

Im Jahr 1878 gründete Shozo Kawasaki in Tokio die Schiffswerft Kawasaki Tsukiji Shipyard und legte damit den Grundstein für das zukünftige Wirtschaftsimperium. Im Jahr 1901 konstruierte Kawasaki die erste Dampflokomotive Japans, und vor dem Zweiten Weltkrieg trug das Unternehmen entscheidend zum Ausbau der Flotte bei, die der amerikanischen Marine später große Schwierigkeiten bereitete. Auch die berühmten Zero-Jagdflieger kamen aus dem Haus Kawasaki.

Nach der Niederlage Japans war es an der Zeit sich der Rüstungsindustrie abzuwenden. Die Entscheidung, sich im Zweiradsektor zu engagieren, fiel jedoch erst 1950. Damals wurde in dem riesigen Werk in Akashi eine spezielle Abteilung geschaffen, die Motoren für Motorräder entwickeln und produzieren sollte. Zunächst wurden nur Einzylinder-Viertaktmotoren mit 148 und 150cm<sup>3</sup> Hubraum hergestellt, die an Motorradhersteller verkauft wurden. Neun Jahre später wurde ein neues Werk zur Fertigung von Motorrädern errichtet. Um rasch das nötig Know-how zu erwerben, übernahm man die Meguro Manufacturing Co. Ltd., eines der ältesten Motorradunternehmen Japans. Im Januar 1961 verließ die 125 B7 das Werk, eine Einzylinder-Zweitaktmaschine mit einer Vierganggetriebe. Andere japanische Motorradhersteller wie Honda, Yamaha und Suzuki waren zu jenem Zeitpunkt bereits weltweit bekannt.

Kawasaki zögerte nicht, für den Zweck des Aufholens große Summen zu investieren und die besten Fachleute aus aller Welt anzuwerben. Die Ergebnisse ließen nicht lange auf sich warten.

1964 begann man mit dem Export in die USA. Eine Niederlassung wurde in Los Angeles eröffnet um noch näher am amerikanischen Markt zu sein. Die japanische Firma schickte raffiniert konstruierte Motoren mit 125cm<sup>3</sup> Hubraum mit Zwei- und Vierzylinder ausgerüstet zur Weltmeisterschaft. Die große Erfahrung der Konkurrenz aus dem eigenen Land verhinderte jedoch zunächst den Erfolg der Kawasaki Maschinen. Erst 1969, nachdem sich Yamaha und Suzuki offiziell aus dem Rennsport verabschiedet hatten errang ein Engländer auf einer Kawasaki den Weltmeisterschaftstitel. Die Basis für das künftige, sportliche Image der Serienproduktion schuf die H1, einer Halbblitmaschine mit Dreizylinder-Zweitaktmotor. Mit dem weltweiten Erfolg der H1 gelang es Kawasaki, die drei japanischen Rivalen einzuholen.

Weitere Marktanalysen führten dazu, das Kawasaki beschloss die ideale Maschine der 70er Jahre zu kreieren. Sie sollte eine leistungsstarke Tourenmaschine sein, luxuriös ausgestattet, und sich von den normalen, im Alltag genutzten Maschine deutlich abheben. In der Versuchsabteilung in Akashi nahm eine 750er Gestalt an: Sie erhielt einen Viertaktmotor mit vier Zylindern und zwei obenliegenden Nockenwellen, der höchsten Anforderungen entsprach. 1968 präsentierte Honda die CB 750 und die maßgeblichen Planer von Kawasaki beschlossen ein neues Projekt auf die Beine zu stellen. Der kommerzielle Erfolg von Honda wurde analysiert und es wurde entschieden die Z 900 gegen die Konkurrenz ins Feld zu schicken. Die Z 900 war eine Weiterentwicklung der 750er und insofern dieser Maschine sehr ähnlich. Mit der Z 900 wurde Kawasaki bei den Endurance-Rennen praktisch unschlagbar. Sie leitete die internationale Erfolgsserie der Maschinen mit großem Hubraum ein, die schließlich zur Entwicklung der gigantischen Z 1300 Sechszylinder von 1981 führte.

Extrem sportliche Motorräder demonstrierten eindrucksvoll das Know-how der Konstrukteure und brachten große Verkaufserfolge.