

1990s FACTS & NUMBERS

1990-93	World Championship sanctioned by FISA.		
1990-95	Maximum number of cars taking part in any Grand Prix was limited to 26 (25 in BR93-GB93) and the starting grid was determined in two timed qualifying sessions held over 2 days preceding the race. In 1993 limit of 12 laps per qualifying session was instituted.		
1990	Maximum engine capacity 3500cc. Minimum weight 500 kg car only.		
1991-94	Maximum engine capacity 3500cc. Minimum weight 505 kg car only.		
1994-99	World Championship sanctioned by FIA.		
1995-96	Maximum engine capacity 3000cc. Minimum weight 595 kg including driver.		
1996-99	Maximum number of cars taking part in any Grand Prix remained at 26 but became irrelevant as there were not enough entries to reach this limit. The starting grid was now determined in single timed qualifying session, with the limit of 12 laps also maintained. Only drivers achieving time within 107% of pole position were eligible to qualify.		
1997-99	Maximum engine capacity 3000cc. Minimum weight 600 kg including driver.		
World Championship Grands Prix	162		
Drivers Taking Part in a World Championship GP Event	107		Includes 5 from 1970s and 36 from 1980s.
Drivers Taking Part in World Championship GP Race	96	89.720%	Includes 3 from 1970s and 34 from 1980s.
Average Number of Starters per GP	23.821		Range 19 – 26.
Average Number of GP Starts per Driver	40.198		Range 1 – 159.
Drivers Achieving Top-Ten Race Result	82	85.417%	
Drivers Achieving Top-Six Race Result	60	62.500%	
Drivers Achieving Top-Three Qualifying Result	23	23.958%	
Drivers Achieving Top-Three Race Result	36	37.500%	
Drivers Achieving Fastest Race Lap	20	20.833%	
Drivers Achieving Fastest Qualifying Lap	14	14.583%	
Drivers Achieving Pole Position	14	14.583%	
Drivers Achieving Race Lead	23	23.958%	
Drivers Achieving GP Win	17	17.708%	
Drivers Achieving World Championship Points Lead	9	9.375%	
World Champions	7	7.292%	
Circuits Holding World Championship Event	26		
Constructor Teams Participating in World Championship	34		
Customer Teams Participating in World Championship	0		
Private Entrants Participating in World Championship	0		
Total Race Laps	10367		
Total Race Kilometers	48694.641		
Average Race Distance in km	300.584		Range 52.920 – 310.792.

As always, many fresh faces were introduced. Those who entered the scene without much notice included Blundell and Häkkinen in Phoenix in 1991, and D.Hill who first appeared in his home race at Silverstone in 1992, after failing to qualify in five previous attempts. In 1993 it was Barrichello in South Africa, and 1994 saw entries by Panis and Verstappen in Brazil, Coulthard in Spain, and Salo in Japan. Fisichella got his first chance in Australia 1996, R. Schumacher in Australia 1997, Wurz later that year in Montréal, and Zonta and Gené in Australia 1999. M. Schumacher did not make it through the first corner in Belgium 1991, but managed to raise many eyebrows by qualifying 7th in a Jordan, in the team's 11th race. Frentzen also impressed in his first qualifying by taking 5th at Interlagos in 1994. Trulli finished very respectable 9th in a Minardi at Melbourne 1997, and de la Rosa took 6th there in 1999. Finally, in Australia 1996, Villeneuve convincingly qualified on the pole position and should have won the race in which he ultimately had to settle for 2nd place because of oil leak.

Senna, M. Schumacher, and Häkkinen all won back-to-back titles, and the other four Champions were Mansell, Prost, Hill, and Villeneuve. All four were driving for Frank Williams in their Championship year, but only Villeneuve came back to defend his title in a Williams. During the early years of the decade, Senna was dominant at first, but soon found himself fighting an up-hill battle against first Mansell and then Prost in vastly superior Williams Renault cars. Nevertheless, in his 67 races, he managed to qualify in top three 54 times (including seven consecutive poles between 1990 and 1991), and made 37 podium appearances, including seven in a row in 1990, and four straight wins in 1991. After his tragic accident, M. Schumacher became the clearly dominant driver in Formula 1. The others have had one or two brilliant years, but with 82 top three qualifyings and 71 podium finishes in 127 races, only Schumacher was a factor in every season since 1992. In 1994, he had seven consecutive podiums including four straight wins. In 1992, Mansell had 15 front row starts and 12 podiums, including five straight wins. On his way to fourth Driver's and fifth Constructor's title, Prost too had 12 podiums in 1993, started from the front row in every of 16 races, and took seven consecutive pole positions and four straight wins. In 1996, Hill also swept the front row qualifying and had ten podiums, and scored four wins in a row in 1995/1996. Overall, he qualified in top three 55 times and had 42 podium finishes in 115 races. In 65 starts, including the disastrous 1999 season, Villeneuve qualified in the top three 30 times and had 21 podiums (seven in a row in 1996). Häkkinen raced throughout the decade, but had to wait until 1997 to achieve any serious success. Eventually, in 129 starts he would win 14 times and get 37 podiums and 21 pole positions. In his 127 starts, Berger managed 35 podiums and qualified in top three 33 times. Patrese took 20 podiums in his last 63 starts, Frentzen managed 15 podiums in 96 starts, and Coulthard 30 podiums in 90 starts. Also, Irvine had ten consecutive top-six finishes in 1999. Mansell and Senna both contributed in two Constructor's Championships, for a total of four in their careers.

With five titles, Williams Renault dominated the Constructor Championship. McLaren Honda won twice, with the rest going to Benetton Renault, McLaren Mercedes-Benz, and Ferrari. In 1993, Williams took seven consecutive wins with Prost and Hill, and also 24 consecutive pole positions during 1992 and 1993 with Mansell, Patrese, Prost and Hill.

All fuels were now lead free and nearly identical to road car fuel, primarily due to the 1993 FIA ruling that required racing fuels must comply to the European Union's health and safety regulations. Technical development focused predominantly on the driver-aid area. Consequently, the majority of innovations introduced during the 1990s were sooner or later banned, under the banner of preserving the human factor in driving. This was the case with traction control, anti-lock brakes, programmable gearboxes, continuous variable transmission, all-wheel steering, or selective braking systems, together with the active suspension, which was used since the late 1980s.

The race tracks also underwent dramatic changes. In the name of safety after Senna's fatal accident, crash tests were introduced for on track barriers and increased run-off areas were mandated. The measures were extended to better protect not only the drivers but also the pitlane and track personnel. Pitlane speed limit has been put in place and all pit-crew members now had to wear fireproof overalls and helmets. Some thought that as a result, the majority of circuits were gradually transformed into increasingly sterile and monotonous courses. Many complained that this was detrimental to racing, not least because the drivers felt too safe and often attempted risky and impossible maneuvers that led to unnecessary accidents. Some, including Stirling Moss, argued that in such conditions, drivers do not learn to appreciate the dangers of speed. Driver protection measures centered on further improvements to the protective monocoque area and ever more stringent crash testing. FIA approved accident data recorders were installed in all cars, and wheels were secured by tethers in order to prevent them from getting detached and flying around in case of accident. Race distances remained unchanged, although 1994-95 Portuguese Grands Prix seem to be in violation of the rule. In a bitter power struggle, Max Mosley succeeded the autocratic Balestre first as president of FISA (1991) and then the FIA in 1993, to become second Englishman leading international motorsports. One of his first decisions was the dismantling of FISA, so for the first time ever, Formula 1 World Championship was governed directly by the FIA instead of sport subsidiary with its own president.

‡ Giancarlo Baghetti, Élie Bayol, Ronnie Bucknum, Luigi Chinetti, Carlo Chiti, René Dreyfus, Juan Manuel Fangio, Olivier Gendebien, Bob Gerard, Francisco Godia, Sam Hanks, Denny Hulme, James Hunt, Innes Ireland, Denis Jenkinson, Eliška Junková, Roger Laurent, Franco Lini, Lella Lombardi, Umberto Maglioli, Ettore Maserati, Prince Paul Alfons Fürst von Metternich-Winneburg, Césaire Perdisa, André Pilette, Ferry Porsche, Harvey Postlethwaite, Roland Ratzenberger, Troy Ruttman, Consalvo Sanesi, Giorgio Scarlatti, Ayrton Senna, Luigi Villorosi, Fred Wacker, and several others.

Jako vždy se představila řada nových tváří. Mezi ty, kteří na scénu vstoupili bez velkých fanfár patřili Blundell a Häkkinen v Phoenix 1991 a D. Hill, který po pěti neúspěšných pokusech v kvalifikaci konečně nastoupil v domácí velké ceně na Silverstone 1992. V roce 1993 se v Jižní Africe přidal Barrichello a o rok později se objevili Panis a Verstappen v Brazílii, Coulthard ve Španělsku a Salo v Japonsku. Fisichella dostal šanci v Austrálii 1996, R. Schumacher v Austrálii 1997, Wurz v téže roce v Kanadě a Zonta s Gené v Austrálii 1999. M. Schumacher se nedostal přes první zatáčku v Belgii 1991, vzbudil ale pozornost o den dříve, když se kvalifikoval na sedmou pozici v teprve 11 závodě pro tým Jordan. I Frentzen zaujal pátým místem ve své první kvalifikaci v Interlagos 1994. Trulli skončil na velmi dobré deváté pozici s vozem Minardi v Melbourne 1997 a o dva roky později na stejné trati dojel de la Rosa dokonce šestý. Nakonec, v Austrálii 1996 se Villeneuve suverénně kvalifikoval na pole position a měl pod kontrolou i závod, dokud ho ztráta oleje nepřinutila se spokojit s druhým místem.

Senna, M. Schumacher a Häkkinen každý vyhráli dva souběžné tituly a dalšími šampiony byli Mansell, Prost, Hill a Villeneuve. Všichni čtyři vyhráli pro tým Franka Williamse, ale jediný Villeneuve se do týmu vrátil titul obhajovat. V prvních letech desetiletí dominoval Senna, který ale brzy začal ztrácet vůči Mansellovi a Prostovi v bezkonkurenčních vozech Williams Renault. Přesto se v 67 závodech 54-krát kvalifikoval mezi prvními třemi (včetně sedmi pole position v řadě mezi 1990 a 1991) a 37-krát stál na stupních vítězů, včetně sedmi v řadě v 1990 a čtyř vítězství po sobě v 1991. Po jeho tragické nehodě v roce 1994 se dominantním pilotem Formule 1 stal M. Schumacher. Ostatní měli jeden nebo dva opravdu vydařené roky, ale s 82 kvalifikacemi v první trojce a 71 stupni vítězů ze 127 startů, byl Schumacher jediným, kdo figuroval v každé sezoně, počínaje rokem 1992. V roce 1994 získal sedm stupňů vítězů a čtyři vítězství v řadě. Mansell v sezoně 1992 startoval 15-krát z první řady a na stupně vítězů se postavil ve 12 GP, včetně pěti vítězství v řadě. Na cestě ke čtvrtému titulu mistra světa a pátému poháru konstruktérů v roce 1993, startoval Prost z první řady ve všech 16 závodech, 12-krát stál na stupních vítězů a získal sedm pole positions a čtyři vítězství v řadě. V sezoně 1996 Hill také startoval z první řady ve všech závodech, na stupně vítězů se postavil desetkrát a v letech 1995/96 čtyřikrát po sobě vyhrál. Celkově se ve 115 startech kvalifikoval mezi první tři 55-krát a na stupních vítězů stál ve 42 velkých cenách. V 65 startech, které zahrnují i katastrofální sezonu 1999, se Villeneuve kvalifikoval mezi tři nejrychlejší ve 30 případech a 21-krát stál na stupních vítězů (sedmkrát v řadě v roce 1996). Häkkinen závodil prakticky celou dekádu, ale na úspěch si musel

počkat až do roku 1997. Nakonec ve 129 startech 14-krát vyhrál a získal 37 stupňů vítězů a 21 pole position. Berger ve 127 startech stál na stupních vítězů 35-krát a 33-krát se kvalifikoval mezi první tři. Patrese ve svých posledních 63 startech dosáhl na stupně vítězů 20-krát, Frentzen 15-krát v 96 startech a Coulthard 30-krát v 90 startech. Irvine v roce 1999 zaznamenal deset umístění v řadě mezi prvními šesti. Mansell a Senna oba přispěli ke dvěma pohárům konstruktérů a oba tím získali čtyři během svých kariér.

S pěti tituly dominoval Williams Renault poháru konstruktérů. McLaren Honda vyhráli dvakrát a zbytek šel k Benetton Renault, McLaren Mercedes-Benz a Ferrari. V roce 1993 Williams zásluhou Prosta a Hilla vyhrál sedm GP v řadě, a v letech 1992/93 získal 24 nepřetžitých pole position, o které se postarali Mansell, Patrese, Prost a Hill.

Na základě prohlášení FIA z roku 1993, které rozhodlo, že závodní pohonné hmoty musí odpovídat zdravotním a bezpečnostním předpisům Evropské Unie, byl závodní benzín definitivně zbaven olova a téměř se nelišil od běžného produktu. Technický vývoj se soustředil především na elektronické pomůcky pilotů. Důsledkem bylo to, že většina takových novinek, které různé týmy během devadesátých let představily, byla dříve nebo později zakázána, pod hlavičkou zachování lidského faktoru v ovládání závodních vozů. To se týkalo kontroly přilnavosti, antiblok brzd, programovatelných převodovek, CVT převodovek, selektivních brzdících systémů a aktivního zavěšení, které se používalo už od konce osmdesátých let.

Dramatickými změnami prošly i závodní tratě. Ve jménu bezpečnosti se po Sennově smrtelné nehodě zavedly deformační testy traťových bariér a byly rozšířeny únikové zóny. Změny směřovaly nejen k lepší ochraně pilotů, ale i personálu v boxové uličce, kde byla zavedena omezená rychlost a všichni mechanici museli mít nehořlavé kombinézy a helmy. Začaly se ozývat i hlasy, že tyto úpravy změnilly většinu okruhů ve sterilní a monotónní tratě. Mnozí se netajili s názorem, že to není ku prospěchu závodění, především proto, že se jezdci cítili natolik v bezpečí, že se stále častěji pouštěli do riskantních a nesmyslných manévrů, které ústily do zbytečných havárií. Samotný Stirling Moss se dal slyšet, že se mladí piloti v takových podmínkách nemohou naučit opravdu respektovat nástrahy rychlé jízdy. Ochrana pilotů se soustředila na vývoj monokoku a přísnější deformační testy. Data rekordéry podléhající specifikacím FIA byly instalovány do všech monopostů, a kola byla zajištěna bezpečnostním lankem, aby se v případě nehody zabránilo jejich úplnému utržení a nekontrolovatelnému pohybu po trati. Délka závodů zůstala nezměněna, i když velké ceny Portugalska v letech 1994-95 podle všeho stávající pravidlo porušily. Max Mosley v trpkém duelu o moc nejprve nahradil autokratického Ballestreho jako president FISA (1991) a v roce 1993 ho sesadil i z prezidentství FIA, a stal se teprve druhým Britem v čele mezinárodní automobilové federace. Jedním z jeho prvních kroků bylo zrušení FISA, takže poprvé v historii bylo mistrovství světa F1 řízeno přímo FIA a ne prostřednictvím sportovní pobočky s vlastním prezidentem.

1990s GRANDS PRIX

014	UNITED STATES				
Phoenix		1990-1991	GPs: 2	Laps: 153	Km: 574.845
019	BRAZIL				
Interlagos		1990-1999	GPs: 10	Laps: 713	Km: 3076.567
024	SAN MARINO				
Imola		1990-1999	GPs: 10	Laps: 613	Km: 3050.152
002	MONACO				
Monte Carlo		1990-1999	GPs: 10	Laps: 761	Km: 2541.064
018	CANADA				
Montréal		1990-1999	GPs: 10	Laps: 676	Km: 2990.911
016	MEXICO				
Mexico City		1990-1992	GPs: 3	Laps: 205	Km: 906.305
005	FRANCE				
Paul Ricard		1990	GPs: 1	Laps: 80	Km: 305.040
Magny-Cours		1991-1999	GPs: 9	Laps: 644	Km: 2737.582
Total		1990-1999	GPs: 10	Laps: 724	Km: 3042.622
001	GREAT BRITAIN				
Silverstone		1990-1999	GPs: 10	Laps: 602	Km: 3072.047
007	GERMANY				
Hockenheimring		1990-1999	GPs: 10	Laps: 450	Km: 3067.714
028	HUNGARY				
Hungaroring		1990-1999	GPs: 10	Laps: 770	Km: 3056.053
004	BELGIUM				
Spa-Francorchamps		1990-1999	GPs: 10	Laps: 440	Km: 3065.655

006	ITALY				
Monza		1990-1999	GPs: 10	Laps: 530	Km: 3065.425
012	PORTUGAL				
Estoril		1990-1996	GPs: 7	Laps: 486	Km: 2116.205
008	SPAIN				
Jerez		1990	GPs: 1	Laps: 73	Km: 307.914
Montmeló		1991-1999	GPs: 9	Laps: 584	Km: 2765.309
Total		1990-1999	GPs: 10	Laps: 657	Km: 3073.223
023	JAPAN				
Suzuka		1990-1999	GPs: 10	Laps: 524	Km: 3071.469
027	AUSTRALIA				
Adelaide		1990-1995	GPs: 6	Laps: 417	Km: 1576.260
Albert Park		1996-1999	GPs: 4	Laps: 231	Km: 1224.877
Total		1990-1999	GPs: 10	Laps: 648	Km: 2801.137
015	SOUTH AFRICA				
Kyalami		1992-1993	GPs: 2	Laps: 144	Km: 613.584
026	EUROPE				
Donington Park		1993	GPs: 1	Laps: 76	Km: 305.748
Jerez		1994-1997	GPs: 2	Laps: 138	Km: 611.064
Nürburgring		1995-1999	GPs: 3	Laps: 200	Km: 911.183
Total		1993-1999	GPs: 6	Laps: 414	Km: 1827.995
029	PACIFIC				
Aida		1994-1995	GPs: 2	Laps: 166	Km: 614.698
010	ARGENTINA				
Buenos Aires		1995-1998	GPs: 4	Laps: 288	Km: 1225.917
017	AUSTRIA				
Spielberg		1997-1999	GPs: 3	Laps: 213	Km: 920.231
030	LUXEMBOURG				
Nürburgring		1997-1998	GPs: 2	Laps: 134	Km: 610.470
031	MALAYSIA				
Sepang		1999	GPs: 1	Laps: 56	Km: 310.352