

## A nepauto.html oldal elkészítése

1.

A böngésző címsorában megjelenő cím szövege „Három igazi népautó” legyen!

2.

Az oldal jellemzőinél állítsa be, hogy a háttérszín szürke legyen!

3.

Hozzon létre egy 3-oszlopos táblázatot, a táblázat 1000 képpont szélességű legyen, háttérszíne fehér!

Az első sor két szélső cellájának szélességét állítsa be 200 pontosra! Ebbe a táblázatba helyezze el a képeket és az autókról szóló szövegeket.

A táblázat 2 képpontos kék szegéllyel, a cellák 1 képpontos piros szegéllyel rendelkezzenek!

4.

Az első sor középső cellájába gépelje be a címet, egyes címsorral formázza, színe sötétkék (darkblue) legyen!

5.

A táblázat tartalmát formázza az alábbi leírásoknak – és a mintának – megfelelően.

A többi szövegnél nagyobb betűméretű bekezdéseket kettes vagy hármas címsorokkal formázza – méretüknek megfelelően!

A képek alatti szövegnél figyeljen a minta szerinti tördelésre és igazításra.


A leírásokhoz tartozó címeket és az első bekezdéseket barna (brown) színnel formázza. Alakítsa ki a bekezdéseket.

6.

Készítsen listát a VW 1500 Bogár modell műszaki adatairól, listajelként négyzetet használjon!

7.

Az autók leírásának végén található forrásmegjelöléseket alakítsa hivatkozássá!

<h2>Három igazi népauto</h2>	
	<h3>Volkswagen bogár</h3> <p>A VW Bogár története az 1930-as évekre 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 Porscht 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.</p> <p>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.</p> <p>Nem sokkal később megkezdődött VW exportálása az USA-ba, és a világ sok más országába. Ennek, illetve a "német gazdasági csodának" köszönhetően, amelynek a Volkswagen szimbóluma lett, a "bogártermelés" Wolfsburgban és számos más gyártó- és összeszerelő üzemben szerte a világban korábban elképzelhetetlen szintre emelkedett. Az USA-ban – a német piac után a legfontosabb VW piacon – nagy népszerűsége tett szert a Bogár az 1960-as években mint olcsó, az ottani fogalmak szerint takarékos autó, illetve mint az „ellenkultúra” megtestesítője szerepelt.</p> <p>A gyártásban nagy mérföldköhöz értek 1972. február 17-én, mert ekkor a Volkswagen Bogár eladott darabszámban megelőzte a Ford T-modellt. Az 1970-es évek elején az eladások csökkentek, mivel a Bogár számára egyre növekvő konkurenciát jelentettek a lényegesen korszerűbb kisautók. 1974-ben kezdődött meg az utódmodell, a VW Golf gyártása Wolfsburgban, és 1978-ban befejezték a bogár németországi gyártását. Ezután már csak Mexikóban és Braziliában gyártották. Németországban még 1985-ig tartotta kínálatban a VW a Bogarat.</p> <p>Osszesen 21 529 464 VW Bogarat gyártottak, amiből 15,8 millió darabot (ebből körülbelül 330 000 kabrió) gyártottak Németországban.</p> <p>Az utolsó, 3VWS1A1B54M905162-es alvázszámú Bogár 2003. július 30-án gördült le a szalagról Mexikóban.</p> <h4>Az 1967-es VW 1500 Bogár modell műszaki adatai</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hossz: 4079 mm</li> <li>▪ Szélesség: 1539 mm</li> <li>▪ Magasság: 1500 mm</li> <li>▪ Tömeg: 840 kg</li> <li>▪ Tengelytáv: 2400 mm</li> </ul> <p><a href="http://hu.wikipedia.org/wiki/Volkswagen_Bogár">http://hu.wikipedia.org/wiki/Volkswagen_Bogár</a></p>
	<h3>Citroën 2CV</h3> <p>A Citroën technikai színvonala a II. világháború előtt is az élmezőnyhöz tartozott, a technikusok, a mérnökök korszállító megoldásokon törtek a fejüket, és voltaképpen ebben a benzingőzös, fogaskerék-kattogós légkörben fogant azon ötlet, miszerint autóra (pontosabban autóra) kell tölteni az átlagembereket. Ez francia viszonylatban döntően a földműveléssel, gazdálkodással foglalkozó falusiakat jelentette, ám nekik különleges kocsira 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, közben fogyasztása ne haladja meg a 3 litert 100 kilométerenként, kezelése pedig ne okozzon gondot a legügyetlenebb vezetőnek.</p>

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 számföldön 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.

A háború után a TPV-program új lendületet vett, de a mérnökök rádöbbentek, a régi úton nem mehetnek tovább – alumínium helyett acélra van szükség a karosszériánál, a motor legyen még egyszerűbb (ezért váltottak vízzel történő hűtésre), és legsürgősebben a formaterven kell csiszolni – mert a TPV-design bizony eladhatatlannak csúf. Utóbbi munkát az olasz Flaminio Bertoni vállalta el, aki később a DS megalkotásával is beírta magát az autótörténelem könyvébe.

A nagy pillanatra 1948-ban került sor, a Párizsi Autószalonon, lámpák és érdeklődő szempárok keresztütlátásán bemutatásra került a Citroën 2CV, az átlagember olcsó, megbízható, praktikus kisautója. Az elnevezés a francia adóbesorolásnak volt köszönhető, a „deux chevaux” kétlovasnak tüntette fel a kocsit, amely 2CV jelzésként megjelent mint típusnév. Az igény a borítékolható siker előrejelzését is felülmúlta, a termelés mennyisége valamikor az 1960-as években érte utol az igényeket – persze a Citroën addigra változtatott a konstrukción. A sajtó legtöbbször bántotta a hatalmas vászonteteje miatt guruló, esernyőnek is csúfolt autót. Kritizálták a spártai körülményeket, a 375 köbcentis, 9 lóerős motor gyengeségét – de mindez a vásárlókat nem érdekelte, egy VW Bogár árának majdnem a feléért végre a szegényebbeknek is jutott némi luxus, és beköszöntött a nálunk később Merkur korszakként ismert állapot: a megrendelt kocsura éveket kellett türelemmel várni, a használt példányok árai pedig a csillagos égig emelkedtek.

Bár a típusnévben mindvégig ott volt a ló, a köznyelv mégis egy másik háziállat képét ragasztotta az autóra – így lett a derék patásból kacsa. Franciaországon kívül Belgiumban, Argentínában, Chilében és Portugáliában is folyt 2CV-összeszerelés, míg némi képzavarral a Kacsa hattyúdala 1988 és 1990 között a legutóbbi helyszínen következett be. Az évtizedek során cirka 3,9 millió normál és 1,3 millió furgon került az utakra, és idestova két évtizeddel a gyártás leállítását követően a típus népszerűsége a mai napig töretlenül ível felfelé.

[http://www.autonavigator.hu/sztori/60\\_evez\\_a\\_citroen\\_kacsa-58](http://www.autonavigator.hu/sztori/60_evez_a_citroen_kacsa-58)



**Citroën 2CV**  
**1948-1990**  
**5,2 millió darab**

## Fiat 500



**Fiat 500**  
**1957-1975**  
**3,9 millió darab**

A Fiat Topolino két évtizedes, minden addignál ragyogóbb csillaga az 1950-es évek közepén áldozott le. Az ekkor gyártásba vett, Dante Giacosa tervezte 600-as félig-meddig az "Egérke" örökébe lépett, ám a torinói vállalat vezetői úgy gondolták, elfér a kínálatban egy még kisebb, még olcsóbb kocsi is. Az 1957 nyarán bemutatott kisautó, a Topolino hivatalos nevét, az 500-as jelzést kapta a Nuova megkülönböztetéssel kiegészítve. A tervező Giacosa volt, ami a formán is meglatátszott.

Csupán 13 lóerős motorja és két felnőtt szállítására alkalmas utastere tervezője szerint is csak egy fokkal nyújtott többet, mint az akkoriban hihetetlenül népszerű robogók. Hátnál egy vadonatúj, felültelepelt kéthengeres, a Fiat első léghűtéses erőforrása dolgozott, a hajtás szinkronizálatlan négyfokozatú váltón keresztül jutott el a tengelyre.

A csenevész motor és az igencsak korlátozott kapacitású utastér mellett az új típusnak még egy számottevő hiányossága volt: oldalablakait nem lehetett lehúzni. Az utasok mégsem érezték magukat egy elszigetelt konzervdobozban, mert a pillangóablak nyitható volt – amely a vezető oldalán bele is akadt a kormányba, és zárásáról is "elfeledkeztek" a mérnökök. Ha a terelőablak kevés volt, a vászonból készült tető a műanyag hátsó szélvédővel együtt fel lehetett göngyölni – így az első szélvédőtől egészen a motortérig fedetlen volt utastér.

A kezdeti magas ár miatt kevesen vásárolták. A Fiat vezetői idejekorán levonták a tanulságot: még 1957-ben kihozták a feljavított modellt, amelynek a Normale nevet adták, a gyártásban maradt "tesztgazdaságos" verzió pedig Economica néven élt tovább. A Normaléra már tettek díszlámpát, a fényszórót krómgyűrűbe foglalták, Nuova 500 feliratot biggyesztettek a géptetőre, valamint díszcsíkokat szereltek oldalra, a kilincs vonalában és az ablakok köré. A változás nem korlátozódott a külsőre: az aprócska hátsó tülepadot szivacsréteggel tették kényelmesebbé, más lett a műszerfal, a kárpitozás és a pedálok, az oldalablakokat le lehetett engedni, a motor pedig két lóerővel izmosabb lett. Ára ugyanannyi volt, mint a kezdeti verzióé, ezzel egyidejűleg az Economica ellenértékét 465 ezer lírára csökkentették. Sőt, egészen hihetetlen módon a vállalat hajlandó volt kifizetni a 25 ezer líra különbözetet a korábbi vásárlóknak.

<http://www.origo.hu/auto/veteran/20080204-fiat-500-tortenelme.html>

## Az index.html oldal elkészítése

8.

A böngésző címsorában megjelenő cím szövege „Népautók” legyen,

az oldal háttérszíne szürke (gray) legyen!

9.

Készítsen egy 4-soros, 5-oszlopos táblázatot, végezze el a szükséges cellaegyesítéseket.

A táblázat háttérszíne fehér (white).

10.

Az egyesített cellákban szereplő szövegeket gépelje be, vagy másolja be a nepautoforras.txt fájlból!

Formázza őket egyes szintű címsorként, és a címek színe sötétkék (darkblue) legyen!

11.


A táblázat első sorába az autók emblémáit ábrázoló képeket illessze be,

a többi sorban pedig a minta szerint illessze be a megfelelő képeket!

12.

Készítsen hivatkozásokat a három emblémára, melyek a nepautok.html fájl

Volkswagen bogár, Citroën 2CV és Fiat 500 címekre mutassanak!

Népautók				
		Citroën 2CV		
	Fiat 500			
			Volkswagen bogár	