

Αρκετά νωρίτερα, από τότε που ο Chris Bangle, ίσως με μια υποψία υπεροψίας, είχε δηλώσει πως: «*Εμείς στην BMW δεν κατασκευάζουμε αυτοκίνητα σαν καταναλωτικά αγαθά. Κατασκευάζουμε κινητά έργα τέχνης*», και ακόμα πιο παλιά, που το Βαυαρικό εργοστάσιο δεν αποτελούσε μία από τις κορυφές της αυτοκινητοβιομηχανίας, τότε, την δεκαετία του '50, όταν οι συνθήκες ήταν δύσκολες, ο δρόμος για την πορεία της, σαν να είχε διανειχτεί.



Εργαζόμενοι και διοίκηση απέκρουσαν πρόταση εξαγοράς από την Daimler-Benz και με κρατικές επιχορηγήσεις και σκληρή δουλειά κατάφεραν να βγάλουν την εταιρεία από το προσωρινό, όπως αποδείχθηκε, αδιέξοδο.

Ποιός το περίμενε, τότε, ότι στις μέρες μας θα κατασκεύαζαν προϊόντα αιχμής. Κι όμως από το '52, στην σκιά της ήττας του πολέμου και της καταστροφής, κατασκεύαζαν θαυμαστά αυτοκίνητα όπως το 501.

Ήταν το πρώτο αυτοκίνητο που κατασκεύασε και διέθεσε στην αγορά η BMW μεταπολεμικά. Παρουσιάστηκε στην πρώτη έκθεση της Φρανκφούρτης, φορούσε έναν V8 και ήταν το πρώτο Γερμανικό μεταπολεμικό αυτοκίνητο με τέτοιο κινητήρα. Γρήγορα κέρδισε τον χαρακτηρισμό «Μπαρόκ Άγγελος». Έκανε άμεσα αίσθηση, τόσο με τα μηχανολογικά του χαρίσματα όσο και με την εμφάνισή του. Στοιχίζε το πάρα πολύ υψηλό ποσό των 15.000 μάρκων, που τότε αντιπροσώπευε ένα μέσο μισθό, 48 μηνών.

Με τις υποδομές ακόμα σε κακή κατάσταση, τα πρώτα 2.045 κομμάτια κατασκευάστηκαν στην καροσερί Baur, και στάλθηκαν στις εγκαταστάσεις από την Στουτγάρδη στο Μόναχο,

για να ολοκληρωθεί η παραγωγή διότι το εργοστάσιο δεν είχε ακόμα πρέσες. Το χιλιοστό 501 κύλησε τους τροχούς του, την 1η Σεπτεμβρίου του 1953. Ακριβώς 14 χρόνια από τότε που ο Αδόλφος ξεκινούσε το αιματοκύλισμα του κόσμου, περνώντας τα σύνορα της Πολωνίας.

Σε δοκιμή του, τον Μάρτιο του '53 το περιοδικό Auto - und Motorrad - Welt, έγραψε ότι το 501 είχε καλύτερη αεροδυναμική αντίσταση από τον μέσο όρο, πολύ καλή ποιότητα κύλισης και αποτελεσματικό σύστημα θέρμανσης. Η κατανάλωση του κυμαινόταν λίγο παραπάνω από τα 10 lt/km.

Αν και τα επόμενα χρόνια η BMW, θα χρειαζόταν, ταπεινά αυτοκίνητα όπως η Isetta, ή το 700αράκι για να ορθοποδήσει οικονομικά, είχε ήδη δώσει το πρώτο μεταπολεμικό δείγμα για το που μπορεί να φθάσει. Ήταν το 501.