

Népautók

A XX. századi technikai fejlődés egyik mozgója és ugyanakkor eredménye a nagyfokú motorizáció. A folyamat – mennyiségileg – akkor lépett nagyot előre, amikor megjelentek a népautók. Bár neve alapján valójában csak a német Volkswagen „bogar” volt az, de a francia Citroën „kacsa” és az olasz Fiat 500 ugyanolyan fontos lépcső volt az autózás mindennapossá válásában.

A forrás mappában található állományok és mappák:

- `nepauto_forras.txt` (a dokumentumok szövege UTF-8 kódolással),
- `img/citroen_2cv`, `img/fiat_500.jpg`, `img/vw_bogar.jpg`
- `nepautoforras.txt`
- `nepautok.css`, néhány formázást már tartalmaz

Az Ön feladata, hogy a minta és a leírás alapján a népautókat bemutató weboldalak végleges formáját elkészítse.

1. Hozzon létre weboldalt `nepautok.html` néven! Az oldal nyelvét állítsa be magyarra, a karakterkódolást UTF-8-ra! A böngésző címsorában megjelenő cím szövege „Három igazi népautó” legyen!
2. Az oldal teljes szövege legyen sorkizárt!
3. A linkek színe minden állapotban legyen `darkgray`, háttérszínük `lightgray` és ne legyenek aláhúzva! Ha a hivatkozás fölé visszük az egeret, akkor a szöveg színe változzon `chocolate` színre!
4. Az oldal teljes tartalmát a `nepautoforras.txt` állományból másolja ki, és helyezze el egy keretben, amire alkalmazza a CSS állomány `#container` azonosítóját! Állítsa be a keret szélességét 700 képpontra, középre igazítva, alul és felül 50 képpontos margóval!
5. Az első sorra állítson egyes szintű címsort, a három népautó nevére kettes szintű címsort!
6. A szöveg többi részén alakítsa ki a bekezdéseket a mintának megfelelően!
7. Az autók leírásának végén található forrás címeket alakítsa hivatkozássá, melyek új ablakban nyíljanak meg!
8. A népautók kettes szintű címsorai elé illesszen be egy-egy vízszintes vonalat!
9. A Volkswagennél Barényi Béla nevét emelje ki félkövér karakterekkel!
10. Az autók gyártási adatai és a címsorok közé szúrja be képüket! A képet és a gyártási adatokat foglalja egy keretbe, amit lásson el egy `.img-box` nevű CSS osztállyal!
11. Az `.img-box` CSS osztályban állítsa be a következőket:
 - doboz szélességét 200 képpontra,
 - háttérszínét `#eee` szürkére,
 - állítson be 10 képpontos belső margót
 - szegélyezze a dobozt 1 pixeles, `#999` színű folytonos szegéllyel.
 - a bekezdések legyenek vastag betűsek
12. A létrehozott dobozokat úsztassa jobbra illetve balra a mintának megfelelően, a `.left` és `.right` már meglévő CSS osztályok segítségével! Módosítsa úgy az osztályokat, hogy a kép széle és a szöveg között legyen 10 képpont távolság!

13. **BÓNUSZ feladat:** A reszponzív megjelenítéshez állítsa be, hogy az oldalt tartalmazó hasáb *maximum* 700 képpont széles legyen. Hozzon létre média lekérdezést, és állítsa be, hogy 576 képpont alatti felbontásnál a `.img-box` doboz ne legyen úsztatva, hanem legyen 90% széles és középre igazított! A kép mindig töltsse ki a doboz teljes szélességét!

Minta:

A minta – a könnyebb áttekinthetőség miatt – a valóságnál kevesebb szöveget tartalmaz, ezért az oldalról ne töröljön semmit!

Három igazi népauto

Volkswagen bogár



A VW Bogár története az 1930-as évek nyúlik vissza, amikor Németország nemzetiszocialista vezetése széles néprétegek számára elérhető népauto gyártását tűzte ki célul. Az autó fejlesztésében jelentős szerepet játszott Ferdinand Porsche, akit a Bogár megteremtőjeként tartanak számon. A Bogár fejlesztése azonban korábban nyúlik vissza. **Barényi Béla** már 1925-ben készített részletes tervek, amit azonban a Porsche család hosszú időn keresztül vitatott, mivel ők Ferdinand Porsché tartották az autó konstruktörének. Barényi csak az 1953-as bírósági ítélet után tudta szerzőségi jogait és ezzel igényeit érvényesíteni. Vitatott és nem véglegesen tisztázott Ganz József szerepe az "Ős Bogár" fejlesztésében. A Ganz első prototípusát a nürnbergi Ardie gyár építette 1930-ban.

Az autó szériagyártását a háború előtt már nem tudták elkezdni, mivel az 1938 májusában alapított wolfsburgi Volkswagen üzem még nem készült el. A háború alatt a gyárban katonai járműveket és egyéb katonai felszerelést gyártottak. Ezért az akkor Volkswagennek nevezett autó sorozatgyártását csak 1945 nyarán tudták elkezdni. 1945 végéig 1785 darab autó készült el, melyeket a megszálló erők, illetve a német posta kapott meg. 1946-tól a VW-t 5000 márkás áron magánszemélyek is megvásárolhatták.

Az utolsó, 3VWS1A1B54M905162-es alvázszámú Bogár 2003. július 30-án gördült le a szalagról Mexikóban.

http://hu.wikipedia.org/wiki/Volkswagen_Bogár

Citroën 2CV

A Citroën technikai színvonala a II. világháború előtt is az élmezőnyhöz tartozott, a technikusok, a mérnökök korszakalkotó megoldásokon törték a fejüket, és voltaképpen ebben a benzingőzös, fogaskerék-kattogós légkörben fogant azon ötlet, miszerint autóra (pontosabban autóra) kell ültetni az átlagembereket. Ez francia viszonylatban döntően a földműveléssel, gazdálkodással foglalkozó falusiakat jelentette, ám nekik különleges kocsi lett volna szükségük. A gyári séma valahogy így állt össze: képes legyen az autó négy embert és egy zsák krumplit 60 km/h-val elvinni, eközben fogyasztása ne haladja meg a 3 litert 100 kilométerenként, kezelése pedig ne okozzon gondot a legügyetlenebb vezetőnek sem. Fontos szerep hárult a rugózásra: a „négykerekű esernyőnek” úgy kell a szántóföldön keresztülhaladni, hogy a kosárba tett tojások nem törhetnek össze. A gondolatokat tettek követték, és elindult a TPV-projekt (Toute Petite Voiture), amelynek keretében 1939-ig több prototípus is készült.



Citroën 2CV
1948-1990
5,2 millió darab

A háború után a TPV-program új lendületet vett, de a mérnökök rádöbrentek, a régi úton nem mehetnek tovább – alumínium helyett acélra van szükség a karosszériánál, a motor legyen még egyszerűbb (ezért