

2000s FACTS & NUMBERS			
2000-09	World Championship sanctioned by FIA.		
2000-02	The starting grid was determined in single timed qualifying session, with the limit of 12 laps per driver. Only drivers achieving time within 107% of pole position were eligible to qualify.		
2000-05	Maximum engine capacity 3000cc with maximum 10 cylinders. Minimum weight 600 kg including driver.		
2003	The starting grid was determined in two qualifying sessions on Friday and Saturday, with each driver limited to a single lap per session.		
2004 & EU-CN 2005	The starting grid was determined in two qualifying sessions held on Saturday, with each driver limited to a single lap per session.		
AU-MC 2005	The starting grid was determined in two qualifying sessions held on Saturday and Sunday, with each driver limited to a single lap per session. Each session mandated different fuel loads and times from both were added together.		
2006	Maximum engine capacity 2400cc with maximum 8 cylinders. Minimum weight 600 kg including driver.		
2006-09	The starting grid was determined in single qualifying sessions held on Saturday that was split into three separate stages. Several slowest drivers were eliminated at the end of first and second stage, with the top-ten advancing to stage three.		
2007-09	Maximum engine capacity 2400cc with maximum 8 cylinders. Minimum weight 605 kg including driver.		
World Championship Grands Prix	174		
Drivers Taking Part in a World Championship GP Event	84		Includes 2 from 1980s and 20 from 1990s.
Drivers Taking Part in World Championship GP Race	71	84.524%	Includes 2 from 1980s and 20 from 1990s.
Average Number of Starters per GP	20.747		Range 6 – 22.
Average Number of GP Starts per Driver	50.845		Range 1 – 172.
Drivers Achieving Top-Ten Race Result	58	81.690%	
Drivers Achieving Top-Six Race Result	43	60.653%	
Drivers Achieving Top-Three Qualifying Result	25	35.211%	
Drivers Achieving Top-Three Race Result	28	39.437%	
Drivers Achieving Fastest Race Lap	21	29.577%	
Drivers Achieving Fastest Qualifying Lap	17	23.944%	
Drivers Achieving Pole Position	18	25.352%	
Drivers Achieving Race Lead	27	38.028%	
Drivers Achieving GP Win	17	23.944%	
Drivers Achieving World Championship Points Lead	10	14.085%	
World Champions	5	7.042%	
Circuits Holding World Championship Event	24		
Constructor Teams Participating in World Championship	22		
Customer Teams Participating in World Championship	0		
Private Entrants Participating in World Championship	0		
Total Race Laps	10856		
Total Race Kilometers	52674.460		
Average Race Distance in km	302.727		Range 171.833 – 310.596.

Those who entered the scene without much notice included Heidfeld in 2000, Alonso in 2001, Massa another year after that, and Kovalainen and Sutil in 2007. Button, also joining in 2000 was more lucky, earning a point in his second start, followed by Räikkönen who was 6th in his first race in 2001 and Webber who managed 5th in his home race in 2002. In 2001 Montoya was not very impressive at first but led in his 3rd race. All this was overwhelmed by Hamilton, who took his first start in 2007 and finished on the podium in his first 9 Formula 1 races, including two victories. He led the World Championship points after four starts and lost the title by two points, taking four wins in his rookie season. Rosberg had a solid debut in Bahrain 2006 taking the fastest race lap, and in Hungary later that year Kubica drove well only to be disqualified after the race, but then achieved a podium in only his 3rd start. Vettel debuted at Indianapolis in 2007 but struggled at first. Finally, Kobayashi did well in Brazil 2009 and impressed by taking 6th place finish in the next race.

M. Schumacher absolutely dominated the first half of the decade with five consecutive World Championship titles and producing no less than 56 wins and 83 podium finishes in 122 starts. Schumacher was on the podium 19 consecutive times including every race in the 2002 season and has led the World Championship for 37 consecutive races from the US Grand Prix in 2000 to the 2002 Japanese Grand Prix. Topping the list are 48 pole positions and 37 fastest race laps. In summary, the superlatives are too many to list. Two times World Champion Alonso managed 21 wins and 53 podiums in 139 starts. Räikkönen, Hamilton, and Button took one title each. Räikkönen had 156 starts, 18 wins and 62 podiums. Button after 153 starts with more-or-less average results took six of his total seven wins in the last 17 races of the decade. Hamilton had only 52 starts but finished 27 of them on the podium, including 11 wins. Montoya took 30 podiums in his 94 starts. Häkkinen concluded his career by taking 14 podiums and 12 fastest race laps in 32 starts. Coulthard managed 32 podiums in 156 starts, Barrichello 62 podiums in 172 starts, Massa 28 podiums in 114 starts, and Kubica nine podiums in 57 starts. Vettel has won five of his 43 races and also emerged as a title contender in 2009.

Ferrari took no less than seven Constructor titles and illustrated its superiority by having a driver on the podium in 53 consecutive races from Malaysia 1999 to Japan 2002. Renault had two Constructor Championships, and Brawn Mercedes-Benz took the last one. Brawn, of course, was the team that miraculously emerged from the ruins of Honda once the Japanese company withdrew from Formula 1 at the end of 2008. In its only year of existence, the team managed to win the Driver as well as Constructor Championship, before it was sold to Daimler-Benz. The decade also witnessed the long awaited

involvement of factory Toyota team. It all started well with 6th place finish in its first race, but by the end of 2009 the operation was closed after the team failed to score single Grand Prix victory.

With the octane limits stable at 95 to 102 range, the fuel development concentrated on decreasing the sulphur and aromatic additives, as well as fuel weight reduction. The initially ambitious bio-diesel program has been significantly scaled down in light of concerns that massive bio-diesel production would lead to deforestation and loss of ever more valuable food producing land. Consequently, by the end of the decade Formula 1 fuel only had modest 5.75% bio content. Over the years, various construction models were introduced, including twin-keel, V-keel, or no-keel chassis, front-end torque transfer (first initiated during the 1990s), tuned mass damper systems, seamless-shift gearbox, double-deck rear diffusers, and the kinetic energy recovery system. In general, all these innovations rarely produced significant gains and were often controversial, which led to many being banned. The KERS, which was actively promoted by the FIA yet appeared only on few cars in 2009, was abandoned by all teams after only one season. Most secure way to increase performance remained to be optimizing the aero efficiency and tyre performance. Safety measures centered on further improvements of the existing requirements, made possible by availability of new materials and technologies. Most important new requirement was the introduction of the HANS device intended to prevent and reduce serious head and neck injuries. As always, most circuits undertook various reconstruction projects designed to enhance the track safety standards even further. Race distance regulation remained unchanged since 1989.

After rather controversial governance, Mosley stepped down as FIA president and was replaced by former Ferrari team principal Jean Todt from France.

‡ Michele Alboreto, Jean Marie Balestre, Vittorio Brambilla, Manfred von Brauchitsch, Alan Brown, John Cooper, Jabby Crombac, Keith Duckworth, Jack Fairman, Pat Flaherty, John Frankenheimer, Paul Frère, Frank Gardner, Óscar González, Baron Emmanuel de Graffenried, Bruce Halford, Phil Hill, Karl Kling, John Love, Owen Maddock, Tony Maggs, Sergio Mantovani, Teddy Mayer, Sir Arthur Owen, Nello Pagani, Charles Pozzi, Jackie Pretorius, prince Rainier III, Clay Regazzoni, Lloyd Ruby, Tony Rudd, Hans Scherrenberg, Dorino Serafini, Johnny Servoz-Gavin, Louis Stanley, Maurice Trintignant, Ken Tyrrell, Nello Ugolini, Ottorino Volonterio, Rob Walker, Rodger Ward, Teddy Yip and several others.

Mezi ty, kteří se scéně objevili bez velkých fanfár se řadí Heidfeld v roce 2000, Alonso ve 2001, Massa o rok později a Kovalainen se Sutilem v sezoně 2007. Button, který taky začal v sezoně 2000 měl větší štěstí, když hned ve druhém startu bodoval, potom Räikkönen ve 2001, který skončil v prvním GP šestý a Webber, který se uvedl dokonce pátým místem ve své domácí velké ceně 2002. V sezoně 2001 se Montoya rozjížděl ze začátku trochu pomaleji, ale vedl už svou třetí velkou cenu. To všechno ovšem nebylo ničím ve srovnání s Hamiltonem, který v roce 2007 skončil na stupních vítězů ve svých prvních devíti startech a dvakrát z toho vyhrál. Po čtyřech startech už byl v čele mistrovství světa a titul ztratil o dva body poté, když vyhrál další dva závody. Rosberg měl v roce 2006 solidní začátek když zajel nejrychlejší kolo závodu a později v sezoně se dobře uvedl i Kubica, přestože byl ve své první GP diskvalifikován, ale pak se postavil na stupně vítězů už ve třetím startu. Vettel se objevil v roce 2007, ale ze začátku pokulhával. Nakonec, Kobayashi, který se zjevil zdánlivě odnikud, skončil na šestém místě hned ve druhém startu.

M. Schumacher s pěti po sobě následujícími tituly naprosto dominoval první polovině dekády. ve které získal 56 vítězství a 83 stupňů vítězů ve 122 startech. Na bednu se postavil v 19 po sobě jdoucích závodech, včetně všech GP sezony 2002 a byl v čele mistrovství světa po 37 závodů od US00 do JP02. Pro úplnost, získal i 48 pole position a 37 nejrychlejších kol. Jeho superlativů je více, než se dá spočítat. Dvojnásobný mistr světa Alonso získal 21 vítězství a 53 stupňů vítězů ve 139 startech. Räikkönen, Hamilton a Button pobrali každý po jednom titulu. Räikkönen měl 156 startů, 18 vítězství a 62 stupňů vítězů. Po 153 startech s více-méně průměrnými výsledky získal Button šest ze svých celkově sedmi vítězství v posledních 17 závodech dekády. Hamilton měl jenom 52 startů, ale ve 27 z nich skončil na stupních vítězů, včetně 11 vítězství. Montoya se na bednu postavil ve 30 ze svých 94 startů. Häkkinen ukončil kariéru se 14 stupni vítězů a 12 nejrychlejšími koly ve 32 startech. Coulthard zvládl 32 stupňů vítězů ve 156 startech, Barrichello 62 stupňů vítězů ve 172 startech, Massa 28 stupňů vítězů ve 114 startech a Kubica devět stupňů vítězů v 57 startech. Vettel vyhrál pět ze 43 závodů a roce 2009 útočil i na titul mistra světa.

Ferrari posbíralo ne méně, než sedm pohárů pro konstruktéry a podrhlo svou dominanci, když v 53 závodech po sobě, mezi MY99 a JP02, stál jeden z jejich pilotů na stupních vítězů. Renault získal dva poháry konstruktérů a Brawn Mercedes-Benz jeden. Brawn byl samozřejmě týmem, který zázračně povstal z trosk Hondy, když automobilka náhle odešla z F1 na konci roku 2008. V jediném roce své existence získal titul pro jezdce i konstruktéry a byl okamžitě koupen automobilkou Daimler-Benz. Toto desetiletí se také konečně dočkalo dlouho očekávaného vstupu továrního týmu Toyota. Vše začalo slibně šestým místem v prvním startu, ale po sezoně 2009 vše skončilo bez zisku jediného vítězství.

Se stabilním limitem na 95-102 oktanů se vývoj paliv soustředil na redukcí obsahu sířičitanů a aromatických přísadků a také na snižování hmotnosti. Původně ambiciózní plán na zvyšování obsahu biopaliv byl postupně značně redukován, kvůli obavám, že masivní produkce biopaliv vede k odlesňování pralesů a ztrátě zemědělské půdy k produkci potravin. Z toho důvodu byl předepsaný limit biopaliv ve Formuli 1 na konci desetiletí stanoven na mírných 5.75%. Během let se objevily různé variace konstrukce šasi, mezi jinými dvojitý křídlo, V-křídlo, nebo žádné křídlo, přenos točivého momentu na přední nápravu (poprvé testovaný v 90 letech), systém ladění tlumičů, převodovky s plynulým posunem, dvojitě difuzory a systém obnovy kinetické energie (KERS). Žádná z těchto inovací nepřinesla razantní výsledky a většina byla dříve nebo později zakázána. Systém KERS, který FIA aktivně propagovala, ale který se v sezóně 2009 objevil jen u několika monopostů, byl všemi týmy zatracen už po jediné sezóně. Optimalizace aerodynamiky a pneumatik zůstaly i nadále nejspolehlivějšími nástroji zlepšení výkonu celého vozu. Bezpečnostní prvky se točily kolem zlepšování stávajících systémů a aplikace nových materiálů a technologií. Nejdůležitější novinkou zde byla povinnost používání doplňku HANS, jehož účelem je zmírnění zranitelnosti hlavy a šíje. Jako obvykle, k různým změnám došlo i na většině okruhů. Délka závodu zůstala nezměněna od roku 1989.

Po dlouhém a poněkud kontroverzním vedení FIA, prezident Mosley odstoupil a nahradil ho bývalý šéf týmu Ferrari, francouz Jean Todt.

2000s GRANDS PRIX

027	AUSTRALIA				
Albert Park		2000-2009	GPs: 10	Laps: 578	Km: 3065.134
019	BRAZIL				
Interlagos		2000-2009	GPs: 10	Laps: 693	Km: 2985.837
024	SAN MARINO				
Imola		2000-2006	GPs: 7	Laps: 434	Km: 2140.875
001	GREAT BRITAIN				
Silverstone		2000-2009	GPs: 10	Laps: 599	Km: 3078.412
008	SPAIN				
Montmeló		2000-2009	GPs: 10	Laps: 655	Km: 3061.722
026	EUROPE				
Nürburgring		2000-2007	GPs: 8	Laps: 493	Km: 2458.380
Valencia		2008-2009	GPs: 2	Laps: 114	Km: 617.766
Total		2000-2009	GPs: 10	Laps: 607	Km: 3076.146
002	MONACO				
Monte Carlo		2000-2009	GPs: 10	Laps: 777	Km: 2602.200
018	CANADA				
Montréal		2000-2008	GPs: 9	Laps: 628	Km: 2746.988
005	FRANCE				
Magny-Cours		2000-2008	GPs: 9	Laps: 636	Km: 2769.174
017	AUSTRIA				
Spielberg		2000-2003	GPs: 4	Laps: 282	Km: 1219.932
007	GERMANY				
Hockenheimring		2000-2008	GPs: 8	Laps: 491	Km: 2448.424
Nürburgring		2009	GPs: 1	Laps: 60	Km: 308.863
Total		2000-2009	GPs: 9	Laps: 551	Km: 2757.287
028	HUNGARY				
Hungaroring		2000-2009	GPs: 10	Laps: 721	Km: 3064.794
004	BELGIUM				
Spa-Francorchamps		2000-2009	GPs: 8	Laps: 344	Km: 2401.788
006	ITALY				
Monza		2000-2009	GPs: 10	Laps: 530	Km: 3067.302
014	UNITED STATES				
Speedway		2000-2007	GPs: 8	Laps: 584	Km: 2448.256
023	JAPAN				
Suzuka		2000-2009	GPs: 8	Laps: 424	Km: 2467.109
Fuji		2007-2008	GPs: 2	Laps: 134	Km: 610.832
Total		2000-2009	GPs: 10	Laps: 558	Km: 3077.941
031	MALAYSIA				
Sepang		2000-2009	GPs: 10	Laps: 534	Km: 2959.962

032	BAHRAIN				
Sakhir		2004-2009	GPs: 6	Laps: 342	Km: 1849.713
033	CHINA				
Jiading		2004-2009	GPs: 6	Laps: 336	Km: 1830.396
034	TURKEY				
Istanbul Park		2005-2009	GPs: 5	Laps: 290	Km: 1546.980
035	SINGAPORE				
Marina Bay		2008-2009	GPs: 2	Laps: 122	Km: 618.266
036	ABU-DHABI				
Yas Island		2009	GPs: 1	Laps: 55	Km: 305.355