka Jánosnak köszönhető, és a járműveket a Ganz Gyárban gyártották le.

Sok magyar próbálkozott motorkerékpár építéssel. Csak néhány: Dedics Ferenc, Hóra Nándor, Poszert Károly... Az első nagy sikert a WM TURÁN, majd a CSEPEL hozta az 1930-as években. A motorokkerékpárok sikere a Mérey testvérek nevéhez fűződik. Sok magyar próbálkozott motorkerékpár építéssel. Csak néhány: Dedics Ferenc, Hóra Nándor, Poszert Károly... Az első nagy sikert a WM TURÁN, majd a CSEPEL hozta az 1930-as években. A motorokkerékpárok sikere a **Mérey testvérek** nevéhez fűződik.

Az országban több motorgyártó is üzemelt: Csepelen Pannóniákat, Zuglóban Danuviákat, Egerben Bervákat gyártottak.

A MAGYAR MOTORKERÉKPÁR GYÁRTÁS HŐSKORA



Csepel 125

A D-Csepelek története egészen 1949-ig nyúlik vissza. Ugyanis ekkor kezdték el gyártani a Csepel 125-ös típust, amely 1949-től '54-ig maradt gyártásban a Weiss Manfréd Acél- és Fémművekben (1950-ben államosították a gyárat, új neve Rákosi Mátyás Vas- és Fémművek lett) A Csepel 125-ös tervezése Jurek Aurél nevéhez fűződik.



Mátra

A Mátra Urbach László által, 1939 és 1949 között gyártott, -akkori- „kismotorkerékpárja” a magyar motorkerékpár-ipar egyik, legnagyobb sikertörténete.

Legelőször 100 cm³-rel, majd a továbbiakban 123 cm³-rel is jött létre a márkából. A konstrukciókat tökéletesítendő minden versenyen elindultak.



Danuvia DV 125

1958-tól beindult az időközben Danuvia DV 125 nevet kapott motorkerékpár nagy sorozatú gyártása és forgalmazása. A D-Csepelnél korszerűbb formájú, nagyobb teljesítményű motor gyorsan népszerűvé vált.



Pannónia TLB

A Pannónia közvetlen elődjének a Csepel 250 típusú motorkerékpár tekinthető. Ezt 1950-ben kezdték el gyártani, először ikerdugattyús motorral, majd később, 1951-től megjelent az egydugattyús változat. Ennek motorblokkja külsőleg egyezett az első Pannónia-típus, a TL blokkjával, de belül már eltérések voltak, főképp a láncos primerhajtás és a Pannónia hátrafelé forgó főtengelye miatt.



Panní robogó

A Panninak nem volt közvetlen elődje. Bár már korábban is készültek itthon segédmotoros kerékpárok, robogókat nem gyártottak addig.

A **Berva** alapú, egyetlen hazai gyártású klasszikus ötvenes **Panní robogó** divatos és drága volt. Ma már ritka kincs.

[Részletesebben a Panniról](#)



Pannónia P20

A Pannónia P20 képességeit a használati útmutató is előre jelzi: "Tudjuk, hogy Kedves Vevőnk azért választotta a Pannónia P20 típusú motorkerékpárt, mert szeret 100 km-en felüli sebességgel motorozni, mert szeret elsőnek indulni, ha a lámpa zöldet jelez..., szereti ha előzés közben motorja egy kis gázadásra "szárnyakat" kap."

TOVÁBBI MAGYAR MOTORKERÉKPÁR TÍPUSOK

Méray-Jap Csepel Turán Berva Tünde Danuvia MOTO-CROSS Pannónia P21 Pannónia T5 Csepel Túra 100

panni.html minta



PANNI ROBOGÓ

A **Panni robogó**, bár viszonylag kicsi és könnyű (üresen 58, teljes terheléssel 145 kilo), 190 centis magassággal sem kényelmetlen. A kormány széles, a lábtartó trepni sem keskeny, az öreg ülőszivacs még bírja. A váltókkal annak ellenére nem nehéz a munka, hogy érezni kell a kapcsolási pontokat, szerencsére a kuplung nem kőkemény.

Noha úgy tartják, a Panni (a Bervával együtt) nem volt a minőség csúcsa, a kedves formájú apróság valószínűleg sok veterános szívébe belopta, belopja magát. Ráadásul ma már ritkaságnak számít, és az árát is nagyon jól tartja.



FELÉPÍTÉS

Elöl gumirugós, rövid lengőkarpár a felfüggesztés, hátul két rugós tagra támaszkodik a lengóvilla. A 16 colos (tehát a Berváénál kisebb) kerekekben egy-egy fél fékdobot találunk, gyengék. A Panninál a hátsó fék pedálos, a Berván kontrás. Bár a nyugati gépekre (nem ritkán még az ötvenesekre is) jellemzően két utasra formázott ülést szereltek, a Pannira csak egy lekerekített puffot tettek. Van viszont cserébe hosszú, kisebb koffert vagy gyümölcsösládát is elbíró csomagtartó hátul, és egy ötletes szatyortartó kallantyú elöl, a kormány alatt.

MEGHAJTÁS ÉS FELÜGGESZTÉS

Erőátvitel: kétfokozatú, kézi kapcsolású váltó, láncajtás. Négylamellás olajfürdős tengelykapcsoló. **Felfüggesztés:** elöl gumirugós, rövid lengőkarpár, hátul lengóvilla, oldalanként egy-egy rugós taggal. Elöl-hátul bowdenes működtetésű dobfékek. **Felépítmény:** acél csöváz, sajtolt acél burkolatokkal és acél első sárvédővel. Hosszúság x magasság: 1850 x 980 mm. Tengelytáv: 1170 mm. Ülésmagasság: 760 mm.

Forrás: Dongó, Berva, Panni. Budapest, OldTimerPress, 2002. III. (Fragó László) [ISBN 9789632021713](#)

| PANNI R50 (1960) ADATLAP | | | | | | | |
|--------------------------|-----|--------------|-------------|--------------------|-----------|----------|-------------|
| üzemmód | ccm | teljesítmény | saját tömeg | maximális sebesség | üzemanyag | hűtés | fogyasztás |
| kétütemű | 50 | 1,8 LE | 58 Kg | 45 Km/h | keverék | léghűtés | 2,2 l/100Km |