

Motorkářství a jeho vliv na módní styl

Motorcycling and its influence on
fashion

Natalie Mikešová

Bakalářská práce
2005

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta multimediálních komunikací



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně

Fakulta multimediálních komunikací

Katedra prostorového designu

akademický rok: 2004/2005

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Natalie MIKEŠOVÁ

Studijní program: B 8206 Výtvarná umění

Studijní obor: Multimedia a design

**Téma práce: Praktická část: Sportovní celoholeňová obuv pro
motocyklový sport.
Teoretická část: Historický vývoj obuvi pro
motoristický sport.**

Zásady pro vypracování:

- 1. Vypracujte modelové řešení obuvi pro motoristický sport.
Realizovaný návrh jednoho páru obuvi ve spolupráci s fy UNITOP Bošany.**
- 2. Předložte kresebné návrhy kolekce obuvi, která je inspirována motocyklovým sportem,
– technika : tisk na plotru,
– formát 100 x 70 cm,**

Rozsah práce: viz Zásady pro vypracování
Rozsah příloh: viz Zásady pro vypracování
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

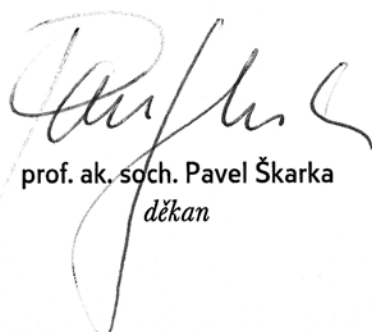
Seznam odborné literatury:

Katalogy firem. Motoristické časopisy. ČS normy pro užití obuvi v motoristickém sportu.

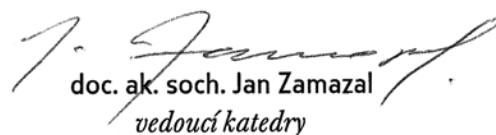
Vedoucí teoretické části: **Mgr. Miroslava Štýbrová**
Katedra prostorového designu
Vedoucí praktické části: **Ing. Jitka Baďurová**
Ústav inženýrství a hygieny obouvaní
Datum zadání bakalářské práce: **10. února 2005**
Termín odevzdání bakalářské práce: **20. května 2005**



Ve Zlíně dne 10. února 2005


prof. ak. soch. Pavel Škarka
děkan

L.S.


doc. ak. soch. Jan Zamazal
vedoucí katedry

ABSTRAKT

Abstrakt česky

Autorka v teoretické části mapuje motorizmus, motorky, motorkářskou výbavu z hlediska historie a současné produkce. Jednotlivé části výbavy typizuje podle vybraných produktů ze současné světové nabídky, třídí ji do účelových skupin, vyzdvihuje jejich specifické znaky, které se projevují v nynějších trendech. Přehled konkurence představuje nejznámější výrobce z branže.

Praktická část popisuje produkci slovenské firmy Unitop s r. o. Bošany, ve které vznikl i vzorek této obuvi, vyrobený na základě autorčiny vlastní kolekce.

Abstrakt ve světovém jazyce

In theoretical part the author describes motorcycling, motorbikes, motorbike apparel from the aspects of history and contemporary production. Each part of apparel is standardized according to selected products of up-to-date world offer and divides it into purpose-built groups and raise its unique signs, that are often seen in current fashion trends. Competition overview shows the best-known producers of this branch.

Practical part describes production of Slovak company Unitop Ltd. Bošany, where the selected sample of this kind of shoe was made and which was designed upon author's own collection.

Na tomto místě bych chtěla velice poděkovat vedoucímu bakalářské práce ing. Jitce Baďurové za odborné vedení, rady a připomínky, které mi poskytla a zároveň bych chtěla poděkovat vedení společnosti Unitop s.r.o., panu Slavomíru Majtásovi a Peteru Minarovičovi za poskytnutí cenných informací z oboru a realizaci praktické části práce.

Prohlašuji, že jsem na celé bakalářské práci pracovala samostatně a použitou literaturu jsem citovala.

Ve Zlíně, 20. 05. 2005

.....

Natalie Mikešová

OBSAH

OBSAH	6
ÚVOD.....	7
I. TEORETICKÁ ČÁST	9
1 MOTORKÁŘSTVÍ – SPORT A MOTORISTIKA V POČÁTCÍCH	10
1.1 MOTORKÁŘSTVÍ – DALŠÍ SPECIALIZACE	11
1.2 ODĚV, HELMY, OCHRANNÉ ČÁSTI A DOPLŇKY	14
1.2.1 Street Bike oděv a vybavení.....	15
1.2.2 Off-road apparel	23
1.2.3 Cruiser Appael	28
2 MOTORKÁŘSKÁ OBUV	34
2.1 VÝVOJ SPECIALIZOVANÉ OBUVI	34
2.2 SOUČASNÁ PRODUKCE MOTORKÁŘSKÉ OBUVI	37
2.2.1 Obuv na silniční motorky	37
2.2.2 Obuv na motokros a off-road	40
2.2.3 Chopperová obuv	42
2.2.4 Základní požadavky na motoristickou obuv – definice pojmů	44
2.3 POŽADAVKY PRO SYMPATEXOVOU OBUV	45
3 MOTORKÁŘSKÉ VLIVY NA MÓDU	48
3.1 Z HISTORIE MÓDY	48
3.2 SOUČASNÁ TRENDOVÁ OBUV A ODĚV	49
4 PŘEHLED KONKURENCE.....	55
II. PRAKTICKÁ ČÁST	59
5 FIRMA UNITOP S R. O.....	60
5.1 VÝROBNÍ POSTUPY	61
6 NÁVRHOVÁ ČÁST	64
ZÁVĚR.....	66
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	67
SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	69
SEZNAM OBRÁZKŮ	70
SEZNAM PŘÍLOH.....	71
PŘÍLOHA P I: VÝROBCI A POUŽÍVANÉ MATERIÁLY NA ODĚV.....	72
PŘÍLOHA P II: OCHRANNÉ PRVKY NA OBUVI.....	76

ÚVOD

Dynamická a rychle rozvíjející se společnost vyžaduje dynamičnost a efektivnost v pohybu a cestování. Vynikající formou cestování, sportu a životního stylu je motorkářství. Vyjadřuje lidskou touhu po individualitě, samostatnosti a svobodě spojené s prožitkem rychlosti a nebezpečí.

Motorkářství má samo o sobě mnoho podob – je to sport, kultura, móda. Nejedná se jen o jeden druh sportu a kultury, ale o více druhů, jejichž rozdílností a typizací se tato práce bude zabývat, ale také jeho vlivem na módu a trendy, které jsou stejně tak rozrůzněné. Práce bude sledovat počátky motorizmu, sportu a specializovaného oděvu a obuvi, jejich vlivu na módní inspirace a zpětné vazby módy na motorkářský outfit.

Ovšem najít dostatek informací o historii motorkářské obuvi je velice těžké – toto téma nebylo nijak formulováno a sepsáno do knižní podoby, informace jsou jen v minimální míře poskytnuté na internetu a celkově se vůbec netýkají historie obuvi.

Motorkářská obuv je úzce spojena s oděvem a je to velice specializovaná sportovní obuv, což se výrazně projevuje v jejím designu. Spojuje účelovost a sportovní vzhled. Tyto prvky, tak lákavé pro módní tvůrce, se často projevují a ovlivňují styly oblékání ulice. Výrazně to potvrdila minulá sezona podzim – zima 2004 – 2005 a v sezoně současné je to pozorovatelné též.

Práce bude sledovat nejen vývoj motorizmu a atributů s ním spojených, ale i vzájemné vlivy mezi oděvem, obuví a motorkami. Snaží se vysledovat jejich vzájemné propojení, kterým si jednotlivé oblasti výroby předávají impulzy pro formování kolekcí pro další sezony.

V praktické části se analýza projeví ideovou kolekcí, ze které bude vycházet výsledný produkt, tedy funkční motoristická obuv, splňující náročné účelové podmínky, a kolekcí určenou pro běžné nošení. Samotný výrobek vznikne ve spolupráci s firmou Unitop s r. o. Bošany.

Výsledkem práce bude všeobecné zmapování motoristické oblasti z hlediska historie, produkce oděvů a obuvi, jejich typizace a přehled současných výrobců. Zvláštní část se bude věnovat módnímu průmyslu čerpajícímu z této oblasti.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 MOTORKÁŘSTVÍ – SPORT A MOTORISTIKA V POČÁTCÍCH

Touha člověka po rychlém pohybu na zemi, ve vodě i ve vzduchu sahá až k prvopočátkům vývoje lidstva. Dlouhá staletí byly dva osvědčené a nedostižné dopravní prostředky - plachetnice na vodě a kůň po zemi; létání zůstávalo jen snem.

Vynález parního stroje znamenal převrat v lodní dopravě, dříve závislé na větru a umožňoval vznik a rozmach železnic, avšak pro silniční nebo dokonce terénní vozidla a zejména pak jednostopá, byl příliš těžký. Jakmile se ale dostává Ottův spalovací motor z počátečních obtíží, vznikají již automobily i motocykly.

Prvým motocyklem je stroj Gottlieba Daimlera z roku 1885, vystavený dnes v muzeu dvoudobých motocyklů na hradě Augustusburg v Německu. V mohutném dřevěném rámu s dřevěnými koly a ocelovými obručemi byl vestavěn čtyřdobý motor s výkonem 0,4 kW při 700 otáčkách za minutu. Čtyřdobé jednoválcové vzduchem chlazené motory s odpařovacími karburátory jsou základem stavby i dalších modernějších motocyklů, i když princip dvoudobého motoru byl objeven a patentován Francouzem Lenoirem v roce 1860.

Na přelomu století byly motocykly již tak spolehlivé, že je s nimi možno po dramatickém uvedení do chodu, ujet několik desítek kilometrů, a to stačí k tomu, aby se probudily lidské sportovní vášně.

První oficiální závod motocyklů byl uspořádán dne 21. května 1899 na silnici do vrchu Exelberg u Vídně. Další závody se následně objevovaly ve velkém množství. Již v roce 1904 byl v Praze ustaven "Český klub motocyklistů v království Českém". V roce 1907 byl odstartován první ročník Tourist Trophy na ostrově Man a v roce 1913 první ročník Mezinárodní šestidenní motocyklové soutěže ve Velké Británii.

V současné době má motocyklistika široký okruh obdivovatelů a účastníků. Kromě závodů, jichž je široká škála, se jezdci organizují v různých klubech, mají vlastní webové stránky, výstavy, veletrhy, společenské akce i setkání veteránů.

Jízdu na motocyklu upravuje vyhláška o provozu na pozemních komunikacích 361/2000 a ve většině bodů je společná i pro ostatní účastníky silničního provozu. [1]

1.1 Motorkářství – další specializace

V prvopočátku byl jeden model motorky – cestovního prostředku. Podle místa a způsobu použití se jejich konstrukce a vlastnosti začaly odlišovat, stejně tak jako jejich výroba a doplňky. Hlavními důvody tohoto rozdělení byly sport, cestování a životní styl z motocyklismu vycházející. Jednotlivé disciplíny vyžadovaly různá konstrukční řešení k optimálnímu přizpůsobení se podmínkám závodu nebo cesty.

V souhrnu by se dalo říci, že jedinou cestovní motorkou, která vychází z původního typu motorky (tak jak vznikla), je cruiser motorka. Jsou to motorky typu Harley-Davidson – tzv. „naháči“, bez vnějších krytů, odhalující jednotlivé části motorky. Jejich konstrukce odpovídá jejich cestovnímu, či spíše vyjížďkovému charakteru (cruise – z angl. zábavní plavba, plavba sem a tam, křižování). Motorka může mít na bocích větší stupačky pro pohodlné umístění nohou, větší motorky mají opěradla a někdy i druhou sedačku pro spolujezdce (za řidičem). Sezení na motorce je spíše v záklonu, s volně položenýma nohama před sebe, úrovně jsou před tělem. Tito motorkáři pořádají srazy, mají vlastní podniky (bary, kluby, hospody), kde se sjíždějí, často cestují ve skupinách. U nás je znám např. velký sraz na „Džbáně“ (rybník kousek od kraje Prahy). Vyjadřují tím volnomyšlenkářský způsob života, tak jako tomu bylo např. ve filmu „Bezstarostná jízda“, který tento styl přivedl k velké oblibě.

Mezi cruisery a sportovními motorkáři často kolují vtipy proti druhé skupině. Zatímco „harleyáři“ nejezdí příliš rychle, sportovními motorkářům se často říká „dárce orgánů“. Oblíbeným heslem cruiserů je „Lepší ségra v bordelu, než brácha na japonský motorce“.

Motoristický sport, stejně tak jako sport tomu předcházející – tj. dostihy by se také dal rozdělit do dvou skupin – na závod rychlostní (rovina) a terénní (překážkový). Kůň byl v jistém smyslu vynalezením motorky nahrazen jako obdobný individuální cestovní prostředek, stejně tak jako auto by mohl předcházet kočár.

Pro jízdy v terénu, kopečnatém, písčitém či bahnitém, byla vyvinuta tzv. off-road motorka (off-road – z angl. mimo cestu). Její vznik a odlišení se týká především závodů – což jsou motokros (MX), akrobatické jízdy a závody. Je konstrukčně odlišena především podvozkem, výkonem motoru a nejvíce tlumiči.

Terénní závody - klasické motokrosy v dnešním moderním pojetí - jsou velmi madé. Vznikají vlastně až po druhé světové válce. Jejich určitým předchůdcem mohou být různé terénní jízdy, kde rozhodujícím měřítkem je čas a nikoli spolehlivost nebo styl projetí těžkých úseků. Závody se dělí na třídy podle výkonu (150, 250, 350, 500) a motorky pro jednotlivé sporty se liší drobnými úpravami, například nemusí mít světlo a náhradní díly, mají kratší blatníky, atd.

Na rozdíl od cestovních motorek sportovních nemají off-roadové vnější karoserie, jsou co nejlehčí. Převodovky mají méně stupňů s odlišným rozsahem otáček. Mají nižší rámy, menší palivové nádrže a zvláštní připevnění zadní pneumatiky k ráfku. Používají se na ně pneumatiky s protiskluzným vzorkem. Sedí se na ní stejně jako na sportovní motorce v mírném předklonu, ovšem při výskocích (které jsou v kopečnatých terénech časté) je řidič téměř ve stoje.

Sportovní motorky, anglicky sport bike, se účelově řadí do dvou skupin – cestovní (tourer) a závodní. Pro obě je typické vnější opláštění, zakrývající jednotlivé části, ale i pro tento typ motorek se dělají „naháče“ – jednotlivé styly se navzájem prolínají. Není neobvyklé si koupit takovou motorku např. od firmy Honda, dříve klasického výrobce sport bike, který ovšem v současné nabídce má kromě tourer a supersport také enduro, motokros a chopper.

Opláštění může být celkové nebo částečné. Čelní sklo je poměrně malé, pokud je. Jezdec na motorce sedí v předklonu, ruce i nohy má pokrčené, aerodynamicky splývá se strojem (tomu odpovídá i oděv). Nohy jsou mimo řazení (pravá) či brždění (levá) zavěšeny na stupačkách, na rozdíl od cruiserů jsou pod tělem. Motorky jsou váhově těžší než off-roadové a jejich zvedání vyžaduje sílu a dovednost. Obvykle bývají výrazně barevné – např. řada motorek Ninja od Kawasaki je ostře zelená.

Sportovní motorky mají kompletní opláštění a jsou výrazné barevností a množstvím reklamních log. Dosahují vysokých rychlostí. Zatímco při pomalé jízdě je možné motorku ještě ovládat řídítky, při vyšší rychlosti se motorka ovládá náklonem – v ostrých zatáčkách je náklon tak velký, že při špatném odhadu se často stane nehoda. Nejbližší kontaktu se zemí je v tomto případě noha a chodidlo. [1], [2], [4]



Obr. 1 Kawasaki Ninja ZX-6R – sportovní silniční motorka [4].

Nejjednodušším a nejlevnějším dopravním prostředkem, hlavně pro dopravu po městech, jsou skútry a mopedy. Jsou levnější, mají nízkou spotřebu, jsou lehké a skladné. Do objemu 50 ccm se na ně vydávají řidičské průkazy již od 15ti let. Konstrukčně jsou odlišné od ostatních motorek, mají malá kola, sedí se na nich vzpřímeně. Neměly by dosahovat rychlosti vyšší 90 km/h. Nesmí se s nimi jezdit po dálnicích.

1.2 Oděv, helmy, ochranné části a doplňky

Každý jezdec i závodník se při své oblíbené činnosti potýkají se spoustou problémů, ne-li překážek. Jezdění samo o sobě není příliš bezpečné, natož při výkonnosti a rychlosti současných typů motorek. Jezdí se především pro potěšení a radost z rychlosti, což s sebou přináší možnost nehody a zranění. K jejich eliminaci a k ochraně závodníka slouží celá škála doplňků, ochranných částí, výstuží a vycpávek, s nimiž se setkáváme jak na základní součásti výbavy každého „pořádného“ motorkáře (myšleno člověka, jenž se tímto sportem zabývá a jeho život mu není lhostejný), tj. u oděvu, ale také s různými pásy a odjímatelnými chrániči kolen, holení, zápěstí atd. Použití, tvar a typ těchto věcí závisí v první řadě na účelu.

Kromě základních předpisů týkajících se silničního provozu a povinností řidiče nejsou pro motorkáře vymezeny žádné další vyhlášky, týkající se například předepsaného oděvu či obuvi. Z hlediska bezpečnosti řidiče by ale předepsány být měly, s rozlišením pro jednotlivé motocykly. Například pro motorky sportovního typu by měla být minimálně předepsána dostatečně pevná kotníková obuv a minimální ochranné doplňky – například ledvinový pás, rukavice nebo pevná bunda. Tyto prvky mají stejný účel jako pásy v autě (jenž předepsány jsou). Takto se může lehce stát, že se v létě na motorce jezdí sice v helmě, ale s kraťasy a v žabkách.

Zákon č. 361/2000 Sb. ze 14. 9. 2000 o provozu na pozemních komunikacích

§ 6 Povinnosti řidiče motorového vozidla

Řidič je kromě povinností uvedených v § 4 a 5 dále povinen ...

f) mít za jízdy na motocyklu nebo mopedu na hlavě nasazenou a řádně připevněnou ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu, 2) a chránit si za jízdy zrak vhodným způsobem, například brýlemi nebo štítem, pokud tím není snížena bezpečnost jízdy, například za deště nebo sněžení.

2) Zákon č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

V následujících kapitolách se nachází to, co nabízí současné prodejny svým zákazníkům, rozděleno do skupin podle účelu (druhu sportu či stylu). Popis vychází z charakteristiky vlastností výrobků značkových firem, tudíž se tu poměrně často setkáváme s materiály, které jsou vrcholem vývoje těchto produktů – nemohou se tudíž považovat za nositele univerzální charakteristiky. Ta by měla vycházet z požadavků, které na každou jednotlivou součást kladou její uživatelé.

Tyto hi-tech materiály často bývají patentovány výrobcem a informace o nich nejsou dostupné. Výčet použitých materiálů k jednotlivým produktům, pokud byly uvedeny, je v příloze P I. Tam se také nachází seznam výrobců daného typu produktu. [2], [10]

1.2.1 Street Bike oděv a vybavení

Nejvýraznějšími prvky tohoto oděvu jsou konstrukční – aerodynamický hrb, ochranné – vycpávky na hrudi, v ramenou, na loktech, bocích a kolenech, předtvarované lokty a kolena. Jsou hodně výrazné svou barevností – kromě klasické cestovní černé je velmi častá bílá, ale i mnoho variací čistých odstínů. Oděv působí hlavně svým čistě technickým designem. Pro závodní oděvy jsou také typické nášivky a potisky s logy sponzorů – často ovlivňují i motorkářskou módu – v tzv. replikách.

Bundy

Nabízí se obrovská škála bund na motocyklové silniční ježdění i závodění, ve velikostech pro muže, ženy i chlapce a dívky (dorost). Současná nabídka spojuje kvalitní design, moderní technologie a bezpečnost. U většiny bund je důležité mít vyměnitelné podšívky, vyztužené švy, natahovací (pružné) vnější vrstvy, skvělý ventilační (odvětrávací) systém, ochranné části na tělo (brnění), chrániče (vycpávky) páteře.

Textilní bundy se skládají z vnější vrstvy, mají odjímatelné vrchní vrstvy (na lightspeed bundách – např. z fleece), přídavný ochranný pás, ventilační systém pro odvětrávání potu a zip na pevné spojení s kalhoty. Speciální výstuže chrání trup a páteř, na zádech je i aerodynamický hrb. Doplnková podšívka se upevňuje zipem. Bunda má reflexní pásy pro zdůraznění viditelnosti za tmy. Jiné bundy (hard drive) jsou z nepromokavého paropropustného nylonu, mohou mít karbonové výstuže na ramenou a loktech, chrániče

trupu z plastu. Další chrániče mohou být na ramenou, loktech a zádech (plastové), speciální vycpávky se dávají i na hrud' a paže. Speciální zipy na vnitřní straně umožňují upevnění další vesty. Ta musí být nošena jen pod perforované nebo prodyšné bundy – je konstruována, aby odváděla teplo a pot od těla a ochlazovala nositele.

Usňové bundy se vyrábí z 1.4 mm silné hověžiny, i v perforovaném stylu. Typů bund je velká škála. Mohou mít tvarované plastové chrániče na ramenou, chránič trupu, zpevněnou páteřní část. Často je na bundách i aerodynamický hrb. Vnitřek má odstranitelnou podšívku (vesta nebo i s rukávy). Ventilační podšívka pomáhá odvádět teplo a páry od těla. Přídavný ledvinový pás chrání páteř a spojuje zipem bundu s kalhoty. Speciální typy bund mají zvláštní useň vyztuženou keramickými vlákny od firmy Pittards®. Límce a manžety mohou být z odlišných materiálů (nubuck, neopren). Firma Alpinestars používá textilní krytí zipů (chrání motorku před poškrábáním), boční dílce z úpletu, speciální zpevňovací vlákna na ohrožené plochy. Předtvarované rukávy jsou pohodlnější při řízení.



Obr. 2 *Alpinestars
S-MX usňová
bunda*



Kalhoty

Na výrobu těchto speciálních kalhot se užívají poslední technologie

zajišťující jezdcí bezpečnost, ochranu a pohodlí. Zde jsou popsány nejkvalitnější typy, které jsou vyráběny.

Textilní kalhoty mají dvě vrstvy – vnitřní a vnější. Zdvojená ochranná vrstva na kolenou, možné i přídavné vycpávky na boky. Nohavice jsou předtvarované. Nohavice jsou od kolene dolů na zip – umožňují přístup k podšívce (která se dá do boty). Některé typy kalhot mají vložené dílce na stehnech, uzavíratelné zipem, umožňující odvětrávání. Ke kalhotům se může dodávat speciální nepromokavý návlek. Kalhoty mohou být spojeny s ochranným pásem a mít zip na připojení bundy. Často jsou doplněny reflexními pásy. Pro stylově vybíravé se vyrábějí i speciálně v kolenou a sedu vystužené denimové kalhoty (ztužené jsou ocelovými vlákny a nylonem, podšité vrstvou bavlny).

Kalhoty z usně jsou z 1.1 - 1.4 mm silné hovězí kůže, kolenní výstuž mají z plastu, vložené dílce v rozkroku (některé dílce s Kevlarem), vysokohustotní výstuž na kyčlích (bocích) a kostrči. Síťovina na podšívce umožňuje odvádění vlhkosti, perforovaný ventilační systém také zajišťuje pohodlí nositele. Elastické dílce se dávají na zadní stranu kolen. Předtvarované nohavice umožňují pohodlný sed a usnadňují držení těla, mohou být tvarované do 75°. Je možno zakoupit kalhoty v perforovaném nebo neperforovaném stylu. Kalhoty mohou mít přídavný ochranný pás. Dámské kalhoty jsou tvarově jinak řešeny a mohou se vyrábět i z oděvnických usní.



Obr. 3 *Joe Rocket Supermoto*
usňové kalhoty

Závodní kombinézy

Značkoví výrobci nabízejí kombinézy pro silniční závody v obrovském rozsahu v dámském a pánském provedení. Kombinéza může být i dělitelná (v pase) a umožňuje nosit vršek kombinézy samostatně jako bundu. Spojuje design a technologie na nejvyšší úrovni. Zdrojem mi byly výrobky firmy Alpinestars.

Kombinéza je vyrobena z 1.2 – 1.4 mm (u jiných výrobců i silnější) vysoce kvalitní jadrné italské usně, má skvělou odolnost proti oděru. Konstrukce spojení víceřadým prošíváním zajišťuje maximální odolnost proti roztržení, je anatomicky přizpůsobena 90ti (nebo jen 75ti) stupňovému náklonu při závodu. Límeček je tvarován, aby byl měkký a dobře ohebný. Na ochranu kloubů jsou použity vnější kolenní, loketní, popřípadě i holení, předloketní a hřbetní chrániče vyrobené technologií přímého nástřiku polyuretanu na useň (do formy). Některé kombinézy (Alpinestar Racing Replica Leather Suit) mají vnější vysokomodulové termoplastické ramenní chrániče a plně ventilující usňové pružné dílce, vyztužené kevlarovými vlákny. Vnější plastové chrániče umožňují odvádění teplého vzduchu a udržuje jezdce v příjemném prostředí. Speciální výstelka na hrudník (pěna s paměťovým efektem) zmenšuje otřesy od nádrže při rychlé jízdě. Zdrhovadlo na kombinéze je asymetrické pro snazší oblékání. Odjímatelná antibakteriální podšívka z polyesteru také zvyšuje komfort nošení. SliderLock systém pro kolenní chrániče zabraňuje prokluzování – je součástí přímo nástřikovaného kolenního chrániče. Pružné části oděvu vyztužené kevlarovým vláknem pro výbornou flexibilitu a pohyblivost. Kombinéza také může mít integrovaný zádový chránič s aerodynamickým hrbem a ledvinovým pásem nebo úchyty na externí chránič. Kombinézy také bývají opatřeny reflexními pásky pro lepší viditelnost.

Firma AGV používá kromě italských také brazilské usně, užívá perforace na hrudníku, nohách a v podpaží (odvod potu), dílce z kevlaru na vnitřní straně paží a nohou, ochranné polyuretanové chrániče na kolenech, ramenou a loktech a taktéž reflexní prvky pro ochranu nositele. Jako alternativu na límce a manžety používá spandex nebo neopren.



Obr. 4 Alpinestars S-Moto kombinéza z usně

Výbava do deště

Jak již nadpis napovídá, jedná se v podstatě o pláštěnku. Může být celková (one-piece – kombinéza) nebo dvoudílná.

Bunda a kalhoty nebo kombinéza jsou vyrobeny z nepromokavého materiálu, vysokohustotního nylonu, záďový „krunýř“ je vyroben z polyuretanu. Límečky a manžety bývají lemované textilním materiálem nebo z elastického materiálu, uzavírání oděvu je na velcro nebo zip krytý dalším velcro zapínáním. Rukávy, hrudník a záda jsou doplněny reflexními pásy. V podpaží a na zádech jsou „ventily“ umožňující odvádění par z těla (zabraňují hromadění vlhkosti). Na hrudi či na bocích bývají kapsy, zavírané na velcro. Kalhoty i kombinéza bývají v pase na gumu – těsně tak přiléhají na tělo. Na sedacím rozkrokovém dílci bývá protiskluzný materiál, nohavice jsou na vnější straně rozepínací, aby se lépe dostávalo k podšívce, která je na kotníku elastická a zasouvá se do boty. Nohavice může být od kolene ke kotníku z materiálu odolnému vysokým teplotám.



Obr. 5 FirstGear Splash bundy a kalhoty

Chrániče těla (body armor)

Jedná se o různé externí ochranné doplňky, chránící páteř, lokty, kolena či celý trup.

Použité materiály odpovídají účelu chrániče.

Chránič těla může mít tvar kopírující bundu, přiléhá těsně na tělo a jsou na něm upevněny chrániče z pevného plastu (ramena, lokty, hrudník) nebo vycpávky. Na páteř se dá přidělat plastový chránič páteře, který je ohebný. Zádový díl je také vystužen pružným cordurovým vláknem. Ostatní části jsou z prodyšného materiálu. Uzavírání je na zip.

Chránič se nosí pod běžnou bundu.

Obr. 6 Alpinestars S-MX
Bionic ochranná bunda

Pás na ochranu páteře má tvar listu a je to speciální výstuž, která vede přes páteř

od krku do pasu. Upevňuje se velkým pásem kolem pasu nebo drobnějšími pásky kolem ramen. Vyrábí se z plastu, je pohyblivý, kopíruje páteř. Materiál absorbuje otřesy. Vyrábí se i speciální pro závodní jezdce.



Obr. 7 Alpinestars Tech chránič zad

Chrániče kolenou, pokud nejsou již ve výbavě oděvu, jsou termoplastické krunýře vyztužené hliníkem, vyplněné pěnou na snížení otřesů a lycrovou podšívku, jsou ergonomicky tvarované, připínají se pásky na velcro v kolenní jamce. Obdobné se dělají i na lokty a zápěstí, jen jinak tvarované.

Dalším doplňkem jsou kolenní přídavné chrániče (dávají se do kolenních kapes na kalhotách – SliderLock systém), většinou mají oválný tvar a vyrábí se buď z měkkého nebo tvrdého plastu.

Rukavice (gloves)

Rukavice, stejně jako předchozí výbava, má dvě části – vnější obal a vnitřní podšívku. Vnější obal je z pevných speciálních textilních materiálů nebo z vyztužených usní. Na hřbetě jsou tvarované plastové chrániče kloubů, stejný chránič je i na palci. Ventilky zabraňují přílišnému pocení rukou. Rukavice mohou mít nepromokavé mezipodšívky, speciální vnitřní izolace vycpávky na kloubech a hřbetech prstů, pružné manžety (aeropren) nebo zdvojený usňový obal na dlani. Silikonové potisky na dlaních zabraňují proklouznutí.

V nabídce jsou i lehké jednovrstvé rukavice se spandexovým svrškem (i v bezešvém provedení zabraňujícím vzniku puchýřů) a se syntetickým dílcem na dlani pro lepší úchyt.



Obr. 8 *Joe Rocket Sonic rukavice*

Helmy

Helmy se dělí do několika skupin – na celoobličejové helmy, helmy s otevřenou obličejovou částí, helmy se zvedací obličejovou částí, půlhelmy. Sportovní helmy mohou být také nejzdobnější částí výbavy – kromě široké jednobarevné nabídky se také prodává celá škála helem s airbrush stylovými obrázky různých barev.

Vnější skořepina je tvarovaná tak, aby co nejvíce vyhovovala aerodynamickým nárokům při velkém proudění vzduchu a neunavovala tak jezdce páteř. Materiál, ze které je helma vyrobena, je velmi pevný a houževnatý, ale lehký. Podšívka a vyložení vnitřku helmy má zaručovat nositeli komfort a bezpečí. Komfort zajišťuje především speciální podšívka, která je prodyšná. Celá výplň je vyjímatelná a čistitelná a ergonomicky tvarovaná. Vývody vzduchu v bradové části odvádějí vydechované páry ven a zabraňují vnitřnímu zamlžení helmy. Přední štít je z materiálu odolného poškrábání, chrání před UV paprsky. Helma by měla být izolovaná proti větru a hluku. Bezpečně se zajistí na hlavě páskem pod bradou.



Obr. 9 X-Eleven celoobličejová helma

Použité zdroje [2]

1.2.2 Off-road apparel

Oděv na motokrosy a off-roadové ježdění se celkově výrazně neliší účelem od oblečení na street bike, ale jisté změny jsou v materiálech a celkovém vzhledu oblečení. Nedává takový důraz na použití usně, který je patrný u obou ostatních stylů. Velikostní sortiment se dělí na pánské, dámské oděvy a oděv pro mládež.

Bundy

Bundy jsou převážně textilní, z nylonu. Mají prodyšnou podšívku, předtvarované rukávy, vystužené dílce v loktech, odjímatelné loketní chrániče. Zvláštní dílce na hrudi a pažích umožňují odvětrávání par z bundy a zajišťují tak pohodlí nositeli. U některých bund jsou rukávy zcela odjímatelné a vytváří tak vestu. Bundu zdobí pryžová loga (na rukávech, hrudníku či zádech). Mohou se dělat i v nepromokavém provedení se zatavenými švy, které zabraňují prosáknutí vody.

Bunda může být klasická se zateplením nebo lehčí. Často se nosí jen ve formě vesty. Pro ježdění v blátivých terénech se nosí pláštěnky z PVC – střih bundy s kapucou, kabátová délka, nebo jako komplet i s kalhoty. Bundou je myšlen oděv, který hřeje – na běžné ježdění a sport se běžně nosí spíš větrovky.

Jerseys

Lehké bundy – větrovky pro běžné ježdění jsou nejčastějším svrchním oděvem. Jsou z lehkého textilního materiálu, syntetického nebo z bavlny, mají elastické dílce v ohybových částech a síťovinu v místech většího pocení (podpaží, záda). Mají zatavené švy. Hrudní část často zdobí loga výrobců. Rukávy mohou být předtvarované. Častý je střih raglánového typu. Účelnost se trochu liší – např. Thor Racing dělá jersey i s podšívkami, tedy v teplejší verzi. Bundy se dělají volné, aby byly pohodlnější – na rozdíl od sportovních silničních, které jsou přiléhavé. Rukávy mohou být v plné délce nebo zkrácené do půli předloktí.



Obr. 10 Fox Racing Technic Jersey

Kalhoty

Mají předtvarovaná kolena, většinou se vyrábějí z textilu - nylonu. Kolena mají vyztužovací dílce chránící před horkem a odřením, u některých výrobců jsou z usně či plastu. Kalhoty jsou volné a pohodlné, v pase bývají na pruženku nebo na pásek. V kolení jamce je použit elastický materiál. Nohavice zdobí loga výrobce nebo výrobce motorky. Zvýšený sed zlepšuje přiléhavost kalhot na zádech i při ohybu (u sportovních motorek se nosí ledvinové pásy). Některé typy mají i kapsy nebo zvláštní kevlarové ochranné dílce.



Na letní dny či ježdění po písku se vyrábějí i kratšasy. Některé kalhoty mají spodní část nohavic odjímatelnou, na zip.

Obr. 11 Fox Racing Technique kalhoty

Rukavivce

Jsou celkově jednodušší než na silniční motorky, není u nich třeba takové zateplení. Základ je z textilu, některé části pro zpevnění jsou z usně. Na povrchu často bývají ozdobné plastové části – přímý nástřik. Složitější typy mají dvě vrstvy, plastové chrániče kloubů. Některé typy mohou být i z aeroprenu. Detaily a loga mohou být např. ze silikonu nebo TPR.



Obr. 12 *Fox Dirtpaw Yamaha Gloves*

Chrániče

Mohou být celkové, kryjící celkově tělo, vyrobené z vstříkovaného plastu, s podšívkou . Mohou zahrnovat i ledvinový pás. Jiné kryjí jen hrudník a ramena – jsou vyrobeny z plastu, jsou lehké.



Loketní chrániče, pokud již nejsou zahrnuty v chrániči trupu (celkovém), jsou ze dvou částí – vnější tuhé skořepiny a vnitřní pěnové vycpávky. Jsou při pojení na pružném rukávu, natahují se na ruku.

Obr. 13 *Fox Racing XL Airframe*



Kolení a holení chrániče mají podobnou konstrukci, ale jsou ohybné v kloubu (oproti street bike je u off road větší pohyblivost jezdce). Vnější kryt je vyplněn pěnou, chrání koleno, připojený chránič pokračuje až na holeň – je z tvrdého plastu nebo hliníku.

Další chrániče mohou podporovat a chránit např. ramenní kloub nebo krční páteř – ve formě límečku. Dále se vyrábí ledvinový pás, chrániče zápěstí (proti přepnutí šlach)

Obr. 14 EVS AMX-5 chránič kolene

Brýle

Pro tento typ sportu jsou předepsány. V obličejové části jsou podloženy pěnou, aby netlačily, upevňují se silikonovým protiskluzným páskem vzadu na hlavě (přilbě).



Konstrukce je pružná, polyurethanová, s ochranou proti poškrábání. Speciální materiál pohlcuje přebytek slunečních paprsků a chrání tak oči proti ozáření. Některé typy mohou mít i chránič nosu.

Obr. 15 Oakley Ricky Carmichael

Pro Frame Goggles

V nabídce jsou také na prodej speciální ponožky – podkolenky, s tvarovanou patou, z hřejivého materiálu.

Helmy

V nabídce jsou výrobky mnoha firem. Helmy mají kryt brady, zvětšený kšilt. Nemívají vnější kryt očí, nosí se brýle upevněné vzadu na přilbě. Vnější skořepina je z lehkého a

tvrdého plastu. Kryt brady umožňuje volné dýchání a ventilaci. Podšívka, či spíš vnitřní výplň je přesně ergonomicky tvarována, dá se čistit a vyměnit. Nosní filtry jsou také vyměnitelné. Speciální podšívka v bradové části snižuje otřesy, zvyšuje ochranu nositele. Helma se upevňuje páskem pod bradou.



Obr. 16 Shoei VFX-R Air off-roadová helma

Použité zdroje [2]

1.2.3 Cruiser Appael

V padesátých letech v Americe se rozšířil styl ježdění na motorkách typu Harley – Davidson, tedy motorek nezávodního typu, spíše pro radost. Jejich celková konstrukce tomu napovídá – sezení je více v záklonu, je pohodlnější. Ačkoliv stroje jsou velmi výkonné, rizika pádu jsou mnohem menší – motorka je těžší (nižší těžiště), stabilnější,

méně „živá“. Pro výbavu je charakterističtější její styl než účelovost. Klasikou je černá barva, pevná kvalitní useň, trochu i kovbojský styl, nad helmou převládají šátky....

Na rozdíl od street bike je oblečení na cruiser barevně střídmější – převládá černá a bílá. Typickým prvkem jsou malby a obrázky na zádech či hrudi, někdy i na rukávech – typickými motivy jsou plameny nebo jména motorkářských klubů (Orange County Choppers).

Cruiser bundy

Kvalitní bunda je výrazným znakem motorkáře jak při vyjíždce, tak i běžném nošení. Vyrábí se z usní, někdy i textilu. Zapíná se v předu kovovým zipem. Vnější vrstva může být např. z 1,2 mm tlusté volovice, s vyztuženými dílci na ramenou, loktech a předloktí. K bundě je možné dát i přídavný pás a vycpávky na záda. Reflexní pásy zlepšují viditelnost. Rukávy jsou rozepínatelné, předtvarované. Podšívka je vyjímatelná, připojuje se zipem, používají se i speciální hřejivé materiály. Uvnitř se může skrývat i kapsa na zbraň. Častým prvkem na bundách jsou perforace.

Dámské bundy se liší střihem, materiály jsou stejné jako u pánské bundy. Typické je zvýraznění pasu (ženská linie).



Obr. 17 *Power Trip's
OCC T-Rex usňová
bunda*



Obr. 18 *PowerTrip Black Diamond Dámská bunda*

Vesty

Vesty jsou specifickým motorkářským harlejářským – nemají totiž nijak významnou funkci ochrannou (před zraněním nebo prochlazením) jako spíše reprezentativní z hlediska stylu. Její nositel/ka má odhalené ruce a část hrudi, dámské vesty připomínají svou úsporností spíše spodní prádlo než jízdní výbavu.

Vyrábějí se z usní, mají prokmutější průramky (neumožňuje výztuž ramen), zapínání v předu na zip, šněrování, patenty, přezky či knoflíky. Jezedec pod ni může nosit košili. Typickým zdobením jsou třásně, kapsy a výšivky. Bývají podšívkovány, pánské vesty jsou uzpůsobeny připojení ledvinového pásu.

Kalhoty a nohavice

Vyrábí se z 1,2 mm silné hovězí kůže, se síťovinou podšívkou. Jsou to buď klasické kalhoty nebo „kovbojské“ nohavice, spojené v pase na přezku, které se nosí přes normální



kalhoty, např. jeansy. Používají se kovové zipy, v pase nebo na kapsách. Výjimečně se mohou vyrábět i z textilu (nylon). Některé typy mohou mít nylonovou výztuž v kolenou.

Dámské nohavice mohou mít stejné zdobené s vestou. Ozdoby se mohou vyrábět i z ušlechtilých kovů.

Obr. 19 *Power Trip Powerglide nohavice*

Rukavice

Rukavice jsou konstrukčně podobné rukavicím sportovním. Mají vnějšek z usně (někdy i textilu – méně), většinou černé, šedé nebo v přírodním odstínu. Dlaňovou část mají vyztuženou další vrstvou usně, klouby mají chráněné tvarovaným plastovým krytem. Prsty mají ochrannou výztuž s aeroprenovou výplní. Vnitřek je opatřen podšívkou. Oproti sportovním nemusí mít vždy úzké přiléhavé manžety. Typy s úzkou siluetou kolem zápěstí se mohou uzavírat na zdrhovadlo, velcro pásek nebo mít elastický dílec, či mohou být celé z neoprenu. Mohou být ozdobeny výšivkou nebo plastovými ozdobami či reflexními pásky. Rukavice mohou končit hned za zápěstím a mít pásek na hřbetě ruky s velcro.

Ne všechny rukavice jsou ochranné – dělají se i bezprstové modely, perforované.



Obr. 20 *Power trip OCC Junior rukavice*

Další doplňky

Patří sem například brýle, čepice, batohy aj.

Modely připomínají brýle tvarované již na počátku 20. století pro všechny motoristy – jsou přilnavé k obličeji, chrání tak oči před sluncem, UV zářením, větrem a oslněním. Vyrábí se z tvrzených, zabarvených plastů (polykarbonát), jsou odolné proti oděru. Nemají brýlové nožičky, ale elastický pásek jako brýle plavecké či lyžařské.



Z hlediska designu mají buď sportovní ráz, nebo stylové „nostalgické“ tvary (např. hranaté).

Obr. 21 *Airfoil 8010 Comfort Flex Frame*

Dalším typickým doplňkem jsou

zavazovací šátky. Jsou zdobené nesčetnými druhy potisků s typickým designem. Dělají se z textilu, ale i usně, s perforacemi, mohou mít ozdobné ohony (imitující cop).

Čepice - velmi typická položka motorkáře – harleyáře. Mohou být textilní, plstěné či z usně. Často je zdobí výšivka s logem firmy.

Dalšími doplňky jsou také stylové peněženky, ledvinky, batohy či brašničky na cigarety. Provedení je buď usňové či textilní, převážně černé barvy, s typickým dekorem.

Helmy

Ačkoliv by se na motorku měla nosit helma pokaždé, u této skupiny motorkářů není tak častou součástí výbavy jako u sportovních motorek. Kryjí jen hlavu, nemají obličejový štít nebo mají štít přes obličej, ale bez brady. Jsou z leštěného či matného kovu, plastu. Vnější skořepina je z lehkého, ale pevného materiálu, podšívka a výplň zajišťují bezpečnost a pohodlí nositele. Upevňují se páskem pod bradou. Mohou být tvarované i podle starých vojenských přileb, hlavně německých, ty ovšem neodpovídají předpisům stanovených zákonem, protože nedostatečně kryjí hlavu. Oblíbené jsou motivy plamenů. [2]



Obr. 22 *KBC klasická
chromovaná půlhelma*

2 MOTORKÁŘSKÁ OBUV

Výroba této obuvi v České republice moc známa není. Při hledání současných výrobců se nejbližším výrobcem stala firma Unitop ze Slovenska, jakožto jediný výrobce ve střední Evropě. Tento typ obuvi není ještě typově plně ustálen, stále se vyvíjí nové prototypy, které svými funkcemi posouvají otázky bezpečnosti nohy v botě na další stupně.

V této branži se dá mluvit o čtyřech, pěti výrobcích, kteří se neustále zabývají vývojem. Ten je ovšem velmi nákladný a jejich prototypy bývají také finančně náročné. Tyto firmy tradičně obouvají nejlepší světové jezdce.

Z hlediska užitého bychom tuto obuv mohli definovat jako sportovní nebo cestovní ochrannou (voděodolnou) holínku.

2.1 Vývoj specializované obuvi

Prvopočátky vysoké obuvi – holínek najdeme již v pravěkých odkazech. Ale jednotlivé druhy obuvi, jejichž výroba byla specializovaná pro určitý účel, nacházíme až v době antického Řecka. V té době se začala obuv rozlišovat podle účelu a postavení.

V době rozkvětu Řecka se vyhranila typologie obuvi do různých druhů. Lehké cestovní, lovecké obuvi se říkalo endromís. Měla uzavřenou krátkou holeň z jemné usně nebo vlny (holeň mohla být buď kompletní nebo jen částečně uzavřená). Vojenským holínkám se říkalo calceus, byly to polovysoké kožené boty pro civilní nebo vojenské hodnostáře, zpravidla byly asymetrické. Obvykle byly černé, bez ozdob, na lýtku se svazovaly řemínky. Venkované nosili (kromě sandálů) vysoké boty s uzavřenou holení, z jemné usně, plsti nebo tkaniny - tzv. phaikásion. Těžkooděnci si na ochranu nohou přivazovali na holeně holenice z usní či mědi.

Římská armáda nosila campagus - polovysokou obuv s uzavřenou patou a otevřenou prstovou částí, s hřeby okutou podešví na dlouhé pochody. Šněrovaly se na nártu, měly mnoho variant. Její luxusní senátorské období se říkalo caliga. Holenice z usně nebo kovu, tzv. ocræ, nosili legionáři, kovové hlavně na slavnostních přehlídkách.

V době stěhování národů se holínky staly jedním z nejdůležitějších druhů obuvi, protože vyhovovaly náročným podmínkám při cestování.

Byzantská obuv byla obohacována orientálními vlivy, ale vycházela z římských základů. Byzantská říše, jako most mezi starověkem a středověkem, dokázala uchovat dovednosti a řemeslné tradice výroby obuvi doby římského impéria, ovšem na základě vlivu moci duchovní, tedy křesťanství, a předat je dalším generacím do doby téměř novověké. Obuv ovšem podléhala přísné hierarchii. Kůže bývala činěna žlučí nebo sumachem. Provedení obuvi bývalo velice luxusní (pro vyšší třídy), velmi zdobné a nákladné.

V době Velkomoravské říše, stejně jako kdekoli jinde (vyjma Karolínského dvora) v Evropě, převládaly utilitární vlastnosti obouvání nad estetickými. O holínkách, které se v té době nosily, se dochovaly různé informace. Jedním typem byly poloholeňové boty s ostrou protaženou špičkou a řemínky v patní části, určenými k upevnění ostruh. Holeň volně obepíná lýtko. Typ obuvi, bota kryjící holeň a lýtko, pravděpodobně přivazovaná řemínky kolem kotníku, se obecně nazývala škorně. Jeho výroba se pozvolně přenesla do doby vrcholného středověku.

V době raného a vrcholného středověku se nejsilněji projevuje móda úzkých, mírně protažených špic. Nejoblíbenější barvou byla žlutá, pro svou vzácnost – látky byly barveny šafránem. Dalšími používanými odstíny byl kontrast červené s modrou a zelenou. Pozdní středověk, poznamenaný nestabilitou v celé Evropě, je příznačný posílením vrstvy bohatých měšťanů, kteří se úrovni obuvi snaží vyrovnat šlechtě. Od počátku 14. století se přechází ke špici zobákové (soulie a la poulaine), trvá asi do 1420. Vyšší boty z měkké kůže se nazývaly štibaly (štivaly), přes které rytíři nosili chrániče obuvi. Plátové brnění, které se nosilo k jízdě na koni, bylo velmi nepohodlné a nepraktické, navíc velmi omezovalo pohyb, čímž se rytíř bez koně stával téměř bezbranným.

V době husitské se nosila obuv i oděv poměrně střídmé formy, tak, aby vyhovovala potřebám bojovníků a nedráždila reformované kazatele svým okázalým přepychem. Výrobu obuvi přísně střežili vůdci cechu, byla velmi specializovaná. Nadvláda cechů v obuvnictví skončila až v 18. století průmyslovou revolucí.

Renesance – spojuje dokonalou promyšlenost obuvi gotické s nedbalou a přirozenou elegancí renesančního člověka, který se vzhlíží v antice. V Itálii se k punčochovým kalhotám nosily úzké formy holínek, sahajících do půli lýtek, výrazných barev (červené, žluté, černé) a zpravidla ohnutým lemem. Špička volně kopíruje chodidlo, později (1495) se výrazně tvaruje do hranaté formy.

Švýcarští a němečtí vojáci „lancknechti“ nosili obuv prostříhanou, od počátku 17. století přichází do módy holínky mušketýrského typu, tj. s velkou ohrnovací manžetou a vrapením kolem kotníku, s mírným podpatkem (pro uchycení ve třmenech) a ostruhami, přivázanými řemínky. Na počátku třicetiletých válek vzniká nový typ – vysoké holínky se špornami a nápadnými podpatky z vrstvené kůže. Kornoutovitá manžeta sahala nad koleno. Jen u chudších vrstev se zachoval typ vysoké měkké holínky s lehce ohnutou manžetou. Obvyklými materiály byla teletina, skopovice, luxusnější z kordovánu.

V Anglii 17. století bylo počasí celkově velmi chladné a vyžadovalo pevnou vysokou teplou obuv. Šila se symetrická (kvůli snížení nákladů na výrobu kopyt), měla podpatek buď krytý, odvozený od španělských "chopin", nebo "polský" s vrstvenými pláty, které držely díky dřevěným kolíčkům upevněných podle truhlářského způsobu. Aby se podpatky nebořily do země, nosily se přes ně přezůvky s rovnou podešví. Holeňová obuv po koleno nebo po stehno byla v té době součástí denního nošení. Konstrukce obuvi je rámová. Barva obuvi se pohybovala v celé škále béžové a hnědé, občas černé a šedé. Špička byla tupá, později hranatá. Podpatky byly červené (zdůrazněné). Uzávěr je na šněrování, vždy na nártu. Téměř do šedesátých let 17. století se nosily holínky jak na chození, tak i na jízdu na koni a boj. Holeňový svršek byl měkký a zvrásněný (německé a skandinávské tužší, podšité), nechávají volnost pohybu kotníku. Boty končily až v půli stehén. Kolem kotníku byla upevněna ostruhová useň. Kanady byly vysoké do půli lýtek se zavazováním na holeni. K jízdě na koni v zimě se také nosily tzv. "gambadoes", čili třmenové boty - dřevěné podešve s holení z tvrdé kůže. Obalily se kolem nohou jezdce a upevnily na sedle.

Po roce 1660 se holínky stávají pouze jezdeckou obuví, k běžnému nošení se již nepoužívají. Holínky mají stále výšku do půli stehén, ale holeň je z tvrdé usně až po koleno - vrchní díl je našitý zvlášť, z měkčí usně a rozšiřuje se. Není zvykem jej ohrnovat. Po roce 1685 se rozšiřuje špice, většina jezdeckých holínek má vysoký podpatek (7,5 cm), konstrukce obuvi stále rámová. Na holeni je šev, je z tvrdé usně a na horním okraji byly prošité. Zde by se dal sledovat počátek speciální jezdecké obuvi.

Jezdecká obuv byla od té doby ustáleným typem. Využívala se na cesty a ježdění v podobě, kterou známe i dnes. Formou a stylem na ni navázali výrobci motorkářské obuvi na počátku 20. století s postupným rozvojem motorizmu. Jejich účelové využití se začalo odlišovat až po druhé světové válce v době rozmachu motocyklových závodů. Na původní holínku nejvíc navazuje styl chopperové obuvi.

Použité zdroje – vlastní, [12]

2.2 Současná produkce motorkářské obuvi

Současná produkce obuvi se také dělí podle motorkářských skupin na street bike, off-road a cruiser. Z hlediska developmentu a ceny bychom je mohli dělit na nejnovější a vývojově nejdokonalejší výrobky, tj. top brand výrobky a na klasické produkty, které ovšem také splňují náročné podmínky na ně kladené – jejich design, barevnost a finanční hladina je stálá. Pak je ještě skupina třetí, která nemusí splňovat tyto podmínky, to jest obuv z levného dovozu. Ta ovšem nezaručuje bezpečnost.

Mezi top brand patří jistě výrobky italské firmy Sidi Sport, která svými inovacemi každoročně posouvá tuto obuv na další stupně. Většina top brand firem je uvedena v kapitole přehled konkurence, spolu s krátkou charakteristikou a internetovým odkazem, pokud byly dostupné.

Rozdělení je stejné jako u oděvu, na silniční, off-roadové a chopperové boty (holínky).

2.2.1 Obuv na silniční motorky

Kromě kvalitativních skupin by se dala také rozlišovat na holínky a boty.

Holínka sahá do půli lýtek, kryje větší část holeně. Není úplně vysoká kvůli kolenním chráničům, které by mohly do nich zasahovat – což by nebylo pohodlné. Výška holínek se liší, v zásadě podle přání zákazníka.

Aby splňovala základní požadavky, musí být z pevného materiálu – usně, přiléhat těsně ke kotníku. Useň by měla být velmi pevná a méně tažná pro přesnost dílců. Uzávěr, nebo i dva, by měly být kryté, nebo alespoň zevnitř podšité, aby se zabránilo pronikání vody dovnitř obuvi. Nekrytý uzávěr na vnitřní straně nohy může způsobit poškrábání motorky. Uzávěr na šněrovadlo, krytý vnějším překlopným jazykem, dovoluje lepší utažení, popřípadě povolení nohy. Obuv by měla být v lýtkové části pokud možno rozměrově variabilní, aby lépe sedla a byla dostupná pro co nejširší okruh zákazníků. Tuto variabilitu umožňují např. pásky se zoubky (jako jsou na lyžácích a in-line bruslích), řemínky, velcro pásky, celkové uzávěry na velcro na překlopném jazyku (i v kombinaci s jiným

uzávěrem), nebo záševky na velcro (povolitelné o 1-2cm). Některé typy se dělají s volnějším horním okrajem.

Vnitřní část by neměla propouštět dovnitř vodu, ale aby její nošení bylo příjemné, měla by odvádět páry a rychle vysychat. Podšívka by měla mít velmi dobré antibakteriální vlastnosti. Na tuto obuv je často kladen nárok na nepromokavost, a proto se velké množství těchto bot vyrábí z materiálů s mikroporézními membránami – technologií Gore-tex či Sympatex. V následujících kapitolách jsou popsány požadavky a výrobní technologické aspekty produkce takové obuvi a základní požadavky na ochranné prvky.

Většina současných výrobků tohoto typu již není klasickou usňovou botou, jako tomu bývalo dříve – useň tvoří základ pro plastové konstrukce. Ty mají za úkol nohu pevně obalit, zpevnit a chránit. Plast se používá na holení, zadní části lýtky, patě, obou kotníků a vnější hraně nohy v prstové části. Dále se může objevit ve špici, jako ochrana před odřením. Zatímco tyto části musí být pevné, musí zároveň nositeli umožňovat dostatečný pohyb v kotníku, čemuž také napomáhají změkčené a prošívané části na nártu a na achylovce.

Obuv pro silniční ježdění reprezentují firmy Sidi Sport, Spidi, Set-up, Joe, Rocket, AGV Sport, Alpinestars, Icon, Gaerne, Diadora, Daytona, Dainese, Uvex, First Gear, Triumph, Hein Gericke a mnoho dalších. Z jmenovaných značek je nejznámější Sidi Sport, Alpinestars a Dainese, neboť podporují známé světové jezdce (Valentino Rossi jezdí v Dainese).

Sidi sport představuje současnou špičku v produkci a vývoji. Vyrábí obuv na běžné ježdění, závodění a off-road. V poslední kolekci představuje dva nové typy závodní obuvi, Vertigo a Vertigo Corsa. Jsou inovativní svým konstrukčním řešením pohybové části kotníku, který je současně perfektně chráněn odolným plastem, ale i ohebný. Způsob uzavírání je patentován firmou. Vertigo Corsa má ještě navíc pásek zpevňující nártovou část. Obuv je prodejná ve čtyřech barevných variantách, bílá, černá, modrá a červená (převládající barva). Dalšími modely jsou Vertebra a B One mezi závodními botami a Strada, Champion, On road a další v kategorii na běžné ježdění.

Firma Alpinestars vyrábí produkty pro motoristický a automobilový sport. V poslední nabídce má holínky pro silniční ježdění i motokros. Jejich nejnovějším modelem je SuperTech holinka, vyztužená kevlar. Podšívku má zcela oddělenou od vnější boty. Na obuvi převládá plast nad usní, bota již dost připomíná lyžák. Přesto má poměrně tenkou

podešev a špici pro dobré, citlivé řazení. Oproti Sidi je velmi výrazně kontrastně barevná. Dalšími typy jsou S-MX Plus, S-MX 3, S-MX Gore-tex.

Produkce ostatních firem se liší kvalitou a bohatostí nabídky. V příloze jsou uvedeny některé webové adresy výrobců spolu s firemními logy.

Boty na ježdění jsou na rozdíl od holínek nízké, většinou kryjící kotník. Bývají z usně, kryt kotníku může být i plastový. Obuv se může vyrábět i z nepromokavých materiálů, ale z hlediska bezpečnosti nezpevňuje kotník a neposkytuje takovou ochranu jako holínka. Tato obuv bude ovšem vhodná na menší motocykly a skútry.

Konstrukčně a vzhledově jsou podobné pracovní nebo trekingové obuvi (pevný silný materiál, nepromokavost, pohodlnost, dobré tepelně izolační schopnosti).



Obr. 23 *Spidi XP5-R* [11]

Použité zdroje [2], [3], [5], [7], [8], [9], [11]



Obr. 24 Gaerne RX2 motokrosové boty

2.2.2 Obuv na motokros a off-road

Tento typ je velmi podobný předchozímu. Holínka ovšem bývá vyšší, leckdy kryje skoro celé lýtko. Vnější obal bývá z usně, podle výrobce bývá více či méně doplněn plastovými chrániči (PU) a výztužemi. Uzavírání a tvar boty je stejný jako u street bike – úzká silueta, podporující jistotu v kotníku, uzávěr na zip, s překrytím. Upevnění plastovými přezkami umožňuje vůli v obvodových mírách a snadno a rychle se tak bota nazouvá i vyzouvá.

Podšívka může být přímo na svršku nebo jako zvláštní vyjímatelná a pratelná vložka, s PU chrániči a výstelkami na ohrožených místech.

Výztuže a chrániče z PU zpevňují především špici, patu, kotník, lýtko a holeň. Pod výztužemi je pěnová výstelka snižující nárazy a otřesy. Podešev má nižší podpatek, mívá vestavěné ztužení v klenku. Ve špici bývá tenčí a měkčí pro dobrou citlivost v prstech při ovládání stroje.

Obuv se často vyrábí takovými technologiemi, aby byla nepromokavá.

Významnými producenty obuvi na motokros jsou Alpinestars, Answer, Fox, Gaerne, Oneal, MSR, Thor, Sidi Sport.

Sidi sport nabízí v poslední kolekci obuv Flex Force, která má dvě varianty. Je vyrobena z jadrné italské usně, má vyměnitelný ochranný panel na holeni – je výrazněji vystouplý. Čtyři pásy uzavírají nohu od nártu až po hleň, jsou z houževnatého plastu na kovovém základu. Patu kryje opatek pohlcující otřesy. Podešev je z neklouzavé pryže. Špice podešve je okována.

Alpinestars nabízí širokou řadu motokrosové obuvi – modely Tech 10, Tech 8, Tech 6, Tech 4, Vector. Poslední model nabízí i ve výraznějších barevných variantách.

Za zmínku stojí zajímavé modely firem Thor a Gaerne, jejichž kolekce plně splňují požadavky a zároveň mají zajímavý design.



Obr. 25 *Thor Quadrant motokrosové holinky*

Použité zdroje [2], [9], [11]

2.2.3 Chopperová obuv

Typově se tato obuv dá rozdělit zhruba na tři kategorie, podle stylu a konstrukce.

První, zřejmě nejtypičtější, vychází z obuvi kovbojské a klasické jezdecké. Její typ je poměrně stálý, obměňují se jen detaily, jako kování, pásky, nýtky. Vyrábí se z usní, pevných, většinou černých nebo hnědých (přírodní odstíny), výjimečně i z luxusních materiálů pro náročné zákazníky (reptilie). Mají vzhled buď vyšší nebo vysoké jezdecké holínky, nazouvací, bez uzávěru, nebo kovbojské boty. Špice bývá kulatá nebo zašpičatělá (inspirace kovbojskou). Podešev může být pryžová nebo usňová. Bota se v kotníku dělá co nejušší, aby nositel měl pocit jistoty. Obuv se nošením trošku roztáhne, což by se při nákupu takové boty mělo zohlednit (koupit těsnou obuv).

Druhým typem je touring neboli cestovní holínka. Vyrábí je velké množství firem, i se zaměřením na sportovní motorkářské boty. Jsou poměrně stylově neutrální – mohou připomínat sportovní jezdeckou svým stříhem, ale jsou zásadně černé. Dají se nosit i na běžné ježdění na jiné motorky – dají se zařadit i mezi cestovní sportbike holínky. Dělají se přiléhavé v kotníku, s uzávěrem. Mohou mít i ozdobné kované prvky, ale nejsou moc časté. Z ochranných prvků se občas objevují chrániče holeně a kotníku.

Třetí typ jsou boty, nižší než předchozí (kotníkové), které vypadají spíš jako trekingové nebo pracovní boty – často šněrovací, derbového řešení svršku nebo s uzávěrem na zip. Mívají vyztužené špice, bandáže. Dělají se černé nebo v přírodních odstínech, s výraznější podešví. Mohou na nich být výraznější kovové ozdoby.

Nejznámějšími producenty jsou Chippewa, Harley-Davidson, Double-H (westernové boty), Alpinestars, River Road, Power Trip, Fast Lane.

Jejich produkce a nabídka se sice obměňuje, ale v jistém smyslu zůstává dosti stejná – oproti ostatním stylům se nevyvíjí z hlediska ochrany jezdce, nepodléhá módním vlivům ani nemění barevnost. Jediné „výstřednosti“ bychom mohli najít u obuvi inspirované kovbojskou, na kterých je použit neobvyklý materiál, reptilie. Většinou jsou přírodně zabarvené, lakované.



Obr. 26 *River Road Ranger Harness* holínka

Použité zdroje [2], [21], [22], [23], [27]

2.2.4 Základní požadavky na motoristickou obuv – definice pojmů

Obuv má motorkáře při jízdě chránit především před prochladnutím a možným úrazem. Motorka se při rychlosti nad 90 km/h ovládá naklápěním, při větším náklonu se noha (vnější hrana chodidla) dostává mezi motorku a silnici, někdy i přímo do kontaktu se silnicí. Z hlediska ochrany před úrazem jsou nejohroženější části nohy oba kotníky (zlomeniny, odření), vnější část chodidla (hrana chodidla v prstové části) a při úraze celkově kotníkový kloub (vymknutí). Pro případ možného pádu se zabezpečuje i holeň speciální výstuží (fraktura holení kosti). Dalšími možnými ochrannými prvky jsou plastové chrániče na patu, zadní dílec proti oděru a špice nártu proti oděru při řazení.

Ochrana kotníkového kloubu se zajišťuje především pevným materiálem, samotný jezdec by měl mít pocit jistoty, i u chopperových bot, které jsou většinou nazouvací a bez uzávěru. Dělají se proto co nejpriléhavější. U bot na street bike se priléhavost řeší i dvěma uzávěry (například 2 zdrhovadla) a pevným materiálem, zároveň by se nemělo bránit pohybu kotníku. Zadní část (kolem achylovy šlachy) se často zvlášť dělí, podkládá bandáží a prošívá - dílec je tak ohebný. Stejný dílec se může dát i na místo ohybu v nártu.

Samotné kotníky se před odřením chrání vloženým plastovým chráničem, kopírujícím tvar kotníku (Protektor P-plast), který se vlepuje pod vrchový dílec a podkládá bandáží (Latex).

Vnější hrana chodidla v prstové části (pokud má vlastní chránič) se zpevňuje vyměnitelným plastovým chráničem, upevňovaným dvěma šroubky. Úchyty pro šroubky se přidělávají pod svrchní useň nártového dílce přišitím.

Výztuž holeně je vložený, tepelně tvarovaný dílec, podložený bandáží.

Ostatní ochranné prvky jsou vsíté do svršku na nártu – ochrana proti oděru při řazení (namáhané místo) - obuv se dělá symetrická, ačkoliv se řadí jen pravou - dále na zadním dílu a kolem paty.

Zapínání může být na zdrhovadlo, velcro či šněrování a velcro. Musí se splnit požadavek nepromokavosti, zapínání a jazyk musí být podšité.

Na obuvi se často používají funkčně-ozdobné prvky z reflexního materiálu - buď ozdobné pásky nebo vložené dílce. Logo se nejčastěji umísťuje na holeni - plocha dílce je poměrně velká - našitím nebo vytlačením. Označení použitého nepromokavého materiálu

(podšívky) se nejčastěji vsívá na vnější stranu, na místo, které není příliš ohroženo oděrem (do švu se záložkou).

Na podešev nejsou konstrukčně kladeny velké nároky (oproti obuvi na závody), musí splňovat jistou odolnost proti oděru, benzínu a olejům, se kterými na silnicích může přicházet do styku a skluzu na vodě. Výhodou je zkosený podpatek, který umožňuje pohodlný a volný závěs na stupačkách při jízdě (nemusí být). Podešev by v prstové části neměla být příliš silná - je třeba jisté citlivosti při řazení a brždění (pedály), obdobné je to i u obuvi pro automobilové závodníky.

V příloze P II jsou uvedeny příklady možných chráničů na fotografiích.

Použité zdroje - vlastní

2.3 Požadavky pro sympatexovou obuv

Sympatex je vodonepropustný, ale paropropustný materiál na oblečení, obuv, rukavice a klobouky. Často se používá na zimní oblečení pro lyžaře a jiné sportovce. Je velmi pohodlný k nošení, ultralehký - na sportovní bundě tvoří jen 20 g. Speciální páska zatavuje švy a zabraňuje tak pronikání vody dírkami po prošití. V podstatě se jedná o laminát. Tohoto výrobku je mnoho druhů v různých cenových relacích. Na obuv se používají 2 druhy - tzv. "direct laminate" - přímý laminát na svršky a "lining laminates" na podšívky, kombinovaný s hřejivými materiály. Laminát se vždy nachází mezi svrškem a podšívkou. Jsou to směsi polyesteru a polyéteru - nejsou škodlivé životnímu prostředí. Na usně by se neměly používat husté olejnaté krémy (zabraňující prodyšnosti).

Podmínky pro použití sympatexu na obuvi jsou velmi striktní.

Charakteristika sympatexové obuvi z hlediska designové konstrukce - membrána musí pokrývat přinejmenším 85% výšky na botě a 75% výšky na holínce.

Podmínky pro konstrukce šablon:

- Jazyk musí být po stranách spojený se svrškem, aby se voda nedostala dovnitř.
- Mezipodšívky by měly být hydrofobické a měly by končit min. 12 mm před krajem vnějšího materiálu.
- Podšívka musí přesahovat svršek o 5 mm
- Hrany svršku, které budou napínány, by měly být ve špici a patě opatřeny většími výseky (tvar "U") pro lepší napínání - materiál se nesmí vrstvit - nelze jej příliš drásat.
- Záložka švu svršku by měla být zkrácena o 1 cm před hranou, šev na záložce se tedy nedošívá do konce.

Podmínky pro vrchový materiál:

- Useň nesmí mít absorpci vyšší než 35% za 7 hodin (Bally Penetrometer).
- Povrch usně musí dosáhnout úrovně 100 při 3M - spray testu.
- Propustnost par musí být přinejmenším 5 mg/cm².h
- Pěnová nebo fleecová vycpávka musí zasahovat min 12 mm do napínací záložky.
- Celá záložka musí být okosená min 12 mm tak, aby se neporušila useň

Podmínky pro zpracování:

- Krájení a vysekávání vždy ve vrstvách, membrána k membráně.
- Šití pouze kulatými jehlami max. Nm40, sešívání podšívek pouze na cik-cak. U vysokých holínek je povolen ještě obrácený šev.
- Délka stehu min. 3 mm.
- Šití vždy membránou nahoru.

- Na překrývání švů se používá PES páska, která se tepelným natavením přilepí na šev. Páska musí být nalepena bez přerušení po celé délce švu. Technologie vyžaduje speciální stroj na nahřívání pásky na určitou teplotu.
- Testování švů se provádí na 1 kuse po každých deseti vyhotovených párech pod tlakem vody 0,8 bar po pěti minutách. Testovací přístroj podmínkou technologie.
- Spojení svršku s podšívkou v záložce 2 cm PU lepidlem.
- Svršek s podšívkou nesmí být prošitý.
- Pro upevnění podešve se nesmí používat žádné hřebíky a kolíčky.
- Při napínání se nesmí používat horké lepidlo ani hřebíčky.
- U podešve s odlehčovacími dírkami se dírký musí dobře zalepit, aby se skrz nedostala voda.

Použité zdroje - vlastní

3 MOTORKÁŘSKÉ VLIVY NA MÓDU

3.1 Z historie módy

Motorkářský styl se v módě začal projevovat především až po druhé světové válce, v padesátých letech, kdy mladá generace (tzv. teenagers) měli dost peněz z brigád, ale stále ještě žili bezstarostný život studentů, bydlících doma, bez povinností a závazků. Toužili po zábavě a také na ní utráceli většinu svých peněz. Brzy si toho všimli obchodníci a zaměřili svou produkci hlavně na ně. Móda se hodně zaměřovala na mladé a také její duch tak vypadal – v poválečném období se projevovala hlavně výrazným návratem ženskosti, nadýchaných sukní, úzkým pasem (linie přesýpacích hodin). Mladí lidé, kteří však neznali hrůzy války, neboť už ji nezažili, si příliš nerozumí se svými rodiči, odmítají jejich hodnoty, cítí odcizení nepochopení, vzpouru. Trh pro ně vytváří nové kávové a mléčné bary, tančírny a jazz kluby, mládežnické kluby (YMCA) byly hodně oblíbené v Británii. Ovšem tato volnost způsobuje také častou kriminalitu mládeže, vandalismus a vznik gangů.

Jejich novými hrdiny nejsou vojáci, ale herci – hlavně Marlon Brando a James Dean (filmy *Rebel without the cause*, *On the waterfront*), kteří také zavádějí novou, rebelující módu. Místo košil pohodlná trička obepínající tělo (dříve znakem pracujících vrstev), jeansy a kožené motorkářské bundy a čepice, popřípadě boty. V této době taky vzniká nový hudební styl – Rock ‘n’ Roll. Od této doby je móda často odrazem módních (jedná se o módu ulice) hudebních proudů, až do současnosti..

Do roku 1953 také trvá korejská válka. Mladí intelektuálové, kteří nestojí o masovou společnost, vytvářejí undergroundovou vrstvu – tzv. Beat generation. Její představitelé, např. Jack Kerouac a Allen Ginsberg, ve své tvorbě ukazují volnomyšlenkářské proudy, život mimo společnost, volný sex, drogy, alkohol, jako záda všem měšťáckým vrstvám. Kniha „*On the road*“ (Na cestě) Jacka Kerouaca také prokazuje možnosti svobodného cestování, spojené s motorkářstvím (cruiser). Později natočený film, „*Bezstarostná jízda*“, proslavila výrobce Harley-Davidson a svým stylem se zakořenila i do módy.

V Čechách a celém východním bloku byla situace naprosto odlišná. S nástupem komunismu se móda dostala do pozadí, veškerá volná tvorba ustoupila masové produkci řízené státem (v podstatě byla zrušena). Oblečení se vyrábělo buď stranické či pracovní, o

módě se v této době mluvit nedalo. Západní kultura se odsuzovala – proto se u nás tento vliv neprojevil.

Z hlediska předchozího rozlišení motorek, oblečení i obuvi bychom tyto inspirativní proudy mohli také rozdělit na dva zásadní a stylově odlišné směry, ačkoliv podtext je u obou dosti podobný. Tím podtextem je myšlen jejich náboj, spojený s touhami po rychlosti, svobodě, cestování. Je totiž viditelné, že ta jistá drsnost a pevnost materiálů dává člověku pocit jisté ochrany a dodává mu tak pocit větší sebejistoty.

3.2 Současná trendová obuv a oděv

V posledních třech sezónách se dá vliv motorizmu dost jasně vypořádat i laickému oku. V oděvu se tato inspirace projevuje poněkud jednoznačněji – sportovně laděnými bundami z textilu či usně, konstrukčně i barevností velmi podobnými skutečným, pouze bez chránících prvků a rozhodně v rozdílných cenových relacích.

Silniční motorky a celá jejich aura nebezpečí jsou lákavým soustem pro mladé designery a mladé nositele. Z oděvu i obuvi je cítit jistá agrese a nebezpečí, které ježdění přináší, a to především barvou a materiálem. Pro motorkáře se vyrábí obrovské množství oděvů, které musí splňovat náročné spotřebitelské nároky. Jejich speciální design, odvozený hlavně z účelu ochrany jezdce, je samostatně dosti zvláštní a snadno rozeznatelný. Nohavice a rukávy jsou předtvarované, složené z více dílců, aby se umožnila snadná ohebnost v kloubu a také cirkulace vzduchu v oděvu. Nejrozšířenějším materiálem je useň, hladká nebo perforovaná, s výraznou barevností.

Barevnost vychází hlavně ze závodních oděvů a kombinéz, u kterých bývá základní barvou bílá, kdežto u běžných street jezdců stále ještě převládá černá. Ostatní barvy, kterých se využívá téměř v celé škále, jsou především nelomené odstíny, výrazné a dominantní, vyjadřující energičnost nositele. Vychází pravděpodobně z trendu barevných motorek (zelený Ninja od Kawasaki). Výraznými prvky jsou také ochranné součásti, jako jsou chrániče loktů, kolen, ramen, někdy též chrániče a tlumiče otřesů na hrudníku, ale hlavně chrániče páteře, ledvinové pásy a aerodynamický hrb na zádech za přilbou.

Výrazným vlivem je kromě konstrukčních prvků také sport, který zdobí oděv logy sponzorů (je jich požehnaně, motoristický sport je velmi nákladný, stejně jako formule 1),

kteře jsou umístěny na každém možném volném prostoru. Tyto prvky, spolu se jmény závodníků a stájí, bývají výrazně dominantním prvkem této inspirace.

Současný trend vychází především ze závodních bund a kombinéz, ovšem také z obuvi, která svou náročností a specifickou konstrukcí je dosti inovativním prvkem, oživujícím zavedené styly a formáty v obuvnictví. Inspirace motorkářskou obuví se projevuje jen v dámské módě, pánská vysoká (poloholeňová či holeňová) obuv se příliš nevyrábí. Oděv je tímto vlivem zasažen více, na trhu, především ve sféře módy ulice, se čím dál častěji objevují bundy z usně se zapínáním na zip či na patenty, výrazných barev, s tištěnými nebo našitými logy a nápisy odkazujícími na slavné jezdce, výrobce motoristických oděvů či na jejich sponzory (tabákové výrobky, lihoviny, tic tac aj.). Dalšími oděvy, postiženými motoristickou vášní, jsou trička a košile (potisky, nášivky s logy, fotkami motorek a závodníků), kalhot se to příliš netýká, ačkoliv jeansová móda si vzala za svůj prvek předtvarovaných kolen, který tento vliv také může upomínat.

Bundy, kromě uvedené barevnosti a potisků, mohou mít dílce a střihy, které mají navozovat pocit ochrany (tuto funkci však často nemohou plnit), a to například zvláštními dílci na loktech, nebo vyztuženými rameny. Bunda může mít raglánové rukávy, které však připomínají spíš střih lehkých bund motokrosařů. Neumožňují takové upevnění chránících výztuží a vložek, které sportovní bundy vyžadují, a proto se u originálních bund tolik nevyužívá. Bundy jsou často barevně či stříhově příčně členěné, využívá se principu kontrastu barev – dělení je také nutné z hlediska spotřeby materiálu, usně je velmi drahá. V oděvu pro sféru módy se používají levnější a ne tolik pevné usně. Pro motoristické bundy se používá nejčastěji hovězina, 2 - 2,2 mm silná, pro módní spíš skopovice nebo měkkí typy hovězin nebo vepřovice. Oděv nevyžaduje zateplovací podšívky, přiléhavé elastické manžety či upravený límeček. Vkládané dílce do podpaží, umožňující ventilaci par, se taktéž nepoužívají, ačkoliv by mohly zpestřit celkový vzhled svršku a být i funkčním doplňkem zvyšujícím komfortnost oděvu.

Obuv si z motorismu převzala hlavně formu, tj. vysokou poloholeňovou či holeňovou obuv, určenou především na zimní období. Prvky, které dominují, jsou měkčené a prošívání dílce na nártu a na achylovce, které umožňují lepší ohebnost jinak tuhých usní. Ty se však pro vycházkovou obuv nevyužívají. Obuv se také nemusí striktně držet praktického tvarování kopyt, které mají skutečné motorkářské boty. Tvar špic je dán módou – jsou buď kulaté, či carré. Ostrá špice byla také delší dobou doménou, avšak

vyžaduje spojení s vyšším podpatkem. Podešve k těmto botám jsou barevné, dezénované proti sklouznutí (vhodné na zimu), většinou bez podpatku. Nízký podpatek je doporučován u motorkářských bot pro pohodlné zavěšení na stupačkách, ale není požadavkem prvořadým. Holínka je v kotníku přiléhavá, uzavírá se zipem nebo šněrováním (nemusí být kryté). Linie jsou voleny tak, aby vzbuzovaly dojem solidnosti a bezpečí, stejně jako je to u jejich předlohy. Nepoužívají se velmi teplé a nepromokavé podšívky, ačkoliv by byly přínosem, ale výrazně zvyšují cenu výrobku. Módní bota také postrádá plastové výztuže na holeni, kotnicích a vnější hraně nohy v prstové části, nevyžaduje tak pevné tužinky a opatky.

Zajímavostí je ovšem i zpětná vazba vlivu módy na specializovaný motoristický oděv. Dříve se oděv týkal pouze funkčnosti a byl poměrně typově stálý, i když vývoj ochranných prvků se čas od času také projevil na vzhledu. O módě by se dalo hovořit jen ve spojitosti s helmami a lakováním motorek, jež podléhaly změnám v grafickém designu, který určoval vzhled. Airbrushové obrázky na helmách ve stylu japonských manga jsou stále in a v nabídkách mnoha firem na internetu.

Tou zpětnou vazbou byla například poslední kolekce firmy Icon racing, která představila humorně pojaté kalhoty a bundy v modrobílé kombinaci, inspirované kovbojským oděvem (namalované falešné kolty proklatě nízko u pasu a s třásněmi na nohavicích), ovšem zároveň splňující veškeré ochranné a tepelně izolační požadavky, kladené na tento druh oděvu. Může se také jednat o lehkou narážku na jezdce - chopperáky, se kterými si občas "silničáři" vyměňují názory.



Obr. 27 Icon Racing Kitty nohavice

Druhým výrazným motoristickým vlivem je oděv a obuv jezdců na chopperech. Historie vlivu tohoto stylu na módu je mnohem starší než u předchozího, prvními street nositeli těchto oděvů a obuvi byla mládež padesátých let v USA, se svými idoly Jamesem Deanem a Marlonem Brandem a také Beat Generation, hnutí, které prosazovalo svou filozofii volnomyšlenkářským stylem života a literaturou. Známe je například z kultovního filmu "Bezstarostná jízda" s Denise Hopperem v hlavní roli, či z knih Allena Ginsberga a Jacka Kerouaca. Jejich osobitý, drsný a nedbalý vzhled ovlivňuje módu podle politické a kulturní situace (pozdější punková móda si osvojila jejich zálibu v usních a kovových ozdobách).

Oděv se často inspiruje bundami, vestami a kalhotami, které vycházejí z kovbojského stylu, avšak jsou oprostěné od florálních výšivek a přebujelé zdobnosti, kterou preferují američtí Texasané - kovbojové. V barvách vede černá, občas přírodní hnědé odstíny či červená (spíš v akcentech). Hlavním materiálem je solidní hladká useň. Střihy a formy se nijak neodvozují podle potřeb na ochranu a tepelnou izolaci, protože se převážně jezdí pomaleji a jízda není tak nebezpečná. Samozřejmě některé bundy jsou solidní, podšívkované a teplé, ale není pravidlem je nosit. Vesty a vestičky jsou vhodné jen na nošení za teplých letních dnů. Bundy mají límce s klopami, nemívají výztuže ani předtvarované rukávy. Kalhoty jsou hladké, usňové, bez předtvarování kolen. Zdobení je

méně časté, nosí se třásně na vestách, bundách, kalhotách či "nohavicích", které se natahují přes jeansy (kovbojské jezdecké nohavice), výšivky a nápisy motorkářských klubů, výrazné chromované přezky a kovové prvky (výrazné zipy).

Boty vycházejí z kovbojských, mají špiče kulaté nebo špičaté, jsou nazouvací, bez uzávěru. Dělají se ovšem co nejužší, aby měl jezdec pocit jistoty. Boty mívají kolem kotníku ozdobné pásky připomínající ostruhy, občas i okované špiče.

Osobitý styl doplňují bezprstové rukavice, potiskované různobarevné šátky a trička, s motivy plamenů, lebek a jiných "drsných" výjevů a kožené čepice. Typické jsou také helmy, které často konstrukčně neodpovídají předpisům a které mohou být replikami starých vojenských přileb.

Tento styl by se dal definovat jako klasický a neměnný, také z toho důvodu, že jejich nositelé jsou skalní vyznavači a svou filozofií ani módu nepřijímají, neboť jsou proti konzumní společnosti. Vlivy chopperového oblečení jsou svou podstatou určeny spíše undergroundové sféře, ale v jistých situacích a prvcích se více či méně objevují také na běžném oblečení. Nepředstavují typickou módní vlnu, tak jako tomu je v současnosti u oděvu inspirovaném sportovním motorizmem. Ze základu motorkářského stylu mohou dále čerpat obdobně smýšlející skupiny.

Off-roadové oblečení se stylově liší od oděvu silniční motoristiky. Je volnější, sportovnější, z materiálu převládá textil. Useň se používá jako výstuž. Bundy a mikiny nemají úplně tepelně izolační funkci, mnohdy jsou velmi tenké. Konstrukce tohoto oděvu vychází vůbec ze stylu off-roadu – tedy krátkých vzdáleností a nerovného terénu, kde je sice možnost spadnout, zato v mnohem menší rychlosti. Proto jsou důležité chrániče, ale již nemusí být nutně součástí teplého oblečení. Tento styl je více spjatý s mladými lidmi. Prvky akrobacie poukazují na sportovně zábavní charakter, z čehož by se dal odvodit i styl oděvu – výrazně barevný, mnoho dílců, složitost vzorů a zdobení. Logo výrobce bývá použito na nejviditelnějších místech, na hrudi, zádech a rukávech u bund a mikin, na stehnech u kalhot. Designeři se nezděraňují používat airbrushové techniky ke zdobení, kontrastní kombinace barev, mnoho strukturových prvků (plastické ozdoby a loga). Oděv svou volnou siluetou poskytuje mnohem větší plochy, působí teplákovitým dojmem oproti oděvům na street bike, které jsou především z usně. Také se používají materiály se vzorovaným potiskem v kombinacích s netištěnými materiály.

Výrazným prvkem jejich vzhledu je i obuv, která je dosti vysoká a uplatňuje se na ní ve velkém množství plast, zdobení logy a funkčními přezkami. Tvarově jsou členité, kontrastně barevné.

Motokrosový sport je hlavně doménou mladých a jistě by se mohl stát další inspirací pro běžné nošení, ačkoliv jeho specifické prvky v módě je těžší vypátrat než u ostatních dvou motoristických vlivů. Jistě by byl vhodnější pro běžné sportovní oděvy (teplákové soupravy) nebo trička (potisky).

Použité zdroje – vlastní, [2],

4 PŘEHLED KONKURENCE

Sidi sport

Firma založena roku 1960 Italem Dinem Signori, motocyklistou. Firma se nejdříve zabývala výrobou obuvi pro cyklisty a trekingovou obuví, od roku 1970 také obuví pro off-road a road motorkáře. Stále se snaží posouvat vývoj této obuvi na další úrovně.

www.sidi.it

Fox Racing

Kalifornská firma vyrábějící motorkářskou obuv pro street bike a především off-road. Byla založena 1974 Geoffem Foxem v Morgan Hill, California. V současnosti nejznámější firma vyrábějící motokrosovou obuv (i oděv).

www.foxracing.com

Dainese

Italská firma z Molveny, poblíž Vicenzy, byla založena Linem Dainesem roku 1972. Začala výrobou kožených kalhot pro motokros, v současné době vyrábí oděv a obuv pro street bike i off-road. Zabývá se i vývojem konstrukce oděvů a nových technologií. Firma patří ke špičce mezi výrobci.

www.dainese.com

Oxtar s. p.a.

Firma Oxtar má v podnázvu Focus on boots – zabývá se pouze výrobou obuvi pro motocyklisty a cyklisty. Sídlí v Montebelluně v Itálii, založena byla roku 1982. Spolupracuje s firmou Gore & Associates – používá jejich Gore-tex membránu na svých výrobcích.

www.oxtar.com

AGV Sport

Je odnož AGV, italské firmy vyrábějící helmy. Jejím domovským trhem jsou Spojené státy, sídlí v Buckeystownu, Maryland, založena v roce 1985.

www.agvsportsgroup.com

Vendramini

Firma byla založena roku 1919 Pietrem Vendraminim, až v roce 1961 Giuseppe Vendramini začíná s produkcí vysoce kvalitní motorkářské obuvi. Jejich nejslavnějším modelem byla Alfa Centauro z roku 1978, byla jakýmsi milníkem ve výrobě této obuvi. Vyrábí obuv závodní, cestovní a pro ježdění po městě.

www.vendramini.com

Alpinestars

Firma z USA. vyrábí všechny typy motocyklové obuvi.

www.alpinestars.com

Joe Rocket

www.joerocket.com

Gaerne

www.gaerne.com

Diadora

Společnost založena po druhé světové válce , v roce 1948 u Montebelluny Marcellem Danieli.

www.diadora.com

Daytona

Německá firma z Eggenfeldenu, prodávající své výrobky po Evropě. Vyrábí boty z Gore-texu.

www.daytona.de

Spidi

Italská firma vyrábějící veškeré vybavení pro motorkáře vysoké kvality.

www.spidi.it

Chippewa

Americká firma založená 1901, z počátku se zabývala hlavně produkcí pracovní obuvi. Výroba je převážně ruční.

www.chippewaboats.com

Harley-Davidson

Firma založena roku 1903 vyrábějící nejznámější motorky – choppery. Nabízí i vlastní značku kvalitní chopperské obuvi.

www.harley-davidson.com

First Gear

Společnost založená 1979, produkuje vlastní dva modely touringových holínek.

www.firstgear-usa.com

Triumph

Firma založena roku 1902, vyrábějící sportovní i cruiser motorky, nabízí vlastní modely motocyklové obuvi.

www.triumph.co.uk

Uvex

Firma tradičně vyrábějící pracovní obuv, brýle pro sportovce, helmy. Nabízí také celou škálu chráničů a oděvů, také kolekci motorkářské obuvi.

www.uvex-sports.de

Hein Gericke

Německá firma nabízející kompletní vybavy pro motorkáře.

www.hein-gericke.de

River Road

www.riverroadgear.com

Použité zdroje [2], [3], [8], [9], [13] - [27]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 FIRMA UNITOP S R. O.

Firma Unitop spol. s r. o., s níž ve spolupráci vzniká vzorek motorkářské obuvi, sídlí na nábřeží Lúdvíta Štúra 1159/24, Bošany 95618 (poblíž Partyzánskeho), Slovenská Republika.

Hlavními představiteli a zároveň podílovými společníky firmy jsou ing. Slavomír Majtás, ing. Peter Minarovič, ing. Viera Čepelová a Branislav Ťarcha.

Její výrobní činnost je orientována na vycházkovou obuv pro domácí a český trh a speciální kategorie obuvi určené pro západoevropský a americký trh. Jedná se o motorkářskou, automobilovou, trekingovou a zdravotní obuv. V kategorii motorkářské obuvi se řadí k jedné z předních evropských výrobců. Firma získala výrobní licenci na patentově chráněnou technologii výroby nepromokavé obuvi od firmy Sympatex Technologies GmbH Wuppertal (SRN).

Společnost vznikla v roce 1992 a výrobu započala v Brodzanech. Od roku 1993 vyráběla a prodávala vlastní modely vycházkové obuvi pro domácí (slovenský), český a německý trh. O rok později rozšiřuje svůj export do Ruska a na Ukrajinu a zahajuje výrobu motorkářské obuvi. V roce 1995 začíná spolupráci s německou firmou Hein Gericke GmbH Düsseldorf, pro kterou vyrábí motorkářskou obuv. Její dceřiná společnost Eurobike AG Düsseldorf zajišťuje distribuci do Holandska, Belgie a Velké Británie, Francie a Rakouska. Po roce 1997, v době útlumu obuvnické výroby v České i Slovenské republice, se zastavuje export na východ (platební neschopnost a devalvace rublu). Firma se více zaměřuje na výrobu motorkářské obuvi a export vycházkové do Slovinska. V roce 2002 výroba motorkářské obuvi představuje 52% celkové produkce, 70% ze zisků. V roce 2003 se stěhuje do nové provozní budovy v Bošanech.

Firma se snaží sledovat požadavky trhu na kvalitu materiálu a technologický vývoj. V současné době má 8 větších odběratelů, hlavně z Německa. Jsou to například značky Hein Gericke, Triumph, Uvex, Bullson, Dutstars. Nepromokavá obuv tvoří v současnosti zhruba 80% jejich výroby.

Dlouhodobým cílem firmy je vybudování vlastní značky a její prosazení na domácím i zahraničním trhu, rozšíření výroby a exportu.

5.1 Výrobní postupy

Návrhy jednotlivých modelů si zadávají přímo odběratelé, šablony zpracovávají vlastní modeláři ve firmě - po vyhotovení vzorků si digitalizaci šablon a stupňování nechávají zhotovit v jiné firmě, která přímo vyrábí vysekávací nože. Postupy konstrukce vycházejí z požadavků na motorkářskou obuv a technologie zpracování sympatexových materiálů. Používá se tzv. no name materiál (ne přímo Sympatex, který je drahý), používá se na podšívkách (Sheltex).

Firma pracuje s materiály, které si vyžádají nebo dodají zadavatelé, podešve a doplňky kupují (například od italských firem Davos a Skywalk), nebo si je nechají vyrábět (Mouldpro, Zlín). Podle zakoupených podešví se používají kopyta. Kopyta mají nízký zdvih paty (podpatek cca 2,5 cm), kulatou špici (co nejsnadnější napínání) s dostatečným prostorem pro prsty. Kopyto je lámací, polobotkové, má okovanou celou stélku, jen ve dvou místech jsou otvory pro upevnění skobiček, jsou z HDPE. Nejčastější šířková skupina je H. Velikostní sortiment musí odpovídat poptávce, šířkové rozměry v lýtkové části by měly být flexibilní (svršek se u některých typů dá povolit - velcro uzávěr).

Společnost má 2 dílny, spodkovou a svrškovou. Na svrškové dílně je asi 24 pracovníků, což sice není ideální stav z hlediska složitosti výroby, ale plně odpovídá potřebě z hlediska objemu zakázek.

Jednotlivé modely motorkářské obuvi mohou mít až 70 dílců (typy pro street bike), což je dáno hlavně požadavkem na výztuže, přiléhavost a nepromokavost obuvi. Na svrškové dílně se kompletace provádí až ve stu operacích, což závisí na typu a složitosti modelu. Při menším množství pracovníků je proto kompletace složitější, každý provádí více operací.

Na sešívání podšívky by se měl používat pouze cik-cak. Švy se přelepují PES páskou tepelně nahřívanou, aby se zajistil prošívaný spoj před protékáním. Vrchové dílce jsou sešívány na záložku jednoduchým nebo dvouřadým stehem, používají se syntetické nitě. Výšivky pro některé značky se nechávají dělat zakázkově od jiné firmy.

Obecně by se dalo říci, že zvaž se kompletují podšívky s mezipodšívkami a vrchové dílce, potom dohromady. Postupy jsou dané i speciální konstrukcí obuvi, která musí odpovídat požadavkům na výrobu obuvi ze Sympatexu. Oddělení podšívky od vrchové

části umožňuje zasunutí kalhot pohodlně do boty. Ještě na svrškové dílně se slepuje svršek s podšívkou v záložce.

Na spodkové dílně se nejdříve přibíjejí stélky na kopyto - jen ve dvou místech, malými skobičkami - na stélce je také sympatexová membrána -později se otvory po nich zalepují. Je to ochrana proti protékání vody. Stélka se pak natírá lepidlem a nechá vyschnout.

Tvarování pat - termoplastický opatek, vlepený již na svrškové dílně, se nahřívá a tvaruje a následně se ochlazuje. Takto tvarovaná pata se již nemusí napínat. Opatky jsou velmi pevné (rhenoflex 3170 - tloušťka 2 mm).

Podšívka se natírá lepidlem po celém dolním okraji a nechá dobře vyschnout.

Napínání je dvoufázové - nejprve se napíná špice (na vrchovém dílci jsou ve špici udělané "U" zářezy, aby se materiál nevrstvil, vrchové dílce mají být okosené). Napínání (po napaření svšku) musí být opatrné, aby se neporušila nepromokavá membrána - tomu napomáhá i kulatá špice kopyta. Při napínání se používá PES lepidlo. Malý tah při napínání může způsobit neúplné napnutí materiálu v prstové části (což může umocňovat i vložený pryžový dílec na ochranu proti oděru). Naopak to nechává větší prostor pro budoucího nositele (přilnavost materiálu k noze je důležitá jen v kotníku).

V druhé fázi se napíná klenek - pata je již tvarována opatkem, který se jen přilepí. Ve firmě se napíná ručně a velmi opatrně. Naputý svršek se tlakem přitskne, aby slep dobře držel. Firma nevlastní zařízení pro tepelné ustálení napnutého svršku, nechávají jej zformovat pouze v přirozeném prostředí. Po napnutí se vyndávají skobičky ze stélek a zalepují se otvory.

Napnutý svršek se upevní do podešve a proznačí se hrana podešve pro přesné drásání. To musí být přesně po linii - přesah by esteticky narušoval vzhled obuvi, nedostatečné by zhoršovalo přilnavost podešve. Drásání musí být opatrné, aby se nenarušila podšívka se sympatexovou membránou.

Nános silnější vrstvy lepidla - zalije možné nedokonalosti po drásání, na něj se dává termo-plastická stélka, která se nahřátím přímo naformuje na napínací stélku - stélka překrývá spoj svršku a podšívky.

Nános lepidla na stélku a podešev - na stélce se v prstové části přilepí půdování (z usňového odpadu) a obojí se dává na dopravník - stroj nasvítí obě lepidlem natřené plochy, které obsahují fosforeskující látky, a ukáže možná nenanešená místa. Zařízení nechá

lepidlo postupně vyschnout a teprve pak svršek na kopytě s podešví pustí ven. Lepidlo se aktivuje, podešev se přilepí a zalisuje - přítlak membránou.

Po vyzutí kopyta se do obuvi vkládají stélky a opravují se přesahy lepidla kolem podešve (jemný ohrus, přestříkání), kontroluje se jakost a lepí se příslušné piktogramy, štítky, číslování. Hotový pár se balí do příslušné krabice.

Obuv prochází pravidelnými kontrolami nepromokavosti, jež jsou závazné pro použití sympatexových materiálů.

Použité zdroje – vlastní

6 NÁVRHOVÁ ČÁST

Prvním impulzem k vytvoření této kolekce bylo zohlednění vlastních výtvarných názorů, které by vycházely ze současného designu, v motoristické sportovní obuvi. Chtěla jsem vytvořit takové návrhy, které by korespondovaly s mým cítěním linií a barev. Ideová kolekce byla vlastně jakýmsi ideálním počinem, který zobrazoval můj názor a inspirace v určité podobě a tvoří tak základ pro další tvorbu. Zaměřila jsem se na obuv určenou pro silniční motorky.

Ideová kolekce se více týká módní boty nežli motoristické – vychází z mých dojmů, které jsem měla, když jsem se začala seznamovat s motoristickou obuví skrze webové stránky. Ze začátku se mi zdály příliš složité, jaksi přeplněné liniemi, tvary a někdy i barvami. Proto se ideová kolekce zabývá více jednoduchou a čistou formou, nedělenými plochami, jemností a není tak agresivně barevná. Použila jsem na ni bílou, šedou a oranžovou. Druhá varianta byla kontrastnější – základem byla černá s bílými a červenými detaily.

V ideové kolekci jsem se snažila používat jen rovné horizontální, vertikální nebo diagonální linie, se zaoblenými hranami, abych zachovala ráz čistoty. Absence ozdob podtrhuje plošnost, kterou zvýrazňují jen občasné barevné detaily. Nepopíratelně se jedná o vliv módní obuvi, jež se objevila v zimě, u které hodně převládala bílá barva s drobnými barevnými detaily. Jediným zdobným prvkem na mých návrzích bylo prošívání změkčující ohybové části v nártu a nad patou.

Postupným seznamováním se s tématem a zjišťováním základních atributů motorkářské obuvi jsem zjistila mnoho poznatků o potřebách a konstrukci této obuvi. Zcela jsem vyloučila vysoké holínky (pod kolena), které z hlediska umístění koleních chráničů nejsou vhodné. Také jsem se snažila vyloučit prvky krytí kotníku páskem, které by nebyly z hlediska bezpečnosti zcela šťastné. Tyto prvky se ale mohou zcela klidně objevit na obuvi módní, která je méně náročná.

Pro model motoristické obuvi jsem musela zohlednit všechny požadavky a své návrhy přepracovat úplně. Výšku holínky jsem snížila asi na 34 cm, což je sice větší rozměr než-li u standardní holínky (ačkoliv výška je co model jiná), ale nezasahuje nad nejširší místo na lýtku při průměrné výšce. Druhým důvodem pro snížení byla spotřeba materiálu na přední holení dílec, který musí být z nejkvalitnější usně. Snažila jsem se holínku co nejméně členit, aby se zachoval její čistý ráz.

Z hlediska výroby jsem se držela výrobních postupů, které používá firma Unitop ve své výrobě, které jsou popsány v předchozích kapitolách. Materiály, usně, latexy, podšívky a výztuže jsem uzpůsobila taktéž výrobcí. Protože výrobce se zabývá nejvíce touringovou obuví, hlavně v černé barvě, přizpůsobila jsem tomu i barevnost, ačkoliv bota tak ztrácí na barevném kontrastu. Potíží bílých materiálů je i jejich rychlé odření nebo zašpinění, navíc se kvůli povrchovým vlastnostem nedají tepelně upravovat, ani příliš napínat. Větší část holínky je tedy z hladké černé usně, s detailem v měkčených dílcích, které jsou ze světle šedého nubucku.

Módní kolekce vychází převážně z ideové kolekce a není omezena materiálem či barevností. Je určena mladým lidem, kterým se líbí současný design a mají na oděv a obuv vlastní názor. Kolekce se liší od předchozích sezóních módních vlivů.

ZÁVĚR

Rozsah práce podává celkový souhrn současné produkce oděvu a obuvi pro motoristy, ačkoliv se jednotlivými aspekty jejich produkce nezabývá. Základním členěním informací se získávají tři okruhy motorizmu, které definují celkové rozdělení trendů. Informace v práci uvedené jsou nosnou základnou pro pochopení trendů a inspirací, které z nich vycházejí. Pro plné pochopení by bylo třeba uvést ucelený přehled současné produkce.

Historická část definuje motorizmus, dále vývoj jezdecké obuvi až po současnost. Hledání informací, které by byly zdrojem pro tuto práci, bylo velmi obtížné, protože toto téma nebylo ještě nijak knižně zpracované, všeobecně u nás moc knih o tomto tématu – motorkářství - dostupných není. Hlavními zdroji mi byl tedy internet a současná produkce, protože záznamy o dřívějších produkcích uveřejněny nejsou. V České republice se vývojem ani výrobou motorkářské obuvi nikdo nezabývá, tudíž informace jsem získávala hlavně ze zahraničních (italských, britských, amerických a německých) stránek.

Celé téma je velmi zajímavé a skrývá mnoho dalších podtémat ke studiu. Práce by mohla být výchozím bodem pro další práce, které by se mohly detailněji věnovat jednotlivým úsekům, které tato práce definuje. Rozhodně by také mohla být jakousi informační základnou pro začínajícího motorkáře, aby si o oděvech, obuvi a vůbec stylech motorkářství udělal celkový obrázek, nebo pro výtvarníka, který chce v motorkářství hledat inspiraci. Přehled konkurence pro ně obsahuje dost zajímavých odkazů.

Pro mě jako designera obuvi to rozhodně znamenalo širší seznámení s praktickou výrobou a problematikou prodeje, poptávky a konkurence, stejně jako obrovský zdroj inspirace a motivace.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] HUSÁK, Pavel. *Velká kniha motokrosu*. 1. vydání. Praha: Naše vojsko, nakladatelství a distribuce knih, 1980.
- [2] Současná dostupná výbava pro motoristy- nabídka [online]. [cit. 2005-05-02]. <<http://www.motorhelmets.com/html/apparel-table.htm>>
- [3] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.sidi.it/>>
- [4] [online]. [cit. 2005-05-13]. <<http://www.kawasaki.cz/>>
- [5] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.motonation.com/>>
- [6] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.honda-sport.co.uk/>>
- [7] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.agv.it/>>
- [8] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.dainese.it/>>
- [9] [online]. [cit. 2005-05-18]. <http://www.foxracing.com/>
- [10] Aktualizovaná vyhláška platná pro motristy [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.svetmotoru.cz/zakony.php?id=53>>
- [11] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.spidi.it/>>
- [12] SWANN, June M.. III/1 Obuv v 17. století. Sborník materiálů ze III. mezinárodní konference 25.-27. září 2000. *Obuv v historii 2000*. 1. vydání, Zlín: Muzeum jihovýchodní Moravy ve Zlíně, 2001
- [13] [online]. [cit. 2005-05-02]. <<http://www.agvsportsgroup.com/>>
- [14] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.oxtar.com/>>
- [15] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.vendramini.com/>>
- [16] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.alpinestars.com/>>
- [17] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.joerocket.com/>>
- [18] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.gaerne.com/>>
- [19] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.diadora.com/>>
- [20] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.daytona.de/>>
- [21] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.chippewaboos.com/>>

- [22] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.harley-davidson.com/>>
- [23] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.firstgear-usa.com/>>
- [24] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.triumph.co.uk/>>
- [25] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.uvex-sports.de/>>
- [26] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.hein-gericke.de/>>
- [27] [online]. [cit. 2005-05-18]. <<http://www.riverroadgear.com/>>
- [28] HLAVÁČKOVÁ, Konstantina. *Česká móda 1940 -1970 - Zrcadlo doby*. 1. vydání, Praha: Uměleckoprůmyslové museum v Praze ve spolupráci s Nakladatelstvím Olympia a.s., 2000, publikace č. 3079
- [29] SEELINGOVÁ, Charlotte. *Století módy 1900-1999*. 1. vydání, Cologne: Könnemann Verlagsgesellschaft mbH, 2000, ISBN 80-7209-247-2

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

aj.	a jiné
angl.	angličtina, anglický jazyk
atd.	a tak dále
č.	číslo
max.	maximální, maximálně
min.	minimální, minimálně
např.	například
Sb.	sbírky
tj.	to jest
tzv.	takzvaný
cruise	z. angl. křižovat, zábavní plavba, ježdění pro radost
cruiser	z angl. jezdec na chopperech
hard drive	z angl. těžká jízda, dlouhé úseky cesty
light speed	z angl. malá rychlost, nenáročné cestování
off-road	z angl. mimo cestu, ježdění v terénu
one-piece	z ang. jeden kus, jednokusový, celkový
outfit	z angl. vybavení, oděv
slider-lock	z angl. systém upevnění skluzného chrániče na koleno
sport bike	z angl. sportovní silniční motorka
street bike	-//-

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 <i>Kawasaki Ninja ZX-6R – sportovní silniční motorka [4]</i>	13
Obr. 2 <i>Alpinestars S-MX usňová bunda</i>	16
Obr. 3 <i>Joe Rocket Supermoto usňové kalhoty</i>	17
Obr. 4 <i>Alpinestars S-Moto kombinéza z usně</i>	19
Obr. 5 <i>FirstGear Splash bundy a kalhoty</i>	20
Obr. 6 <i>Alpinestars S-MX Bionic ochranná bunda</i>	20
Obr. 7 <i>Alpinestars Tech chránič zad</i>	21
Obr. 8 <i>Joe Rocket Sonic rukavice</i>	22
Obr. 9 <i>X-Eleven celoobličejová helma</i>	23
Obr. 10 <i>Fox Racing Technic Jersey</i>	24
Obr. 11 <i>Fox Racing Technique kalhoty</i>	25
Obr. 12 <i>Fox Dirtpaw Yamaha Gloves</i>	26
Obr. 13 <i>Fox Racing XL Airframe</i>	26
Obr. 14 <i>EVS AMX-5 chránič kolene</i>	27
Obr. 15 <i>Oakley Ricky Carmichael Pro Frame Goggles</i>	27
Obr. 16 <i>Shoei VFX-R Air off-roadová helma</i>	28
Obr. 17 <i>Power Trip's OCC T-Rex usňová bunda</i>	29
Obr. 18 <i>PowerTrip Black Diamond Dámská bunda</i>	30
Obr. 19 <i>Power Trip Powerglide nohavice</i>	31
Obr. 20 <i>Power trip OCC Junior rukavice</i>	32
Obr. 21 <i>Airfoil 8010 Comfort Flex Frame</i>	32
Obr. 23 <i>KBC klasická chromovaná půlhelma</i>	33
Obr. 24 <i>Spidi XP5-R [11]</i>	39
Obr. 25 <i>Gaerne RX2 motokrosové boty</i>	40
Obr. 26 <i>Thor Quadrant motokrosové holínky</i>	41
Obr. 27 <i>River Road Ranger Harness holínka</i>	43
Obr. 28 <i>Icon Racing Kitty nohavice</i>	52

SEZNAM PŘÍLOH

- P I Výrobci a použité materiály na oděv
- P II Ochranné prvky na obuvi

PŘÍLOHA P I: CHYBA! NENALEZEN ZDROJ ODKAZŮ.

Street Bike

Bundy

Výrobci:

Firstgear, Alpinestars Racing, Icon MX Racing, Joe Rocket Racing, Speedrag, Fieldsheer, Honda, MotoGP, Teknic, Tour Master, Power Trip

materiály:

- useň
- textil:
 - svrchní textil - Rock Flex™ 800 , Rock Tex™ 660, Rock Tex™ 1050, Meta Sport System™, 630 Hitena® Shell with Rock Tex™ 1050, FullFlex™, 630 Hitena® twill nylon
- podšívky - Variable Flow™, Air-Foil™, Dry Tech®
- ballistic – označení pro materiál vyztužený kevlarovým vláknem, používaný na neprůstřelné vesty pro policisty a vojáky
- bavlna – denim

Kalhoty

Výrobci:

Joe Rocket, Alpinestars, Power Trip, Icon racing , Firstgear, Cortech

materiály:

- useň
- Rock Tex™ 660, výztuž Rock Tex™ 1050, nylon
- denim
- výztužná vlákna - Cordura, Kevlar, Taslan, titanová vlákna (Icon racing)
- podšívky - síťovina na propustnost par Free-air™

Kombinézy

Výrobci:

Joe Rocket Racing, Alpinestars Racing, Icon MX Racing, First Gear, Speedrag, Powertrip, AGV Sports, Fieldsheer, Teknic

materiály:

- useň
- textil:
 - polyester
 - spandex
 - neopren(límeč)
- úpravy - ballistic
- výztuže – Kevlar, Keoprotec, polyuretan

Pláštěnka do deště

Výrobci:

Tour Master, FirstGear

Materiály:

nepropustný, voděodolný, hustý nylon nebo PVC, polyuretan (výstuž), velcro uzavírání

Chrániče těla

Výrobci:

Alpinestars, Joe Rocket, Icon Racing

Rukavice

Výrobci:

Joe Rocket, Alpinestars, AGV Sport, ICON sports, Speedrag, Troy Lee Designs, Tour Master, First Gear, Cortech

Materiály:

- Textil:
- Free-air™, Rock Tex™ 330, 100% waterproof Dry Tech®, 40 gram Thinsulate®
- Výztuže: Schoeller® Metallic Kevlar®, Pittard's® Ceramic infused leather Armor Tan®, aramid, 80g. Thermolite® ,
- Goretex

Helmy

Výrobci: Arai, AGV, KBC, AFX, Grex, HJC, Shoei, Suomy, Icon, AXO, Cirus, Nolan, Cyber, Answer a MSR

Cruiser

Bundy

Výrobci: First Gear, River Road, Cortech, Powertrip, Honda a další

Materiály:

- useň (býčina, volovice)

Vesty

Výrobci:

First Gear

Kalhoty

Výrobci:

Power Trip, Tour Master, River Road

Materiály:

- useň (1,2 mm)
- Textil - Heavy Duty 600 Airtena nylon,
- 100% Waterproof Dry Tech mezipodšívka

Rukavice

Výrobci:

Power Trip, First Gear, River Road, Tour Master

Materiály:

- useň (hovězina, clarino, jelenice, kozina)
- spandex
- výztužné materiály (nylon)

Helmy

Výrobci:

Skid Lids, HJC, Shoei, Nolan, KBC, Cyber, Novelty, Suomy

Off Road

Bundy

Výrobci: Thor Racing, Shift Racing, Oneal, MSR Racing

Materiály:

- nylon – vršek, podšívky
- ballistic – výztuž v loktech
- PVC – pláštěnky, vrchové bundy

Jerseys

Výrobci: Fox, Thor, Troy Lree Design, Shift, Moose, Oneal, MSR, Answer

Materiály:

- Lycra
- Polyester
- Polyesterové grafiky

Kalhoty

Výrobci:

Fox, Thor, Troy Lee Design, Shift, Moose, Oneal, MSR, Answer, Alpinestars, Gaerne

Materiály:

- nylon, 1680 den nylon
- dynax 4820 polyester
- výztuže: useň, TPR, Kevlar, Cordura

Chrániče

Výrobci:

EVS, Fox,, Thor, Troy Lee Designs, Shift, Moose, Oneal, MSR, Answer, SixSixOne

Materiály:

- Polypropylen, polykarbonát, nylonová sieťovina

Rukavice

Výrobci:

Fox,, Thor, Troy Lee Designs, Shift, Moose, Oneal, MSR, Answer

Materiály:

- useň – clarino
- textil - lycra
- polykarbonátové výztuže
- aeropren

Brýle

Výrobci: Oakley, Scott, Smith, Thot, Pro Grip, Oneal, Answer, MSR

Helmy

Výrobci: HJC, Shoei, Suomy, Fox Racing, Nolan, KBC, Z1R, AGV, Thor MX, Troy Lee Designs, AFX, Oneal, JKC, Answer, MSR, MDS, Cyber, Arai

PŘÍLOHA P II: OCHRANNÉ PRVKY NA OBUVI



Slider – chránič vnější hrany nohy v prstové části. Úchyt je na dva šroubky, které se opevňují do závitů, které jsou všité do svršku obuvi. Slider je po opotřebení vyměnitelný.



Vložený dílec chrání obuv před nadměrným opotřebením v prstové části (např. řazením).



Vnější chrániče kotníku z plastu.



Termoplastický chránič holeně, se značkami různých firem.



Speciální ochranná vložka u chrániče holeně – jen u vlastních modelů. Vložka tlumí nárazy, zvyšuje komfort nošení. Je vyrobena ze speciálního patentovaného plastu, dodávaného přímo výrobcem z Rakouska. Vložce se vkládá do vnitřní kapsy, upevňuje se velcro páskem našitým ve vrchní části.



Chránič paty, všívá se do svršku nebo tvoří celý samostatný dílec. Je z houževnatého plastu.