

[zurück](#)

## Die Entwicklungsgeschichte

Es war einmal eine kleine XL :-)

Die nachstehende Beschreibung zeigt in einer groben Übersicht die Entwicklung von der XL500S über die XL600.. bis zur "Dominator"

Teile davon und einige Bilder sind der Seite Dominator1 (gibt es leider nicht mehr) entnommen, in der auch die Vorgängermodelle und die nachfolgende Dominator beschrieben werden.



Im Jahr 1979 brachte Honda als Nachfolger für die bis dahin produzierte XL350 die XL500S auf den Markt



Sie wurde 1982 durch die legendäre XL500R ersetzt. Die XL500R war zusammen mit der XT500 von Yamaha die erfolgreichste Enduro Ihrer Zeit. Von der Zuverlässigkeit des Motorrades zeugen auch heute noch zahlreiche fahrbereite Exemplare.



Bereits 1983 erfolgte die Vorstellung Ihrer großen Schwester, der XL600R. Die Honda-Techniker konstruierten den völlig neuen, sehr aufwendigen RFVC-Motor, in dem die vier Ventile radial angeordnet sind, um eine möglichst optimale halbkugelförmige Brennkammer zu schaffen. Neu waren auch das Zweivergasersystem, das Dekompressionsventil zur Erleichterung des Starts und die vordere Scheibenbremse. Das gesamte Fahrwerk wurde optimiert und verstärkt.

Im ersten Fahrbericht der XL600R schreiben die Tester der MOTORRAD-Zeitung:

Tatsächlich hat die XL600R alle jene Talente, die man von einer Enduro erwartet: handlich im Gelände, rasant auf dem Asphalt. Mithin ist Honda zum erstenmal ein Enduro-Entwurf gelungen, der alle Ansprüche an den zweifachen Einsatzzweck vorbildlich befriedigt.

Die verschiedenen Original-Ausführungen in den verschiedensten Lackierungen habe ich versucht, [hier](#) aufzuführen.

Parallel wurde die XL 600 L angeboten. Die Maschine im Paris-Dakar Design hatte einen vergrößerten (20 l) Tank.



Anfang 1985 wurde das Design der XL-Modelle geändert, außerdem kam wieder eine Version mit 350ccm auf den Markt. Die Tauglichkeit für den Sozusbetrieb wurde durch eine separate Fußrastenbefestigung am Rahmen deutlich verbessert.

Der Motor wurde grundlegend überarbeitet: Kleinere Ein- und Auslassventile, verkleinerte Kanäle und eine Vergaseranlage mit reduziertem Querschnitt verbesserten das Ansprechverhalten in niedren Drehzahlen. Weiterhin wurde die Verdichtung auf 9,0:1 erhöht und eine neue Zündanlage mit späterem Zündzeitpunkt eingebaut



Ebenfalls 1985 erschien, dem damaligen Trend folgend, die neue Paris-Dakar Version

XL600LM

Die wichtigsten optischen Änderungen waren der große Tank, die Doppelscheinwerfer, das Paris Dakar Design mit rot lackiertem Motor und Felgen, die für schlauchlosen Betrieb geeignet waren.

Tatsächlich gingen die technischen Änderungen viel weiter: Zum Einsatz kam unter der Bezeichnung PD04 ein Motor, dessen Hub und Bohrung

verändert waren und der mit Elektro- und Kickstarter ausgerüstet war. Beim Fahrwerk wurden außerdem die Gabel verstärkt und die Schwinge verlängert.



Hier Fotos zur Markteinführung



Ab 1983 gab es auch den sportlichen Ableger der XL-Serie die XR500



die 1985 durch die XR600 ersetzt wurde



Da viele Fachjournalisten und Enduro Fans den schwereren Großtank Enduros skeptisch gegenüber standen, erfolgte Anfang des Jahres 1986 die Vorstellung der

XL600RM

Gegenüber der XL600LM wurde das Tankvolumen verkleinert und die Sitzbank angepasst. Die Maschine erhielt wieder einen Einzelscheinwerfer. Am Motor wurden geringfügige Änderungen vorgenommen. Zusätzlich wurden verschiedene farbliche Veränderungen durchgeführt.



Das Design der 1986 nach Amerika gelieferten XL 600 R erinnert stark an die in Europa verkaufte XL 600 LM, zumal diese außer in England, Deutschland, Frankreich und Spanien mit Rechteckscheinwerfer ausgeliefert wurde.



Anfang 1987 wurde die XL600LM nochmals überarbeitet.

Am Motor wurde Lichtmaschinenrotor, Kolben, Auspuffquerschnitt und der Vergaser geändert. Der Motor dieser Baureihe, die die Fahrgestellnummern PD0452... erhielt, ist wieder schwarz lackiert. Auch die Optik der Maschine wurde verändert.

1988 erneuerte Honda die gesamte Modellpalette. Die Produktion der XL600 wurde eingestellt.

Anscheinend befanden sich zu diesem Zeitpunkt jedoch noch viele Neumaschinen bei den Händlern. Man findet auf dem Gebrauchtfahrzeugmarkt immer wieder XL600.. deren Erstzulassung mit 1988 oder sogar 1989 angegeben wird.

Im Herbst 2002 ermittelte Erik von [ALTTEC-CLASSICS](http://www.alttec-classics.de) noch folgende Zulassungszahlen:

XL500S (PD01) 3014 Stück  
XL500R (PD02) 3730 Stück  
XL600R (PD03) 1614 Stück  
XL600RM/LM (PD04) 2125 Stück  
Gesamtzahl 10483 Stück

Während der gesamten Bauzeit der XL600 Baureihe wurden in den Tests immer wieder die guten Fahrleistungen, der niedrige Verbrauch, die gute Bremswirkung und das problemlose Handling der Maschine gelobt.

Das schlechte Kaltlaufverhalten des Motors, die Ruppigkeit unter 3500 U/min sowie das Pendeln bei hohen Geschwindigkeiten waren Schwachpunkte der Maschine, die Honda nie in den Griff bekommen hat.

[zurück](#)