

ŠCC
SSMM

HONDA

Seminarska naloga



Celje, 2016

UVOD

Šport kolo , aka "sportbike" in "sportsbike", je motorno kolo optimiziran za hitrost, pospeševanje, zaviranje in zavijanje na asfaltiranih cestah, po navadi na račun udobja in goriva gospodarstvo v primerjavi z bolj standardnimi motorna kolesa . Soichiro Honda napisal v navodilih za uporabo za 1959 Honda CB92 Benly Super šport , "je v prvi vrsti Bistvo motocikla sestavljena iz hitrost in vznemirjenje", medtem ko se ciklus svetovne je Kevin Cameron pravi, bolj prozaično, da "je A sportbike motocikel, katere uživanje je sestavljen predvsem iz njene sposobnosti za opravljanje vseh vrst tlakovane ceste - svoje ovinkih sposobnosti, svoje ravnanje, njeno grozo pospeševanja in zaviranja moči, čeprav (rečem to?) je njegova hitrost.

Motorna kolesa so vsestranski in se lahko dajo na veliko uporablja kot jahač presoji. V preteklosti je bilo malo, če je specializirane vrste motornih koles, vendar je število tipov in podtipov proliferated, zlasti v obdobju od 1950. uvedba Honda CB750 leta 1969 je pomenila dramatično povečanje moči in hitrosti praktičnih in dostopnih športnih koles na voljo širši javnosti.

Temu je sledila leta 1970 z izboljšanjem suspenziji in zaviranje v sorazmerju z močjo velikih inline štirih , ki so začele prevladovati svet za šport kolo. Leta 1980 športna kolesa spet vzel preskok naprej, da postane skoraj ne razlikuje od tekmovalnih motornih koles . Ker so 1990 športni kolesa postajajo vse bolj raznolike, dodaja nove različice kot golo kolo in streetfighter za bolj znana cesta dirke slog športnega kolesa

Kazalo vsebine

UVOD.....	2
Honda CBR 600RR.....	4
Dirkalne korenine.....	4
2003-2004.....	4
2005-2006.....	4
2007-2008.....	4
2009-2012.....	6
2013-2015.....	6
Konkurenca.....	6
2007.....	6
2008.....	6
Nagrade.....	7
Honda CBR 600F.....	8
CBR 600F2.....	8
CBR 600F3.....	8
CBR 600F4.....	9
CBR 600F4i.....	9
Zgodovina.....	9
Styling.....	10
CBR 600F novi 2011.....	11
Honda CBR 1000RR.....	11
Dirkalne korenine.....	11
2004-2005.....	11
2006-2007.....	12
2008 ponovno konstruiran.....	13

Honda CBR 600RR

Honda CBR600RR je 599 cc športni motocikel, ki je bil uveden z Honda je leta 2003 kot dirka replika različice Hondinega CBR600F serije. Je osvojil vseh naslovov Supersport svetovnega prvaka iz leta 2002 do leta 2008 in ponovno leta 2010 in 2014.

Dirkalne korenine

CBR600RR je razvila iz in se zgleduje po Honda RC211V MotoGP kolo. Podoben fizični izgled CBR600RR in RC211V bilo namerno. Pod kolesom bili MotoGP tehnologije, ki so na voljo za prvič na proizvodni motocikel, kot je enota Pro-Link zadnjim vzmetenjem in Injection Dual Stage goriva (PGM-DSFI). Oba sta bila vzeta neposredno iz Hondinega MotoGP kolo. RR, ali rase replika je pripona dodana poudariti dirkalne lastnosti, kot so napredni napet nihajna roka, center-up izpušnega sistema in bolj agresivne položaju za vožnjo.

2003-2004

Model 2003, prenesena v leto 2004 tehnično nespremenjeni, le z dodatkom senzorja za kisik in nove barvne sheme.

2005-2006

Leta 2005 je CBR600RR prejel temeljit pregled z novo karoserijo, popolnoma nastavljive obrniti sprednjimi vilicami, rasno zgleduje kolutnimi zavorami z radialnimi vgrajena štiri-batne zavorne čeljusti, ter povsem nov aluminijast okvir, nihajna roka in zadnji šok. Srenje moč se je povečala tudi. Te spremembe, skupaj z dodatnimi izboljšavami do motorja in izpušnega sistema, vse je prišel skupaj, da bi CBR600RR je mokro težo po 10,0 kg (22 lb), in suhe teže za 4,1 kg (9 lb) [1] [2] [3] Razen nove barvne sheme, je bil model 2006 nespremenjena od modela 2005.

2007-2008

Dne 6. septembra 2006 je Honda razkrila vse nove CBR600RR za 2007 leto modela. [4]

» V CBR600 najbolj radikalna prenova od uvedbe RR v letu 2003, je razvidno iz povsem nov motor, okvir, in nadgradnje, ki se kaže v manjši, lažji, bolj zmogljivo CBR600RR z razreda vodilno razmerje med močjo in težo in neprimerljive performance. [5] »

Teža je bil glavni poudarek prenove. Rezultat je bil 9,1 kg (20 LB) zmanjšanje suhe teže kot model 2006, od zahtevanih 361 lb (163,7 kg) [3] 341 lb (154,7 kg). [3] [6] Preizkušeni teža brez goriva so 182-182 kg (401-402 lb). [7] [8]

V prenove CBR600RR za tanjši in večjo učinkovitost, Hondini inženirji začeli z motorjem. Povsem nov motor je bil manjši in lažji od svojega predhodnika, oblikovalci, ki uporablja natančno pozicioniranje vseh notranjih sestavnih delov, da bi dosegli znatno zmanjšanje v motorju je dolžina, širina in višina, kakor tudi zmanjšati težo 2 kg (4,4 lb) v primerjavi z z modelom za leto 2006 z motorjem. Konjskih povečali na okoli 105 KM (78 kW), merjene v neodvisnih testih. [9] [10]

Okvir je lažja, tanjša in bolj kompaktna kot je CBR600RR 2006. Okvir je izdelan s pomočjo katere Honda poziva Fine Die-Cast (FDC) tehnologije, ki jih je dovoljeno graditi svetlejšo okvir brez ogrožanja moč in togost. Ravnanje z novim kolesom je nabrušena s svojimi 22 mm (0,87 in) krajše medosne razdalje, kot tudi s strani oblikovalca poudarkom na strogi množično centralizacije. Kljub krajši medosni razdalji, je bil model za leto 2007 nihajna roka 5 mm (0,20 in) dlje od leta 2006, ki ga omogoča bolj kompaktnih dimenzij motorja z novo kolo je.

Opustitev modela 2007 je bilo prenesenih skoraj nespremenjena od kolesa 2006 z enakim 41 mm (1,6 leta) obrnjenem vilice spredaj in Hondin Enota Pro-Link konfiguracija zadnje vzmetenje blaženje zadnje kolo. Nove tri-kraka litega aluminijasta platišča so bili tudi lažji od tistih, na kolesu 2006, ki je še dodatno prispevalo k okrepljenemu izvajanju prekinitve. Zavore izrazit dual radial-mount štiri-batne zavorne čeljusti in twin 310 mm (12 palcev) diskov spredaj in eno-batne zavorne čeljusti in 220 mm (8.7 in) disk na zadnji strani. Pod volanskim glave skrita je bila posodobljena verzija sistema Honda Electronic Volan Damper (HESD), ki je bila na voljo na tudi CBR1000RR.

Manjša, ostrejši robovi nova sprednja zgornja Oklep je prevladovala velikem osrednjem ram-zračnik, ki je napajal airbox skozi odprtino v oddelku za krmarjenje glavo okvirja in je ločen od stranic Oklep velika vrzel, ki Honda Rečeno je bilo za namene upravljanja zraka. Rep-oddelek je bil podobno manjši in ostrejši robovi, jahanje na vrhu močno restyled pod sedežem dušilca.

Motocikel prenesejo le s spremembami barvno shemo za modelsko leto 2008.

Kombiniran ABS prototip [uredi]

Dne 9. junija 2008 je Honda razkrila CBR600RR prototip, ki pokaže vse nove zavorni sistem blagovnih znamk, kot kombinirane ABS, ki integrirano kombiniranim zavornim, protiblokirni zavorni in zavore-by-wire sisteme. [11] V kombinaciji ABS uporabljajo nadzorno računalniško enoto da se zagotovi pravilno ravnotežje prednje in zadnje uporabe zavore in tudi nadzorovati, kdaj naj ABS zatakne. [12] Sistem je zasnovan tako, da se kar najbolj nevsiljivo upočasnijo angažiranje ABS do zadnjega možnem času. Kombiniran ABS ni bil na voljo na CBR600RR proizvodnja 2008. [13] [14]

2009-2012

Dne 5. septembra 2008 je Honda uvedla popravljen CBR600RR za 2009 leto modela. [15] V kombinaciji ABS je bil na voljo kot opcija. Druge spremembe, vključene posodobitve motorja, kot so spremembe v svojih bati, glavo valja in izpušnih plinov, ki bo Honda zahtevki povečali navor med 8,000-12,000 rpm z 3,5% povečanje navora pri 10.000 vrtljajih na minuto. Motor CBR600RR je prejel tudi novo visoko odpornost dvigalo ventil in sistem popup ventila podedovali od CBR1000RR. Vključene so tudi izboljšane obloge, ki izboljšujejo stabilnost in zmanjšanje ravni emisij hrupa in nove barvne sheme, ki so bile zasnovane, da bi pritegnili širši krog kolesarjev. Čeprav vse te spremembe vključevala dodajanje določenih materialov, celotna masa CBR600RR 2009 je bila enaka kot model 2008. To je bilo doseženo s prihrankom pri teži v motorja, izpuha in podvozja.

CBR600RR prenesejo le s spremembami barvno shemo za 2010, 2011 in 2012 modelnih let.

2013-2015

2013 CBR600RR vključuje nove 12-kraka platišča, spremenjene nastavitve ECU, in sistem ram-zrak-fino uglašeni na povečanje navora. Prav tako dobi novo Showa "Big Piston Fork" in retuned zadnji šok v novo karoserijo. [16] Tri barvne sheme so na voljo, vključno z enim v MotoGP je Repsol barvah. Druga dva sta rdeča in tricolor. Druga pomembna sprememba je novo oblikovan sprednji del, ki omogoča, da izstopajo od prejšnjih modelov.

Konkurenca

2007

Za modelsko leto 2007 CBR600RR tekmovali z Ducati 749, popolnoma prenovljeno Kawasaki Ninja ZX-6R, za Suzuki GSX-R600, v Triumph Daytona 675, in Yamaha YZF-R6. Shootout primerjave z motoristične revije dosledno podelila prvo mesto CBR600RR v super športnem razredu. [17] Major tiskanih in spletnih založnikov pohvale kolo za svojo zmogljivim motorjem in vrhunske lahke

2008

Za modelsko leto 2008 CBR600RR še naprej tekrovati z Kawasaki Ninja ZX-6R, spremenjenem Suzuki GSX-R600, v Triumph Daytona 675, in Yamaha R6. Tudi brez tehničnih sprememb iz modela 2007 CBR600RR nadaljevala z zmago v srednji streljanj vključno Sport Rider 's srednje teže strelav, [19] motoristično ZDA je srednji primerjava, [20] in Motorcycle.com v srednji primerjavo.

Nagrade

- 2003 Best Sportbike, motorist [38]
- 2003 stroj leta, Motor Cycle News [39]
- Stroj za leto 2007, Bike [40]
- 2007 Supersport Shootout Winner, Motorcycle-USA.com [41]
- 2007 Best Srednja kategorija Sportbike, Motorcycle-USA.com [42]
- 2008 Srednja kategorija Smackdown Winner, Sport Rider [19]
- 2008 Supersport Shootout Winner, Motorcycle-USA.com [43]
- 2008 Supersport Shootout Winner, Motorcycle.com [21]
- 2009 Best Sportsbike pod 600CC: Honda CBR600RR C-ABS, Motor Cycle News

Honda CBR 600F

Honda CBR600F, znan kot "Hurricane" na ameriškem trgu, je športni motocikel, ki ga Honda od leta 1987 do 1990. V Avstriji in v Mehiki, manjši različici je CBR500F tržil. Leta 2011, Honda sprosti popolnoma nov model z istim imenom. [2] [3] Prvotni CBR600F bil Hondin prvi inline štirivaljni motor, v celoti faired šport kolo. Imel je-tekočinsko hlajeni 85 KM (63 kW) DOHC 16-ventilski motor in menjalnik šeststopenjski. Honda Hurricane je bil uveden kot najnovejši slog športnega kolesa.

CBR 600F2

Honda CBR600 F2 je motocikel, ki ga Honda od leta 1991 do leta 1994. To je bil uveden za zamenjavo CBR600 orkan, ali F1, in je veljal za enega Honda najbolj moderen in inovativen športnih koles, ko je bila sproščena. Razvoj druge generacije CBR je začela v začetku leta 1989. orkan LPL Ishikawa bi vodila razvoj novega kolesa, znan interno kot MV9, ki pa je bil imenovan tudi F2, alfanumerično, da bi postal njegov uradni naziv: CBR600F2.

Razvoj F2 je začela s srečanj za obravnavo konceptov in skic za novo kolo. Nekaj mesecev kasneje, je bila F2 prototip izdelan. Pobarvana črno, je meaner videza kolo hitrejša in sleeker videti kot bolj kockasta prve generacije kolo. Ko se preskuša, so bili rezultati F2 spektakularna. Kolo udarila ravnotežje, da bi dosegli nobena druga kolo v tistem času. Nekaj motocikli Leta 1990 je imela sposobnost izpolnitve F2, in model je še vedno pogosto soočajo na ulicah in dirkališčih po vsem svet

CBR 600F3

CBR600F3 je bila tretja generacija serije CBR600F. Je zamenjala F2, in je bil izdelan od leta 1995 do 1998. Imel je spremenjeni motor, sesalni ram-air in kartuše vilic. Modela 1997 in 1998 prišel tudi globlji ponvi olja, uglajen rep obloge, sedeža in repa svetlobo, in revidiranega glave motorja mrežnega približno 5 KM dobiček več modelov 95/96. CDI in ram-air sistem, so bili revidirani tudi dovoljeno za gladko krivuljo dušilke več modelov 95/96, ki lahko včasih sunkovit. Zadnji izdelani modeli iz leta 1998 je prišel z drugega spremenjenega glave motorja, kar je povzročilo rahel moči dobiček. Leta 1999 je bilo nadomesti z CBR600 F4.

Leta 1996 in 1998 je bil CBR600F3 prodajajo tudi v "Smokin 'Joe Replica" različic v ZDA, Kanadi in Avstraliji (samo 1998).

Cikel Svet testirali F3 za pospešek od 0 do 60 milj na uro (od 0 do 97 km / h) v 2,8 sekunde in od 0 do 1/4 milje (0,00 do 0,40 km) v 10,9 sekunde na 125.28 mph (201,62 km / h). [8] Motorcycle Consumer

Novice zabeležili 0 do 60 mph čas 3,36 sekunde in 1/4 časa milj od 11.03 sekunde na 124.06 mph (199,66 km / h) [9]

CBR 600F4

Honda CBR600F4 bil šport kolo proizvaja Honda med letoma 1999 in 2000. To je bil zadnji v seriji CBR600 Honda sportbikes se carbureted.

Besede, "posvečen Super ocenjevalci Dirk Vandenberg in Josef Boyd", so vtisnjene v najetih črkami na notranji Honda CBR600F4 v zgornjem Oklep. [10] Ta predanost je bila narejena zato, ker sta bila dva izmed Honda R & D ostale vodilnih razvijalcev izdelkov ubit v končni testiranje tega modela.

CBR 600F4i

Honda CBR600F4i je šport kolo [11], ki ga je pripravila Honda od leta 2001 do leta 2006.

Zgodovina

Za modelsko leto 2001 Honda sprosti nadgrajeno različico priljubljenega CBR600F4 z namerami postajajo vse bolj konkurenčni v razredu kolo srednji športa. V 370 lb (170 kg) (suha) F4i je modificirana F4 s številnimi motorja, podvozja in karoserije sprememb.

Največji posamični sprememba poleg styling je dodajanje visokim pritiskom (50 psi) programiran za vbrizgavanje goriva - zato oznaka model "F4i". V številnih državah, je kolo prodaja v obeh "normalnih" in "Sport" variant, Sport ima dvodelni sedež, ne zgrabi železniški in ne glavno stojalo (čeprav je glavno stojalo luknje za pritrditev ostala). Vbrizgavanja goriva omogoča natančnejše merjenje in dostavo nad širšem območju vrtljajev goriva, hkrati pa zagotavlja boljši odziv plina in zmanjšanje emisij. Injektorji prebivati eno na valj in delo z organi dušilnima 38 mm. Vsak injektor ima štiri šobe in skupaj injektorji dodate do pet konjskih moči preko F4.

Teža se je zmanjšala tudi. Zadnje kolo je bila narejena 400 gramov lažja je Kuš voziti 600 gramov, in sprednje kolo 300 gramov. Ležajev so navzven premakne bližje cevi vilic in nosilci rotorja zapusti bližje zavorne čeljusti za zmanjšanje teže ter izboljšanje togosti. Vsak čeljusti prevoznik izgubili tudi 100 gramov. Tam je dodatna Utrjevanje na volanskem glavo za več odziva, boljše povratne informacije in se počutim od sprednjega konca. Suspenzija je bil tudi tweaked z manj visoke hitrosti dušenjem in malo bolj nizko-stopenjskim dušenjem. Medosna razdalja je pet milimetrov krajši od svojega predhodnika, s povečanjem za 5,9-odstotka v skupni togosti.

Dodatne spremembe motorja vključujejo vžigalnik odmične gredi zobnik in povečano vzmetni ventil tlaka (dve vzmeti na sesalni ventil), ki omogočajo višjo vrtenje. Obstajajo novi batni obročki, ki drsijo z manj trenja in povečanega pretoka notranje motorno olje. Redline je zdaj 14.200 rpm, 700 rpm višja od lanskoletne F4. Povečati vleče zmogljivosti motornega kolesa je pri visokih hitrostih, 5. in 6. prestave so bile nekoliko skrajša in zadnji zobnik je bila razširjena od 45 zob do 46. oljenje luknje v odmičnih gredi so razširjene s 0,5 mm (2,5 mm) in batni obroček trenja je zmanjšala za pomoč hlajenja na višji rev strop. Spring pritiski na sesalnih in izpušnih ventilov so se povečale za preprečevanje plovec ventila. Prav tako obstaja sedaj dve vzmeti ventilov (notranji in zunanji) na sesalni strani namesto ene same točko, ki se nahaja na izpušni strani.

Leta 2003 je Honda predstavila CBR600RR, višjo zmogljivost, race-ready, super-športni srednji, medtem ko še naprej proizvajati priljubljen F4i ki pritožiti za tiste, ki želijo žrtvovati malo uspešnost pridobiti bolj udoben položaj pri vožnji, kot tudi nastavitveno motor bolje primeren za vsakodnevno vožnjo. F4i ostala na voljo za obdobje treh let, preden se ustavi, s model 2006 pa končno ena, ki se sprost. Ni večjih posodobitve so bile v teh zadnjih letih, razen za spremembe barvno shemo

Styling

ZDA F4i 2001 imel novo podokvira ki dviguje sedež po pet milimetrov in izboljššan dvotirni sedež omogoča več prostora za shranjevanje v zadnjem predelu. Nov rep enota ima manj oblazinjenje in višjo ostriz za potnika. Rep-light v F4i je manjši z novo konfiguracijo dual-žarnice. F4i imel novo postavitev dash z velikim analognim merilnikom hitrosti. Digitalni displej nov LCD imeli metrov merilnik hitrosti, kilometrski števec, ura, temperature motorja na števcu, rumena luč premik in potovanja.

V F4i nova karoserijska nosi bolj živahnih videz in zagotavlja zmanjšanje za 3% v upor. Prav tako je urejen nov dvojni žaromet prednji dizajn dimnika, ki uporablja 40% svetlejša H7 žarnice v primerjavi s starimi H4 žarnice. Žarometi so dvojni multi-reflektorske enote, ki jih v enem kosu flexiglass objektivom zajeti. Turn stebila so krajše in ogledala so zdaj nameščena višje in bližje kolesarja. Odprava uplinjačev dovoljene za nekoliko večji zračni škatli in večji 4,8 gal ZDA (18 l; 4,0 imp gal) Rezervoar za gorivo z zapoznelim senzor nivoja goriva za preprečitev napačne odčitke, ko je kolo pod kotom.

Leta 2004 je Honda zamenjal črni okvir z eno srebrno in sedež banan zaradi pritožb udobja in za razlikovanje F4i iz 600RR. Ta model je isti kot CBR600F1 dalje, ki je bila prodana v Veliki Britaniji od leta 2001.

Dve UK različice F4i so bili objavljeni leta 2001. CBR600F F1 in naprej imeli na voljo na vnaprej PGM FI kolesa, medtem ko CBR600F FS1 / FS2 (F sport) slog banana sedež pa so bile prodane z dvema tier enot sedežev, črne okvirje in razne druge nadgradnje uspešnosti, ki jih najdemo v modelih v ZDA. F sport je bila prekinjena ob prihodu CBR600RR v letu 2003.

V letih 2001 in 2002, v priznanje združenja Hondinega z MotoGP prvak Valentino Rossi in njenega 500. motocikla Grand Prix zmago, je bil CBR600F4i izšla tudi v Evropi in Avstraliji (2002 samo) v dveh "Rossi Replica" različicah.

CBR 600F novi 2011

Leta 2011, Honda izdal novo CBR600F. Se strinja večina komponent prostim CB600F "Hornet", ampak jo ovije v večplastnem polno Oklep, ki znižuje povleci in ščiti kolesarja pred windblast. Prav tako ohranja podobno sproščen položaj sedenja, da se zmanjša rider utrujenost. [13] Nova CBR600F Strinja se tudi motor zelo revidiranega CB600F modela, ki je prišel iz aprila 2007. Ta motor je detuned verzija tistega, ki je na voljo v letu 2007 CBR600RR daje največjo izhodno močjo približno 102 KM (76 kW) pri 12000RPM in 65nm navora pri 10500RPM.

Honda CBR 1000RR

CBR1000RR, znan v nekaterih državah, kot Fireblade, je 999 ccm (61,0 cu in)-tekočinsko hlajeni inline štirivaljni šport kolo, ki je bil uveden z Honda je leta 2004 kot sedmi generacije serije motornih koles, ki se je začela z CBR900RR leta 1992.

Dirkalne korenine

Honda CBR1000RR je bil razvit z isto ekipo, ki je bila v ozadju MotoGP seriji. [2] Veliko novih tehnologij, ki so jih uvedle Honda CBR600RR, neposredni potomec RC211V, so bile uporabljene v novem CBR1000RR kot je dolgotrajen nihajna roka, Enota Pro-Link zadnje vzmetenje in Dual Stage Fuel Injection sistem (DSFI).

2004-2005

Sedma generacija RR, Honda CBR1000RR, je bil naslednik 2002-03 CBR954RR. Medtem ko se razvija zasnovo CBR954RR, so nekaj delov, ki se prenesejo v CBR1000RR. [3] Kompakten 998 cc (60,9 cu v) v skladu s štirimi bila nova zasnova z različnimi cevmi in možganska kap dimenzij, dirko zgleduje kasetne izvedbe šestih -speed menjalnik, vse nove ECU sistem ram-air nadzorovana, dual-stopenjski vbrizg goriva, in center-up izpušnih z novo računalniško vodenega dušilno loputo. Podvozje je bilo prav vse novo, vključno z organsko-style aluminijastim okvirjem, ki ga sestavljajo Gravity die-cast glavne odseke in Fine die-cast volanski strukturo glave obrnili, vilice, enota Pro-Link zadnje vzmetenje, radialne nameščen prednje zavore in centralno nahaja rezervoar za gorivo skrita pod faux pokrovom. Poleg tega je Honda Electronic Volan Damper (HESD) debitiral kot je industrija prvi sistem, katerega cilj je izboljšanje stabilnosti in pomaga odpraviti glavo tresenje, medtem ko samodejno prilagodi za visoke in nizke hitrosti volanu.

Daljši nihajna roka je deloval kot daljše ročice v zadnjega vzmetenja za vrhunski oprijem pri pospeševanju in bolj postopnemu ukrepanju vzmetenja. Daljše od ustreznega enoti na CBR954RR (585 mm (23,0 leta), v primerjavi z 551 mm (21,7 leta)) na CBR1000RR je 34 mm (1,3 leta) daljše nihajna roka, ki ga sestavljajo 41,6 odstotka njenega celotnega medosno razdaljo. V CBR1000RR je medosna razdalja povečala tudi, merjenje 1.405 mm (55,3 leta); 5 mm (0,20 in) poveča čez 954.

Sprejem daljšo nihajna roka je še en razlog, elektrarna CBR1000RR deliti ničesar s 954. Skrajšanje motor v primerjavi z 954 je pomenilo zavrnitev konvencionalne postavitve na spletu. Namesto, inženirji postavljen CBR1000RR je ročična gred, glavna gred in Countershaft v triangulaciji konfiguraciji z Countershaft nahaja pod glavno gredjo, dramatično skrajšanje sprednji motorja za nazaj, in se gibljejo nihajna roka pivot bližje ročične gredi. Ta konfiguracija je tako, da najprej uspešno uvedli Yamaha z YZF-R1 model v letu 1998 in navdihuje oblikovanje Superbike v naslednjih letih.

Pozicioniranje ta kompakten motor dlje naprej pri šasiji povečala tudi front-end teže pristranskosti, učinkovita metoda za izdelavo high-powered litrski motorji manj Wheelie nagnjeni pod močnim pospeševanjem. Ta pristop pa tudi zelo malo prostora med motorjem in sprednjim kolesom za veliko radiator. Inženirji rešili ta problem, s tem da RR skromno valja naklon 28 stopinj, in premikanje oljni filter iz vnosu prednjega na 954 na desni strani 1000RR motorja. To je omogočilo center-up izpušni sistem RR, da tesno malenkost na motorju.

2006-2007

Osma generacija RR je bil uveden leta 2006 in ponudil inkrementalne napredka v prejšnji model z več moči, boljše ravnanje in manjšo težo. Spremembe za leto 2006 so bili:

New sesalni in izpušni Prenos (večji tok, zmanjša volumen komore)

Višje kompresijsko razmerje (od 11,9: 1-12,2: 1)

Revidiran časovni cam

Več sesalni ventil lift (od 8.9 mm do 9.1 mm)

Dvojne vzmeti za sesalnih ventilov

Višje Redline (od 11.650 rpm do 12.200 rpm)

Večji zadnji zobnik (od 41 do 42 zob)

Nov izpušni sistem

Nova geometrija podvozja

Večje 320 mm (13 palcev) sprednji zavorni koluti, vendar tanjši na 4,5 mm (0,18 in)

Revidirana sprednje vzmetenje

Revidiran zadnje vzmetenje z novimi razmerji povezovalnih

New vžigalnik nihajna roka

Revidiran dizajn sprednjega Oklep

Model 2006, ki se prenesejo v modelsko leto 2007 večinoma nespremenjene, razen za barvne možnosti.

2008 ponovno konstruiran

Povsem nova deveta generacija RR, je CBR1000RR predstavljen na pariškem mednarodnem Motorcycle Show, 28. septembra 2007, za modelsko leto 2008. CBR1000RR je poganjal povsem nov 999 ccm (61,0 cu v) inline-štiri motor z redline od 13.000 vrtljajev na minuto. Imel je titana ventile in povečano izvrtino z ustreznim zmanjšano možgansko kap. Motor je imel popolnoma nov blok motorja, konfiguracijo glavo in karter z lažjimi bati. Imel nov ECU dve ločeni preverjena zemljevidi pošiljanje gorivo in mešanica zraka, ki se stisnemo tesno jih je 12,3: 1 kompresijsko razmerje. Ram zraka je bila pripeljana v polje razširjene zraka preko dveh revidiranih sprednjih lopatice, ki se nahajajo pod žaromete. Honda je trdil, moč, da bo vsaj 115 kW (154 KM) pri 12.000 vrtljajih na minuto. [Uredi]

Honda je zelo osredotočeno prizadevanje za zmanjšanje in centralizacije celotno težo. Lažja, ožja die cast okvir je nastala s pomočjo nove tehnike, ki je trdil, Honda dovoljen za zelo tanke gradnjo stene in le štiri ulitkov se zvarjeni skupaj. Skoraj vsak del novega kolesa so prenovili za zmanjšanje teže, vključno s stojala, prednje cevi zavor, zavornih rotorjev, baterije in kolesa.

Da bi izboljšali stabilnost pri pojemkom, A Pokrov sklopke dodamo, z mehanizmom središče odmikalu-pomagala. Honda Electronic Volan Damper je bil spremenjen, kot dobro. Druga pomembna sprememba je izpušni sistem, ki je ni več center-up underseat dizajn. Nov izpušni bil stranski slung načrtovanje, da bi povečali množično centralizacijo in kompaktnost, medtem ko posnemanjem MotoGP-slog.

2009-2014

Dne 5. septembra 2008 je Honda napovedala deseto generacijo RR kot 2009 model. Kolo je ostala bolj ali manj enaka, v smislu motorja, styling in uspešnosti. Edini pomemben dodatek je bila uvedba neobveznega tovarniško nameščen (C-ABS), sistem prvotno prikazani na kombinirani ABS prototipa CBR600RR Combined ABS. Dodali smo tudi nove lahke smerniki.

Dne 4. septembra 2009, Honda napovedala enajsto generacijo RR kot 2010 model. Honda povečala na premer vztrajnika za več vztrajnosti. To izboljšano navor nizko rpm in bolj gladko teče tik ob prostem teku. Sklop registrske tablice Prenovili smo za hitrejše odstranjevanje pri pripravi motocikla za uporabo tirov. Pokrov glušnik Prenovili smo tudi za boljši videz.

Dvanajsta generacija Fireblade praznoval svojo 20. obletnico, popravljenih za leto 2012, ki se ponaša Showa 's Big Piston vzmetenje tehnologijo, dodatno izboljšano programsko opremo za sistem s kombiniranim ABS, nova 12-kraka platišča, aerodinamične poteg, z vsemi LCD zaslon in druge manjše posodobitve.

Retuned motor dodatno moč, spreminjati voznikovega položaja, skupaj z novo vetrobransko steklo.
Dodal tudi uspešnost naravnane »SP« varianto.