

1980s FACTS & NUMBERS			
1980-89	World Championship sanctioned by FISA.		
1980-89	Maximum number of cars taking part in any Grand Prix was limited to 26 and until 1986 to 20 in Monaco. However, for many race tracks the starting grid was further restricted to 25 or 24 cars, yet on few occasions the field was expanded to 27 cars. Maximum number of cars allowed in qualifying was 30 (26 in MC until 1986) which required selected cars to complete a pre-qualifying session if the number of entered cars exceeded 30. The starting grid, and was determined in two timed practice sessions held over 2 days preceding the race.		
1980	Maximum engine capacity 3000cc or 1500cc supercharged or turbocharged. Minimum weight 575 kg car only.		
1981	Maximum engine capacity 3000cc with minimum weight 580 kg car only or 1500cc supercharged or turbocharged with minimum weight 585 kg car only.		
1982	Maximum engine capacity 3000cc or 1500cc supercharged or turbocharged. Minimum weight 580 kg car only.		
1983-85	Maximum engine capacity 3000cc or 1500cc supercharged or turbocharged. Minimum weight 540 kg car only.		
1986	Maximum engine capacity 1500cc turbocharged. Minimum weight 540 kg car only.		
1987-88	Maximum engine capacity 3500cc with minimum weight 500 kg car only or 1500cc turbocharged with minimum weight 540 kg car only.		
1989	Maximum engine capacity 3500cc. Minimum weight 500 kg car only.		
World Championship Grands Prix	156		
Drivers Taking Part in a World Championship GP Event	116		Includes 1 from 1960s and 35 from 1970s.
Drivers Taking Part in World Championship GP Race	103	88.793%	Includes 1 from 1960s and 32 from 1970s.
Average Number of Starters per GP	25.064		Range 13 – 27.
Average Number of GP Starts per Driver	37.961		Range 1 – 155.
Drivers Achieving Top-Ten Race Result	78	75.728%	
Drivers Achieving Top-Six Race Result	65	63.107%	
Drivers Achieving Top-Three Qualifying Result	32	31.068%	
Drivers Achieving Top-Three Race Result	33	32.039%	
Drivers Achieving Fastest Race Lap	26	25.243%	.
Drivers Achieving Fastest Qualifying Lap	21	20.388%	
Drivers Achieving Pole Position	21	20.388%	
Drivers Achieving Race Lead	27	26.214%	
Drivers Achieving GP Win	21	20.388%	
Drivers Achieving World Championship Points Lead	13	12.621%	
World Champions	6	5.825%	
Circuits Holding World Championship Event	31		
Constructor Teams Participating in World Championship	31		
Customer Teams Participating in World Championship	1		
Private Entrants Participating in World Championship	0		
Total Race Laps	10018+		
Total Race Kilometers	46148.045		
Average Race Distance in km	295.821		Range 102.672 – 320.868.

As usual, most future stars and superstars had no success in their mostly uneventful first races. In 1980, this was true for Mansell in Austria and de Cesaris in Canada. Alboreto did not excel in San Marino in 1981, and Warwick made his debut in Las Vegas that year, after failing to qualify for 11 consecutive races. Fabi also failed to qualify several times before he made it into the San Marino Grand Prix in 1982. In 1983, Boutsen first appeared in Spa-Francorchamps, and Johansson at Silverstone. Senna, Bellof, and Brundle debuted together in Brazil 1984, with Brundle finishing 5th. Nannini in Brazil 1986 and Moreno in Japan 1987 extended the list of unremarkable debuts of the 1980s. Besides Brundle, the successful ones were Prost, who was 6th in the 1980 Argentine Grand Prix, and Herbert and Alesi, who both took 4th in their respective first races in Brazil and France, in 1989.

Both, Piquet and Prost won three World Championships. Jones, Rosberg, Lauda, and Senna each took one title. Lauda added two Constructor titles to the three he was part of in the 1970s. But it was really a decade of Prost. In addition to his three titles, he was 11 points ahead of Senna in 1988 but had to drop three second place finishes in conformity to the rules. He lost by ½ point to Lauda in 1984, likely because the shortened Monaco race, which he won, awarded only half the points value. Also, he lost the 1983 title by a mere two points to Piquet. Although not the strongest in qualifying, he qualified in top three 78 times and had 80 podium finishes (seven in a row three times in 1985, 1988, and 1988/1989) in 153 starts, and was a part of four Constructor Championships. Piquet drove in 152 races, qualifying in the top three 60 times and finishing on the podium 53 times. In 1987 he took 11 consecutive points paying finishes with nine straight podiums. Despite Piquet's success, it was Senna who rivaled Prost the most. Both men approached racing very differently, with Prost focusing his energies into developing the car throughout the weekend, so it would be as easy to drive as possible on Sunday. Senna, on the other hand, seemed to be more capable in identifying the car's absolute limits, and going to extreme to squeeze them out. Undisputed master of qualifying, he qualified in the top three 64 times in 94 races, including the front row sweep in 1989 and eight straight pole positions between 1988 and 1989. His podium finishes amounted to 43, including eight in a row in 1988. Mansell qualified in top three 51 times and took 32 podiums in 133 starts. Finally, in 1980/1981, Reutemann had a string of 15 consecutive points paying finishes, with eight straight podiums and Berger qualified in top three 26 times in 83 starts. Williams Ford, Ferrari, McLaren TAG, Williams Honda, and McLaren Honda each won a pair of Constructor Championships. McLaren had seven consecutive wins with Lauda and Prost in 1984/1985, and 11 consecutive wins with Prost and Senna in 1988.

Staggered starting grids were made mandatory in 1980, with cars arranged 14 meters behind each other. By the end of the decade, this was adjusted to eight meters from one grid position to the next, and also the race distance was changed from maximum of 320 km to the first lap exceeding 305 km (Monaco excluded) while the two-hour time limit remained in place.

The turbo engines brought back the use of unique fuel mixtures, generally a toluene-xylene-benzene mix not fundamentally different from the blends of the 1950s. Nonetheless, after the unrestricted turbo era ended in 1987, the trend has reversed toward fuel compounds more reminiscent of actual petrol. Active suspension and a semi-automatic gearbox were two innovations with the most significant impact. As the constructors of the 1950s and 1960s benefitted from the advancements made in the aviation industry, auto racing of the 1970s and 1980s was strongly influenced by the NASA space program, especially in the area of new materials used in everything from driver overalls to chassis construction.

On the safety front, first crash-tests that revealed serious structural flaws in chassis construction led to many improvements in the protective cell monocoque design, culminating in introduction of mandatory FIA testing. Also, the medical staff and equipment presence during the Grand Prix events was enhanced. Drug testing of drivers was introduced along the lines of the International Olympic Committee guidelines. Frenchman Jean Marie Balestre became FIA president in 1985.

‡ Elio de Angelis, Stefan Bellof, prince Bira, Eugène Chaboud, Colin Chapman, Marcel Chassagny, Giacomino Colombo, Patrick Depailler, Harald Ertl, Philippe Étancelin, Enzo Ferrari, Oscar Gálvez, Jo Gartner, Richie Ginther, Masten Gregory, Mike Hailwood, Bill Holland, Frank Kurtis, Aurelio Lampredi, Chico Landi, Hermann Lang, Raymond Mays, Prince Amaury de Merode, Alfred Neubauer, Riccardo Paletti, Johnnie Parsons, Maurice Philippe, Didier Pironi, Dennis Poore, David Purley, Rolf Stommelen, Pierre Taruffi, Alberto Uria, Gilles Villeneuve, Manfred Winkelhock, and several others.

Už tradičně, většina budoucích hvězd v prvním žavodé příliš neuspěla. V roce 1980 to platilo pro Mansella v Rakousku a de Cesarise v Kanadě. Alboretovi se nezadařilo v San Marino 1981 a Warwick se v tom roce konečně dostal do závodu v Las Vegas, po 11 marných pokusech se kvalifikovat. Fabi taky několikrát neuspěl v kvalifikaci, než se dostal na start v San Marino 1982. V roce 1983 se ve Spa-Francorchamps představil Boutsen a v Silverstone Johansson. Senna, Bellof a Brundle debutovali společně v Brazílii 1984, kde Brundle dojel na pátém místě. Nannini v Brazílii 1986 a Moreno v Japonsku 1987 taky jenom rozšířili listinu neoslňujících debutantů osmdesátých let. K úspěšným se vedle Brundleho zařadili Prost, který skončil šestý v Argentině 1980, zatímco čtvrtým místem v prvním startu se mohli pochlubit Herbert a Alesi v Brazílii a Francii 1989.

Piquet a Prost oba vyhráli tři mistrovské tituly, Jones, Rosberg, Lauda a Senna po jednom. Lauda zároveň přidal dva konstruktérské tituly ke třem, kterých byl součástí v sedmdesátých letech. Ve skutečnosti to ale bylo Prostovo desetiletí. Kromě tří titulů posbíral v roce 1988 o 11 bodů více než Senna, ale v rámci stávajících pravidel musel škrtnout body za tři druhá místa. V roce 1984 ztratil na Laudu půl bodu, hlavně díky tomu, že ve velké ceně Monaka, kterou vyhrál, se rozdávaly jenom poloviční body a o rok dříve ho Piquet porazil o pouhé dva body. Přestože kvalifikace nebyla jeho nejsilnější stránkou, 78 krát se kvalifikoval mezi první tři. Ze 153 startů získal 80 umístění na stupních vítězů, včetně sedmi v řadě ve třech různých sezonách (1985, 1988, 1988/89) a byl součástí čtyř pohárů konstruktérů. Piquet startoval ve 152 závodech, získal 60 kvalifikací v první trojce a 53 stupňů vítězů. V sezoně 1987 jedenáctkrát v řadě bodoval, z toho devětkrát na stupních vítězů. I přes tento úspěch byl ale pro Prosta největším soupeřem Senna. Dva naprosto rozdílné charaktery, Prost se soustředil na optimální nastavení auta, aby v závodech měl co nejvíce usnadněnou práci, zatímco Senna byl schopen najít absolutní limit a pak dělat vše pro to, aby ho z vozu vyždímal. Jeho 64 kvalifikací v první trojce z 94 startů bylo nepřekonatelných. V roce 1989 vystartoval do všech závodů z první řady a mezi 1988 a 1989 získal osm pole position v řadě. Na stupně vítězů se postavil ve 43 závodech, včetně osmi v řadě v roce 1988. Ve 133 startech, se Mansell kvalifikoval mezi prvními třemi v 51 případech a získal 32 umístění na stupních vítězů. V letech 1980/81 Reuteman bodoval v 15 závodech po sobě, včetně osmi stupňů vítězů. Berger startoval mezi prvními třemi ve 26 z 83 závodů. Williams Ford, Ferrari, McLaren TAG, Williams Honda a McLaren Honda všichni vyhráli po dvou pohárech konstruktérů. Mezi Laudou a Prostem získal McLaren v letech 1984/85 sedm vítězství v řadě a v roce 1988 Senna a Prost přinesli 11 vítězství v řadě.

V roce 1980 vstoupilo v platnost pravidlo určující vzdálenost mezi vozy na startovním roštu na 14 metrů, což později během dekády bylo upraveno na osm metrů od jedné startovní pozice k další. Zároveň maximální délka závodu byla snížena z 320 km na první kolo přes 305 km (kromě Monaka) a dvouhodinový časový limit byl ponechán.

Turbomotory s sebou přinesly používání specifických pohonných látek, především kombinace toluenu-xylen-benzenu, které se fundamentálně nelišily od směsí používaných v padesátých letech. Po ukončení neregulované turbo éry v roce 1987 se ale tento trend obrátil ve prospěch složek, které více připomínaly běžný benzín. Aktivní podvozky a poloautomatické převodovky byly dvě technické novinky, které měly na Formuli 1 největší dopad. Tak, jako konstruktéři v 50 a 60 letech těžili z poznatků leteckého průmyslu, byly závody monopostů v 70 a 80 letech značně ovlivněny vývojem kosmického programu NASA, především v dosažitelnosti nových materiálů, které se používaly ve všem od kombinéz pro piloty až po samotné šasi.

V rámci bezpečnosti byly provedeny první demoliční testy, které odhalily řadu struktuálních nedostatků, což vedlo k mnoha zdokonalením konstrukce ochranného jádra monokoku. Časem FIA zavedla povinné testování. Lékařské zázemí a vybavení na tratích také prošlo mnoha zdokonaleními a po vzoru olympijského výboru byly pro piloty zavedeny i dopovácí testy. Francouz Jean Marie Balestre se v roce 1985 stal prezidentem FIA.

1980s GRANDS PRIX				
010	ARGENTINA			
Buenos Aires	1980-1981	GPs: 2	Laps: 106	Km: 632.608
019	BRAZIL			
Interlagos	1980	GPs: 1	Laps: 40	Km: 314.960
Jacarepaguá	1981-1989	GPs: 9	Laps: 553	Km: 2782.143
Total	1980-1989	GPs: 10	Laps: 593	Km: 3097.103
015	SOUTH AFRICA			
Kyalami	1980-1985	GPs: 5	Laps: 382	Km: 1567.728
021	UNITED STATES WEST			
Long Beach	1980-1983	GPs: 4	Laps: 310+	Km: 1028.247
004	BELGIUM			
Zolder	1980-1984	GPs: 4	Laps: 266	Km: 1133.692
Spa-Francorchamps	1983-1989	GPs: 6	Laps: 256+	Km: 1777.660
Total	1980-1989	GPs: 10	Laps: 522+	Km: 2911.352
002	MONACO			
Monte Carlo	1980-1989	GPs: 10	Laps: 724	Km: 2402.864
005	FRANCE			
Paul Ricard	1980-1989	GPs: 8	Laps: 535	Km: 2469.310
Dijon-Prenois	1981-1984	GPs: 2	Laps: 159	Km: 611.073
Total	1980-1989	GPs: 10	Laps: 694	Km: 3080.383
001	GREAT BRITAIN			
Brands Hatch	1980-1986	GPs: 4	Laps: 298	Km: 1253.635
Silverstone	1981-1989	GPs: 6	Laps: 394	Km: 1870.782
Total	1980-1989	GPs: 10	Laps: 692	Km: 3124.417
007	GERMANY			
Hockenheimring	1980-1989	GPs: 9	Laps: 401	Km: 2724.877
Nürburgring	1985	GPs: 1	Laps: 67	Km: 304.314
Total	1980-1989	GPs: 10	Laps: 468	Km: 3029.191
017	AUSTRIA			
Österreichring	1980-1987	GPs: 8	Laps: 420	Km: 2495.640
009	NETHERLANDS			
Zandvoort	1980-1985	GPs: 6	Laps: 429	Km: 1824.108
006	ITALY			
Imola	1980	GPs: 1	Laps: 60	Km: 300.000
Monza	1981-1989	GPs: 9	Laps: 463	Km: 2685.400
Total	1980-1989	GPs: 10	Laps: 523	Km: 2985.400
018	CANADA			
Montréal	1980-1989	GPs: 9	Laps: 620	Km: 2731.440
022	UNITED STATES EAST			
Watkins Glen	1980	GPs: 1	Laps: 59	Km: 320.651
Detroit	1982-1984	GPs: 3	Laps: 185	Km: 743.624
Total	1980-1984	GPs: 4	Laps: 244	Km: 1064.275
024	SAN MARINO			
Imola	1981-1989	GPs: 9	Laps: 537	Km: 2706.480
008	SPAIN			
Jarama	1981	GPs: 1	Laps: 80	Km: 264.960
Jerez	1986-1989	GPs: 4	Laps: 289	Km: 1219.002
Total	1981-1989	GPs: 5	Laps: 369	Km: 1483.962
025	UNITED STATES CENTRAL			
Caesars Palace	1981-1982	GPs: 2	Laps: 150	Km: 547.498
Fair Park	1984	GPs: 1	Laps: 67	Km: 261.370
Total	1981-1984	GPs: 3	Laps: 217	Km: 808.868

003	SWITZERLAND			
Dijon-Prenois	1982	GPs: 1	Laps: 80	Km: 304.000
026	EUROPE			
Brands Hatch	1983-1985	GPs: 2	Laps: 151	Km: 635.231
Nürburgring	1984	GPs: 1	Laps: 67	Km: 304.314
Total	1983-1985	GPs: 3	Laps: 218	Km: 939.545
012	PORTUGAL			
Estoril	1984-1989	GPs: 6	Laps: 418	Km: 1818.300
014	UNITED STATES			
Detroit	1985-1988	GPs: 4	Laps: 252	Km: 1013.888
Phoenix	1989	GPs: 1	Laps: 75	Km: 284.854
Total	1985-1989	GPs: 5	Laps: 327	Km: 1298.742
027	AUSTRALIA			
Adelaide	1985-1989	GPs: 5	Laps: 398	Km: 1504.112
028	HUNGARY			
Hungaroring	1986-1989	GPs: 4	Laps: 305	Km: 1220.728
016	MEXICO			
Mexico City	1986-1989	GPs: 4	Laps: 267	Km: 1180.407
023	JAPAN			
Suzuka	1987-1989	GPs: 3	Laps: 155	Km: 908.145