

Max & Nyck

Van Ivo Pakvis verscheen eveneens  
bij Ambo|Anthos uitgevers

*Jos & Max*

Meld je aan voor onze nieuwsbrief om op de hoogte te blijven van  
de nieuwste boeken van Ambo|Anthos uitgevers via  
[www.amboanthos.nl/nieuwsbrief](http://www.amboanthos.nl/nieuwsbrief).

Ivo Pakvis en Stijn Keuris

# Max & Nyck

Hoe Max Verstappen de komst van Nyck  
de Vries naar de Formule 1 mogelijk maakte

Ambo|Anthos  
Amsterdam



ISBN 978 90 263 6373 3

© 2023 Ivo Pakvis en Stijn Keuris

Deze uitgave kwam tot stand door bemiddeling  
van Maarten Boers Literary Agency

Omslagontwerp bij Barbara

Omslagillustratie © ANP/AFP/Ben Stansall (Red Bull);

© ANP/Zuma/James Gasperotti (AlphaTauri)

Foto auteur © Nico Pakvis (Ivo Pakvis);

© Friso Keuris (Stijn Keuris)

Verspreiding voor België:

Veen Bosch & Keuning uitgevers nv, Antwerpen

# Inhoud

Proloog 7

- 1 Nyck: de *golden boy* stagneert 11  
Max: grenzen verleggen 22
- 2 Nyck: op het verkeerde moment op de verkeerde plaats 35  
Max: op het juiste moment op de juiste plaats 46
- 3 Nyck: kansen gekeerd 59  
Max: hoe Ricciardo de benen nam 68
- 4 Nyck: kampioen van de armoede 83  
Max: Gasly verdrinkt in overanalyses 93
- 5 Nyck: relevant blijven in de Formule E 107  
Max: 'They race me so hard' 117
- 6 Nyck: op het juiste moment op de juiste plaats 131  
Max: de ambitieuze *wingman* 143
- 7 Max & Nyck: de puzzelstukjes in elkaar 161

Epiloog 177

Verantwoording 181



# Proloog

In 2023 rijden er twee Nederlanders in de Formule 1. Dat is niet uniek, maar wel bijzonder. Naast tweevoudig wereldkampioen Max Verstappen stapt Nyck de Vries na het afleggen van een lange weg met allerlei omwegen in bij het zusterteam Scuderia AlphaTauri. Het contrast tussen de manier waarop Verstappen en De Vries de Formule 1 bereikten kan bijna niet scherper: Verstappen na een bliksemcarrière in de Formule 3 die nog geen seizoen duurde, De Vries na het behalen van meerdere kampioenschappen in andere klassen en met het gevoel dat de Formule 1 reeds een gepasseerd station was.

Zoals gezegd is het niet uniek dat er twee Nederlanders op de Formule 1-grid staan. In 2005 kende de sport al heel even een dubbelact, bestaande uit Christijan Albers en Robert Doornbos. Twee tegenpolen die bij het team van Minardi mochten proberen iets te maken van een hopeloze auto. De twee lagen elkaar totaal niet; de bloedserieuze, ietwat kakkineuze Albers had helemaal niets met de makkelijk pratende Rotterdammer Doornbos. Sportief was het evenmin van hoog niveau. De Minardi was met afstand de langzaamste auto van het veld en stelde zijn coureurs nooit in staat om te verrassen. *Double Dutch* eindigde na het seizoen 2005 en menig liefhebber herinnert zich boven alles

het nodeloze gekibbel en de denigrerende opmerkingen die met name vanuit het kamp-Albers naar buiten kwamen. Wat de heren nou eigenlijk op de baan presteerden staat vrijwel niemand bij.

Het lijkt buitengewoon onwaarschijnlijk dat Verstappen en De Vries zullen verzanden in dergelijke zwartmakerij. De twee kennen elkaar al lang en kunnen prima met elkaar overweg. Daar komt bij dat De Vries geen concurrentie vormt voor Verstappen. Waar Verstappen uit is op een voortzetting van de successen die hij behaalde in 2021 en 2022, wordt het voor De Vries vooral zaak om te wennen aan de sport en zo snel mogelijk van waarde te zijn voor het juniorteam van Red Bull.

Waarom heeft het nou precies zo lang geduurd voordat De Vries de Formule 1 bereikte? Zijn prestaties in het karten waren bijzonder goed en een blik op de resultaten in de lagere categorieën toont tal van ereplaatsen, overwinningen en zelfs kampioenschappen. Aan talent geen gebrek, maar onderweg is hij ingehaald door vele grote namen. Verstappen is er één van, maar mannen als Charles Leclerc, George Russell, Lando Norris en Alex Albon behoorden allemaal tot dezelfde club die het, samen met De Vries, tot de Formule 1 probeerden te schoppen. Allemaal maken ze inmiddels deel uit van de vaste klik, terwijl De Vries meerdere malen de boot miste. Maar waarom? Lag het aan hemzelf, of was hij een slachtoffer van omstandigheden buiten zijn macht? En welke rol speelde Max Verstappen op zijn weg naar de Formule 1?

De Verstappen-factor heeft namelijk grote invloed op de Formule 1, al is het niet iets wat Verstappen bewust doet. Het begon met zijn rijstijl, die de gevestigde orde bij tijd en wijle deed schuimbekken. Vervolgens kwamen de resultaten, de overwinning als achttienjarige en de emoties die dat losmaakte onder



– met name – Nederlandse Formule 1-fans. Want waar Nederland in vroeger jaren een autosportland in de marge was, behoort het nu tot de landen waar de sport het fanatiekst gevolgd wordt. Tribunes over de hele wereld puilen uit met oranje shirts, fans hossen zich en masse een liesbreuk om het succes van Verstappen te vieren. Verstappen behoort tot die kleine club sporters wier voornaam genoeg is. Zeg ‘Max’ en je hoeft verder niet uit te leggen over wie je het hebt. Hij is er hoogstpersoonlijk verantwoordelijk voor dat vrijwel alle Europese grands prix uitverkocht zijn, een weelde die organisatoren nog niet zo lang geleden niet kenden.

Een ander aspect van de invloed die Verstappen op zijn omgeving heeft, is merkbaar binnen Red Bull. Allereerst heeft hij een team om zich heen gevormd dat voor hem door het vuur gaat, een vaste club van monteurs en engineers die met elkaar kunnen lezen en schrijven en die elkaar de waarheid kunnen vertellen als dit nodig is. En wie verder kijkt, ziet hoe zwaar teamgenoten het naast Verstappen hebben. Het valt niet mee om als zelfverzekerde coureur naast een jongen gezet te worden die je op alle fronten voorbijstreeft. Het heeft geleid tot meerdere uitgebluste teamgenoten, die dankzij de rigoureuze handelswijze van Red Bull zonder enige vorm van mededogen werden verwijderd uit het tweede stoeltje. Dit alles heeft een domino-effect, want als er bovenaan de hiërarchie een steentje omvalt, voel je dit vroeg of laat op alle andere plekken.

In dit boek proberen we een antwoord te geven op de vraag waarom er nu opeens ruimte is voor De Vries, nota bene bij een team dat vrijwel exclusief coureurs uit de eigen opleiding plaatst, terwijl die ruimte er niet was toen hij in de opstapklassen reed. De komst van De Vries gaat namelijk in tegen een trend die door – daar is hij weer – Verstappen is ingezet: hoe jonger, hoe be-

ter. De eerdergenoemde coureurs met wie De Vries opgroeide maakten allemaal hun Formule 1-debuut op een leeftijd die tien jaar eerder als opmerkelijk jong gezien zou worden. Maar sinds Verstappen als zeventienjarige zijn spectaculaire debuut maakte, is leeftijd geen drempel meer. Sterker nog: coureurs krijgen steeds vroeger in hun loopbaan het gevoel de boot te missen.

De Vries is, zeker tegenwoordig, een oude debutant. En toch is er een team dat speciaal voor hem de normale handelswijze overboord heeft gegooid. Waarom is dat? Wat heeft De Vries dat hij deze kans krijgt? En wat is er binnen Red Bull gebeurd om tot deze beslissing te komen? Wat verwachten ze van hem?

Om antwoord te krijgen op deze vragen spreken we met journalisten, kenners en betrokkenen, en we trekken parallellen met gebeurtenissen uit het verleden om tot een dieper begrip van de sport en de situatie te komen. Op die manier herleiden we het pad dat De Vries moest afleggen om uiteindelijk toch zijn grote kans te krijgen, en ontrafelen we de manier waarop Verstappen invloed heeft gehad op het openen van een deur die voorgoed gesloten leek te zijn.

## Nyck: de golden boy stagneert

De babykart die hij op zijn vierde verjaardag krijgt is geen doorslaand succes. Kleine Nyck uit het Friese Uitwellingerga vindt dat het ding maar veel herrie maakt. Hij wil er niet op rijden. Zijn vader Hendrik Jan de Vries heeft hem het wagentje cadeau gedaan vanwege zijn eigen liefde voor de autosport. Hendrik Jan racete vooral recreatief, naast zijn werk. Een aantal seizoenen reed hij mee met verschillende cups in de autosport, waaronder de Renault Clio Cup. Heel succesvol was het allemaal niet, maar leuk was het zeker.

Dat Hendrik Jan verschillende autobedrijven bezit maakt het een stuk makkelijker om Nyck ook daadwerkelijk op het ding te laten rijden. Met een paar autobanden hier en daar is een circuitje zo gemaakt op het parkeerterrein. Af en toe moeten er tranen worden weggeveegd, maar papieren propjes in zijn oren zorgen er in ieder geval voor dat Nyck niet meer zo bang is voor het geluid. En een beetje sturen tussen de autobanden van het bedrijf van papa blijkt toch best leuk te zijn. Zo leuk, dat het karten al snel een wat serieuze vorm begint aan te nemen. Hendrik Jan kent toevallig iemand met een indoorkartbaan in Heerenveen, niet al te ver van Sneek, waar ze dan wonen. En zo kan Nyck regelmatig voor openingstijd wat meters maken. Nog wat later, als

hij een jaar of zeven is, gaat hij buiten karten en wordt er hier en daar een wedstrijd gereden. Daar doet hij het goed en langzaam maar zeker begint hij op te vallen. De nationale wedstrijden worden internationale races, de gemotoriseerde kinderskelters echte karts. Na de scheiding van zijn ouders leven Nyck en zijn zus Seychelle bij hun vader. En als er geracet moet worden, gaat het hele gezin mee. Het leven van de familie komt meer en meer in het teken te staan van Nyck, die laat zien dat hij iets bijzonders kan.

Voor vrijwel elke Formule 1-coureur ligt de basis van het racen in karting. Voorbeelden van succesvolle carrières op het hoogste niveau zonder een gedegen kartopleiding zijn schaars, zeker de laatste jaren. Damon Hill werd in 1996 wereldkampioen Formule 1 zonder kartervaring, hij is tot op de dag van vandaag de laatste die dat voor elkaar kreeg. Karting is een wereld waarin jonge rijders nog fouten kunnen maken zonder gelijk een dure auto af te schrijven en waarin niet constant de schijnwerpers op ze gericht zijn. De beperkte kosten maken het ook aantrekkelijk. Er zijn verschillende niveaus, met de KF1 als hoogste. Deze 'Formule 1 van het karten' kost rond de 100.000 euro per jaar. Nog steeds geen bedrag dat de gemiddelde ouder in de hobby van een kind kan stoppen, maar niets vergeleken met de kosten voor de allerlaagste klassen in de autosport. Formule 4 gaat al snel richting een half miljoen, en vaak heb je aan een jaartje niet genoeg om door te kunnen groeien naar een nog duurdere klasse. Om daar alleen al te komen is er veel geld nodig. Een enkeling komt uit een nest met onbeperkte financiële middelen en kan zich met hulp van de familie van jongs af aan makkelijk inkopen, zoals Formule 1-coureur Lance Stroll dat bijvoorbeeld deed. De rest moet opvallen bij sponsors, of het zo goed doen dat een Formule 1-team interesse krijgt en hen opneemt in een talentontwik-

kelingsprogramma. Honderden kinderen met dezelfde droom racen wekelijks tegen elkaar in karts, het verschil tussen winnen en verliezen zit vaak in een fractie van een seconde. Kom dan maar eens bovendrijven. Aan de ene kant is karting een plaats waar kinderen in de luwte hun talent kunnen aanscherpen, aan de andere kant is het een nietsontziende arena waarin gevochten wordt voor elke centimeter. Alleen winnen telt, niemand is geïnteresseerd in de nummer twee. Slechts een enkeling stroomt door en haalt later de top.

Voor Nyck wordt de sport echt serieus als hij opvalt bij Dino Chiesa, een door karten geobsedeerde Italiaan met een enorme staat van dienst. Iedereen in de autosport weet wie hij is en wat hij kan. Als je een rol van betekenis wilt spelen, moet je bij Chiesa zijn.

Dat gold zeker in 2007, toen een door hem opgeleide coureur de Formule 1 op zijn kop zette. De jonge Engelsman Lewis Hamilton won in zijn debuutjaar bijna de titel. Pas in de slotfase van het seizoen bezweek hij onder de druk en moest hij door eigen jeugdige knulligheid het kampioenschap aan Kimi Räikkönen laten. Maar dat Hamilton een succesvolle carrière in de Formule 1 tegemoetging was wel duidelijk. Voor McLaren-teambaas Ron Dennis was het een bevestiging van wat hij altijd al had gedacht. Hij was het die Dino Chiesa benaderde om de jonge Lewis te begeleiden en zelfs een team rond hem te vormen. Het geloof van Dennis in Lewis kende geen grenzen. In eerste instantie had vader Anthony Hamilton dag en nacht gewerkt om zijn zoons kartcarrière te betalen, later nam Dennis het financiële gedeelte over en regelde hij de juiste mensen om zijn pupil verder te helpen. Mensen zoals Chiesa. Die werkte op zijn beurt al een jaar met een ander talent, Nico Rosberg. Hamilton en Rosberg waren twee totaal verschillende persoonlijkheden, maar wonnen met Chiesa de ene na de andere race. Later bleken ze allebei goed

genoeg om als teamgenoten bij Mercedes de dienst uit te maken in de Formule 1 en wereldkampioen te worden.

Nyck de Vries werd niet aangedragen bij Chiesa, hij werd door hem gescout. Net als voor de rijders is ook voor kartteams winnen het enige wat telt. Als de winnaars van de belangrijkste kartkampioenschappen een alinea met fotootje in een krant of autosporttijdschrift krijgen is het al heel wat, de nummer twee en de rest kunnen alle aandacht vergeten. De marketing van karting, voor zover die er al is, draait alleen om het winnen van races en vooral kampioenschappen. Om het eigen merk een beetje voor het voetlicht te brengen probeert Chiesa daarom altijd de beste talenten te strikken voor een ander ermee aan de haal gaat. Hij houdt zijn ogen en oren goed open tijdens raceweekends, ook als zijn eigen karts niet op de baan zijn. Zo ziet hij Nyck rijden op het Belgische circuit van Mariembourg, in het voorprogramma van de grote KFI-race. Op dat moment wordt Nyck alleen nog door zijn vader bijgestaan, die zijn eigen kartteam heeft opgericht om zijn zoon te helpen. Zeven jaar nadat Nyck snikkend op de kart had gezeten, zijn ze samen een heel eind gekomen. De snelheid zit er goed in en hij heeft een aantal titels in beginnerscompetities achter zijn naam gezet. Een minuut of tien, meer hebben Chiesa, Nyck en zijn vader niet nodig om eruit te komen. Twee maanden later gaan ze aan de slag, in het team van oud-F1-coureur Alex Zanardi. Het betekent de lancering van de ster Nyck de Vries, een naam die in de daaropvolgende jaren de kartsport zal domineren.

Klein, snel en vooral heel erg geordend. Chiesa herinnert zich eigenlijk niemand zoals Nyck. Tegenwoordig zijn jonge coureurs tussen de races door vooral met hun telefoon bezig. Nyck was juist niet bij de kart weg te slaan, hij wilde alles weten en begrijpen. Soms verbaasde hij zijn racevader, zoals Chiesa zichzelf noemt. Zoals toen hij zag hoe Nyck na afloop van een race-

weekend zijn koffer inpakte. De meeste jongens gooien alles op een hoop, vieze en schone kleren door elkaar, een modderige schoen erbovenop. Maar niet Nyck. Chiesa zag hem alles netjes opvouwen, alsof het in een etalage kwam te liggen. Broek bij broek, shirt bij shirt. En dan ook nog eens gesorteerd op kleur. 'Een beetje vreemd was het wel,' zegt Chiesa lachend. 'Maar hij wilde het perfect doen. Dat geldt voor alles wat hij doet.' Hij gebruikt het Italiaanse woord 'meticoloso' om Nyck te beschrijven, dat zich laat vertalen als 'uiterst nauwkeurig'. Alles staat in het teken van beter worden, niets aan het toeval overlaten. 'Maar hij was wel open-minded,' herinnert Chiesa zich. 'Zijn ouders waren gescheiden toen hij jong was, misschien kon hij zich daarvoor goed en snel aanpassen. Nyck was snel in de kart en dat is iets wat je van jezelf moet hebben, dat is talent. Ja, hij was heel klein voor zijn leeftijd. Dat hielp hem misschien wel een beetje omdat hij daarom ook heel licht was. Maar hij was zo slim voor zijn leeftijd... Hij kon al op jonge leeftijd meekomen met de oudere rijders, die natuurlijk meer ervaring hadden. Nyck reed zo goed als foutloos. In honderd races heeft hij denk ik niet meer dan twee fouten gemaakt. Dat is ook het enige minpuntje dat ik kan bedenken, Nyck gaat nooit over de limiet. Hij zoekt hem op en blijft erbinnen. Dat had hij ook al in het karten. Soms moet je erover om te voelen waar de grens ligt, maar dat zie je Nyck niet doen.'

De inzet, concentratie en instelling van Nyck betalen zich al snel uit. In 2008, het eerste jaar met Chiesa, wint hij de titel in de KF3, daarna volgen meer kampioenschappen. Nyck doet het zo goed dat Chiesa hem introduceert bij Anthony Hamilton. Zo wordt er een connectie gelegd met het Formule 1-team van McLaren, dat na het debuut van Lewis Hamilton wel weer ruimte heeft voor jong talent. Ook Ferrari heeft wel oren naar een samenwerking, maar de Italianen hebben het talentenpro-

gramma nog niet zo ver doorontwikkeld dat iemand zo jong als Nyck begeleid kan worden. McLaren heeft dat wel, met het succesverhaal van Lewis denkt het team de blauwdruk voor het opleiden van jong talent te hebben gevonden. De dan veertienjarige De Vries wordt groots gepresenteerd. In de fabriek van het team in het Engelse Woking staat Nyck zichtbaar onder de indruk op de foto met zijn vader, teambaas Martin Whitmarsh en Anthony Hamilton. Een mooie toekomst in de autosport lijkt gegarandeerd, maar de familie De Vries moet gelijk een pijnlijke concessie doen. Niet zijn eigen vader Hendrik Jan, maar die van Lewis Hamilton wordt Nycks manager. Dat is een moeilijk moment, tot op dat moment heeft Hendrik Jan zijn zoon intensief begeleid en geholpen. Maar hij is nou eenmaal geen vader met enorm veel autosportervaring, zoals Max die met Jos Verstappen wel had. Hendrik Jan heeft alles binnen zijn mogelijkheden gedaan om Nyck op het niveau te brengen waar hij nu is, maar hij kan in de ogen van McLaren niet bieden wat Anthony Hamilton wel kan. Hij heeft de hele weg met Lewis net afgelegd en zal hetzelfde voor Nyck gaan doen. Anthony kent de fijne kneepjes van het vak, weet waar de valkuilen liggen en hoe een jonge karter zich moet ontwikkelen. Hij gaat er samen met McLaren voor zorgen dat Nyck in de juniorklassen van de autosport alles zal leren wat een Formule 1-coureur nodig heeft. En dan, als het moment daar is, zal hij net als Lewis bij McLaren debuten. Een jaartje of zeven, is de gedachte. Maar zeven jaar is een heel lange tijd in de autosport, waarin veel kan veranderen.

De Vries tekent in januari 2010 en wint dat jaar gelijk het KF2-wereldkampioenschap. Een jaar later wordt hij opnieuw wereldkampioen, maar nu in de KF1. Hij laat in zijn kartjaren regelmatig concurrenten van naam achter zich, zoals Alex Albon, Daniil Kvyat, Carlos Sainz en Pierre Gasly. Na zijn zegereeks in de karts is Nyck daar wel uitgeleerd. Niet alleen door zijn pres-



taties, maar ook door zijn instelling en focus is hij toe aan de volgende stap. Volgens Chiesa heeft de doorgroei van karts naar autosport niet met leeftijd te maken, maar met mentale ontwikkeling. 'Je ziet dat sommige ouders hun kinderen te vroeg door willen laten stromen. Ze zijn er dan nog niet klaar voor. Niet elke jongen ontwikkelt zich hetzelfde. Sommige vijftienjarigen slapen nog met een lichtje aan omdat ze bang zijn in het donker, anderen van dezelfde leeftijd klimmen uit het raam om achter de meiden aan te gaan. Je moet een man zijn om het in de autosport te redden. Als ze te vroeg gaan, crashen ze en hebben ze meer tijd nodig. En tijd heb je niet als je de Formule 1 wilt bereiken, je moet snel de juniorklassen doorlopen.' De Vries is zeventien als hij de karts inruilt voor de autosport. Of hij 's avonds stiekem uit het raam klimt om de wereld te verkennen is niet bekend, maar een professionele houding is onmiskenbaar aanwezig. Zeker gezien zijn titels in het karting is de overgang naar de autosport een logische stap.

De Formule Renault 2.0 is een mooie opstapklasse waarin jonge coureurs de eerste meters in een echte raceauto kunnen maken. Het is net wat meer dan een absolute beginnersauto zoals een Formule 4, maar net wat minder imposant en ingewikkeld dan bijvoorbeeld een Formule 3-auto. Daarbij beschikt de Formule Renault over verschillende kampioenschappen. De Alps-series is bijvoorbeeld wat laagdrempeliger dan de Eurocup, zodat de klasse voor coureurs van verschillende niveaus interessant is. Met de overstap van karts naar autosport wordt de rol van McLaren ook zichtbaarder. De Britse renstal investeert flink in De Vries en wie betaalt, bepaalt. Waar Jos Verstappen Max zo lang mogelijk afschermde voor politieke spelletjes en zelf de regie in handen hield, moet Nyck het doen met keuzes die niet altijd de zijne zijn. Dat begint direct bij zijn eerste seizoen in de autosport, waarin wordt gekozen voor het niet al te snelle team

Race GP. Als tweevoudig wereldkampioen karting staan de top-teams in de rij, maar er wordt gekozen voor een Frans team dat een sterke binding heeft met het team waarvoor Lewis Hamilton in de Formule 3 en GP2 reed. Natuurlijk wil Nyck liever voor een ander team rijden, waarin hij gelijk voor de prijzen kan gaan, maar McLaren geeft niet toe.

Race GP is zoals verwacht niet snel genoeg om een rol van betekenis te spelen in de titelstrijd. Maar zo snel laat De Vries zich niet uit het veld slaan. Hij legt zich neer bij de situatie en maakt er het beste van. Gelukkig zijn er in de autosport meerdere manieren om op te vallen, bijvoorbeeld je teamgenoot om de oren rijden. De bewuste teamgenoot is een oude bekende, Pierre Gasly. Net als in het karting is Nyck hem te snel af. Met onder meer twee tweede plaatsen eindigt De Vries als vijfde in de eindklassering. Gasly komt daar niet bij in de buurt en moet het doen met een tiende plaats. Het levert De Vries de titel *Rookie of the Year* op, die aan de beste nieuwkomer wordt toegekend. Deze titel is niet te vergelijken met een kampioenschap, maar het geeft wel aan dat iemand zich snel aanpast aan het niveau. In zijn tweede jaar moet hij door blijven groeien en eigenlijk voor de titel gaan. Dat moet bij een ander team gebeuren en dat wordt het Finse Koiranen GP, de titelverdediger. Maar successen uit het verleden bieden geen garanties voor de toekomst. In de eerste races van het nieuwe seizoen komt De Vries verrassend genoeg niet verder dan wat zevende plaatsen. Waar het de bedoeling was dat hij dit jaar bij de beste coureurs zou zitten, valt de samenwerking met zijn nieuwe team tegen. Koiranen GP werkt met een nieuw chassis en veel van het personeel met wie de successen werden behaald is vertrokken. In feite moet het team weer opnieuw beginnen en daar is De Vries slachtoffer van. Net nu hij moet oogsten zet zijn team twee stappen terug. Gelukkig kan hij in de tweede helft van het jaar toch nog wat laten zien, in de laatste

fase van het seizoen is Nyck sneller dan iedereen. Maar voor een mooie eindklassering is het te laat, de schade die hij in het begin van het seizoen oploopt is te groot. Het eindresultaat is hetzelfde als het jaar ervoor: vijfde. Waar dat voor een debutant in een matige auto goed is voor de titel Rookie of the Year, heet het in het tweede jaar 'stagnatie'. Hoewel er genoeg goede redenen te bedenken zijn voor de slechte start en hoewel hij zich herstelde, ziet het er lelijk uit op zijn cv. Wederom zit Nyck niet op het juiste moment bij het juiste team. Pierre Gasly zit dat wel. Ook hij veranderde van team, maar het Franse Tech 1 Racing presteerde wel vanaf de start van het seizoen. Gasly wordt kampioen en klimt een treetje hoger op de autosportladder.

Op zich was het niet raar geweest als McLaren De Vries na twee seizoenen Formule Renault had laten doorstromen naar een hogere klasse. Hij heeft dan wel geen kampioenschap gewonnen, in die twee seizoenen heeft hij genoeg laten zien om door te kunnen groeien. Ook zijn houding en inzet zijn net zo goed als in zijn karttijd. Gedreven, intelligent en altijd bezig met de kleinste details, ook als hij teleurgesteld is. Toch besluit McLaren dat de Formule Renault niet kan worden afgesloten zonder titel. Wat misschien ook wel meespeelde was de situatie waarin McLaren zich bevond. Toen De Vries tekende was het team vergelijkbaar met wat nu Mercedes en Red Bull zijn, de absolute top. Maar in de jaren daarna zakte het team steeds verder weg. In 2012 besloot Lewis Hamilton McLaren te verruilen voor Mercedes, hij voorzag dat daar de grote kansen lagen in de toekomst. De aftakeling van het team had ook invloed op het budget dat beschikbaar was voor Nyck.

De veilige keuze is daarom een derde jaar Formule Renault, weer bij Koiranen. Dat hij daar inderdaad is uitgeleerd bewijzen de resultaten. De Vries veegt de vloer aan met de concurrentie en wordt zonder te veel uitdagingen kampioen. De nummer twee

heeft aan het eind van de rit de helft minder punten. Het derde jaar Formule Renault is er één te veel. De Vries krijgt heus wel waardering voor zijn kampioenschap, maar in je derde jaar winnen maakt toch wat minder indruk. Zoiets moet je in je eerste of tweede jaar doen, zo wordt gedacht. Het jaar 2014 was voor De Vries het eerste jaar waarin hij vertraging oploopt, waardoor zich kleine scheurtjes vormen in het voor hem uitgestippelde plan naar de top. Ondertussen verdwijnen Nycks generatiegenoten langzaam uit zicht. In 2014 wint Carlos Sainz, een concurrent in het karting en slechts een halfjaartje ouder dan De Vries, de World Series 3.5. Een jaar later maakt hij zijn Formule 1-debuut bij Toro Rosso. En Pierre Gasly combineert de World Series met een aantal GP2-races. Daar legt hij de basis voor zijn titel in de GP2 in 2015. Een jaar later stoot ook hij door naar de F1. De Rus Daniil Kvyat, nog geen jaar ouder dan De Vries, rijdt in 2014 zelfs al zijn eerste seizoen in de hoogste klasse van de autosport. Allemaal zijn ze Nyck voorbijgeschoten terwijl ze in het karting stuk voor stuk voor hem onderdeden. Er begeven zich ook nieuwe coureurs in Nycks vaarwater. In het kampioensjaar van De Vries spelen ze nog geen rol van betekenis, maar als gastrijders laten twee grote talenten al wel hun tanden zien. Een jonge man uit Monaco, Charles Leclerc, rijdt zes races mee en wordt daarin drie keer tweede. George Russell, twee jaar jonger dan De Vries, doet vier races mee en wint de laatste.

De Vries verslaat beide talenten in 2014 in de minder hoog aangeschreven Formule Renault Alps-series, maar ook daarin presteren Leclerc en Russell buitengewoon goed. Het geeft aan dat de generatie van coureurs die iets voor de millenniumwisseling geboren werd, weleens heel sterk kan zijn. Aan de ene kant is dat een voordeel, je op jonge leeftijd aan goede coureurs meten slijpt je talent en maakt je beter. Aan de andere kant is het