

El cazador y la presa: una mirada retrospectiva a Sebring

23/09/2026 Mientras el equipo oficial Porsche Penske Motorsport encadena éxitos en el campeonato IMSA, el equipo cliente JDC-Miller MotorSports lucha por cada punto con un tercer Porsche 963. Este reportaje ofrece una mirada a la última edición de las 12 Horas de Sebring.

Sebring, 21 de marzo de 2026, poco después de las 10 de la mañana. John Church parece satisfecho. Ante él, en el Sebring International Raceway, un enjambre de 54 coches inicia la segunda vuelta de calentamiento y se preparan para la salida entre rugidos. Uno de ellos es de su equipo, el Porsche 963 número 5. Se trata de un prototipo híbrido de la categoría reina GTP que lucha por la victoria absoluta en la clásica de doce horas de Florida. Con sus 680 CV (500 kW), es una rareza entre los participantes del campeonato norteamericano IMSA. Con él, la escudería privada JDC-Miller MotorSports planta cara nada menos que a diez prototipos GTP de equipos oficiales de pura raza, entre los que figura el de Porsche Penske Motorsport que lidera la clasificación general. Es algo así como David contra Goliat, el pez pequeño contra el grande, recursos limitados por un lado y poderosas organizaciones, por el otro. Sin embargo, John Church, de 55 años, afirma: “Cuando ondea la bandera verde y se da la salida, las condiciones son iguales para todos”.

John Church y el piloto John Miller fundaron el equipo, que hoy figura entre los más consolidados del automovilismo estadounidense. Church es un apasionado de las carreras desde su juventud, cuando su padre alquiló un coche de Fórmula Ford a principios de la década de 1980 para participar en un programa del Sports Car Club of America (SCCA). Así nació el sueño, aunque primero Church estudió administración de empresas y adquirió experiencia al volante en el campeonato de jóvenes promesas USF2000. Al concluir sus estudios, siguió fiel al automovilismo y fundó la escudería en 1994.

En 2014, el equipo logró ascender a lo que entonces era el United Sportscar Championship (USCC), del que surgió el actual Campeonato IMSA. Dos años después, la pequeña pero selecta escudería de Savage, en el estado de Minnesota, logró dar el gran salto al conseguir la victoria en la categoría PC en las 24 Horas de Daytona. En 2018 se alzó con la victoria absoluta en las 6 Horas de Watkins Glen.

Más tarde, en 2021, Church celebró el siguiente gran triunfo: con un prototipo DPi, su equipo se proclamó ganador absoluto de las 12 Horas de Sebring. ¿Un buen presagio?

El rugido sobre el circuito del aeropuerto va a más: los coches de competición se dirigen hacia la última curva antes de la recta de salida y meta. Los neumáticos y los frenos deberían estar ya a temperatura de funcionamiento. La tensión entre los pilotos, los equipos y los miles de espectadores que abarrotan el circuito alcanza niveles máximos: ¡el espectáculo está a punto de empezar! El 963 de JDC-Miller MotorSports acecha desde la séptima posición de la parrilla a la espera de su oportunidad. Justo delante de él está el número 7 del equipo oficial de Porsche, con Felipe Nasr al volante, el ganador del año pasado. El brasileño ya venció en Daytona en enero junto al francés Julien Andlauer y el alemán Laurin Heinrich, antiguos pilotos Júnior de Porsche. En la clasificación de Sebring, el trío se situó solo cuatro centésimas por delante del coche privado de JDC que, a su vez, logró mantener a raya a los dos BMW de fábrica y también a uno de los Acura-Honda.

La última hora decide el resultado

La carrera comienza y el ruido de los motores hace temblar el circuito. El ritmo es frenético en las curvas iniciales y en las primeras vueltas. Un sector de la pista, de 6,02 kilómetros de longitud, discurre sobre un firme de hormigón rugoso y repleto de baches que lleva a pilotos y chasis al límite una y otra vez. Los aficionados han acuñado un *hashtag* propio para ello: #RespectTheBumps.

Kaylen Frederick mantiene la calma. El joven de 23 años conduce por segunda vez el 963 de JDC, y ya se le considera todo un descubrimiento. Sin embargo, los prototipos y el IMSA son territorio nuevo para él: hasta ahora, el estadounidense ha pilotado principalmente monoplazas, llegando a ganar el campeonato británico de Fórmula 3 en 2020. Recientemente ha competido en la Super Formula Lights japonesa. Church no escatima elogios: "¡Kaylen ha hecho un trabajo fantástico!". En Daytona y Sebring, Frederick ha apoyado al piloto titular de JDC, el neerlandés Tijmen van der Helm, y al chileno Nico Pino como tercer piloto en las carreras de resistencia de la Michelin Endurance Cup, una clasificación especial que incluye también las pruebas de seis horas de Watkins Glen y Road America, así como la de final de temporada de diez horas, conocida como "Petit Le Mans", en Road Atlanta.

Frederick ha comprendido rápido las reglas del juego del IMSA. Dado que las apariciones del coche de seguridad reagrupan continuamente al pelotón, las carreras del campeonato norteamericano se terminan decidiendo en la última hora. Hasta entonces, lo importante es no perder el contacto y no cometer errores que puedan suponer una vuelta de retraso. Hay que seguir el ritmo de los primeros, sí, pero conduciendo de la forma más eficiente posible, vigilando el consumo de combustible. El que menos tenga que repostar cuando todos entren en *boxes* a la vez durante un Safety Car estará parado menos tiempo y podrá recuperar el terreno perdido.

Plantando cara a las estructuras oficiales como equipo cliente

Sin embargo, tras la primera hora, eso tampoco le sirve de mucho a Frederick. Mientras Kévin Estre se pone en cabeza de carrera, su compañero de equipo Nasr, que llevaba un gran ritmo, provoca un trompo en el Porsche de JDC. Anteriormente, el expiloto de Fórmula 1 había tenido que hacer un breve paso por *boxes* para reparar los daños por un contacto fortuito con un rival. El *drive-through* de penalización por el contacto con Frederick vuelve a relegar a Nasr a la cola de los coches de GTP, mientras que el joven piloto de JDC cae al undécimo puesto tras ese trompo del que no fue culpable. John Church ni se inmuta con estos pequeños contratiempos, puesto que ya ha vivido de todo en sus más de tres décadas en el mundo del automovilismo.

Antes de la temporada 2023, el Jefe de Equipo se enfrentó a una decisión fundamental. El campeonato IMSA introdujo un nuevo reglamento para la categoría reina, denominada a partir de entonces “Grand Touring Prototype” o GTP. En sustitución de los coches DPi con los que el equipo había competido hasta la fecha y que eran más sencillos, llegaron los denominados LMDh, que pueden competir con la misma configuración en el Campeonato del Mundo de Resistencia FIA (WEC) y, por lo tanto, también en las 24 Horas de Le Mans. Sin embargo, sus propulsiones híbridas son mucho más exigentes desde el punto de vista tecnológico y resultan adecuadas principalmente para equipos de fábrica, aunque los equipos clientes también se incluyeran en el concepto del reglamento desde el principio. Esto le venía muy bien a Porsche porque, desde siempre, las escuderías independientes han constituido la base del compromiso del fabricante de deportivos con el automovilismo. La marca alemana figura entre los mayores proveedores de coches de competición del mundo.

El 14 de mayo de 2023 en Laguna Seca, Church fue el primero en tomar la salida con un prototipo LMDh de un equipo privado. ¿Por qué un 963? “Partimos de la base de que Porsche es la referencia y, si quieres tener éxito en el automovilismo, necesitas el mejor material”, afirma Church, oriundo de Minnesota. “Además, hasta la fecha ningún otro fabricante se ha tomado tan en serio como Porsche los coches de competición LMDh para clientes”.

El salto al vacío mereció la pena para JDC-Miller MotorSports. Ese mismo año, Van der Helm y su compañero de equipo alemán Mike Rockenfeller acabaron cuatro veces en el Top 4 en sus seis participaciones. En 2024, el neerlandés incluso se subió al podio en el Indianapolis Motor Speedway junto a los británicos Richard Westbrook y Phil Hanson, un logro notable: “Sin duda, todo lo que sea un quinto puesto o superior es un éxito para nosotros”, subraya Church.

En JDC-Miller, la competición es cosa de familia

Tras un total de cinco banderas amarillas, la situación se calma un poco en Sebring. Con las temperaturas altas de la tarde, los dos 963 de Porsche Penske Motorsport parecen tenerlo todo bajo control en cabeza, mientras que el coche de JDC oscila entre la quinta y la octava posición según el ritmo de las paradas en *boxes* . Hacia el atardecer, incluso llega a ocupar brevemente la cuarta plaza.

El equipo está haciendo un trabajo muy profesional. Por supuesto, es mucho más pequeño que la escudería oficial del fabricante de vehículos deportivos: mientras que en Porsche Penske Motorsport unas cincuenta personas atienden las necesidades de los dos coches, JDC solo cuenta con seis empleados fijos. En el circuito se reúnen unas veinte personas, incluidas sus propias hijas.

“Competimos como familia en el automovilismo contra equipos del máximo nivel”, dice Church entre risas, refiriéndose no solo a su esposa Katie —que se encarga de la dirección, la planificación de viajes y la logística— sino también a sus dos hijas, Sophie, de 20 años, y Josie, de 15.

Comenta que al principio no estaba seguro de si sería buena idea llevarlas a los circuitos. “Pero les encanta y hace tiempo que han asumido sus propias tareas”, cuenta el Jefe de Equipo. “Josie, por ejemplo, es responsable de las redes sociales y anima a los mecánicos con su energía; Sophie, por su parte, ayuda en el análisis de datos, supervisa la telemetría y el cronometraje, y repara mazos de cables. Ahora está estudiando ingeniería industrial”.

¿Se imaginan las hijas un futuro en el mundo de la competición? “Por supuesto, aunque yo nunca trabajaría para ninguno de nuestros rivales”, afirma Sophie. “Para nosotros, el equipo es como una segunda familia. Conozco de toda la vida a la mayoría de los empleados, y se puede decir que nos han visto crecer. Estamos realmente muy unidos. Otras familias se van juntos de vacaciones, nosotros nos vamos al circuito”.

El enorme ritmo de desarrollo, todo un reto

Va cayendo la noche en Sebring y la pista se enfría. Quedan apenas dos horas para que ondee la bandera de cuadros a las 22:10. La competición se acerca a su fase decisiva, mientras se intensifica el duelo entre los dos Porsche oficiales que lideran la carrera. JDC-Miller se ha afianzado en la octava posición, y Nico Pino es el encargado de completar las dos últimas tandas. ¿Cuáles son, en opinión de John Church, las diferencias más importantes entre su equipo y las escuderías oficiales, mucho más grandes? “Los equipos de fábrica disponen de muchas más personas para supervisar las numerosas tareas y sistemas”, explica Church. “En nuestro caso, cada uno debe estar pendiente de un montón de cosas. En determinadas situaciones, eso puede marcar la diferencia”. Sobre todo, el alto ritmo al que la fábrica impulsa el desarrollo del 963 es un continuo desafío para el equipo. “Prácticamente para cada carrera, Porsche trabaja hasta el último segundo en actualizaciones de *software* que luego recibimos con poca antelación, pero necesitamos tiempo para entenderlas. Todo esto es enormemente complejo”.

Sin embargo, Church no se queja de falta de apoyo, sino todo lo contrario. “El intercambio de información con Porsche Motorsport y también con el equipo Penske es muy estrecho”, subraya, y añade con un guiño: “Probablemente eso cambie de golpe en cuanto ganemos nuestra primera carrera con el 963. Hablando en serio: a veces, durante los *test* , incluso nos ceden a uno de sus pilotos oficiales, que luego nos indica qué cosas podemos perfeccionar o en cuáles ya somos mejores, como por ejemplo en el comportamiento en frenada, algo que siempre nos elogian. Por supuesto, esa referencia comparativa no está al alcance de nuestros pilotos”. Mejor aún para el equipo, que recibirá un gran refuerzo en cinco de las siete pruebas del IMSA GTP, cuando Laurin Heinrich pase del coche de fábrica al Porsche de JDC.

Esfuerzo sin recompensa

La carrera de doce horas entra en su recta final. La lucha por la victoria alcanza su punto álgido entre los pilotos oficiales de Porsche, Felipe Nasr y Kévin Estre. Al final, el brasileño se impone, en parte gracias a los neumáticos Michelin más frescos. Nico Pino, por su parte, ya no logra ganar posiciones: el último coche de seguridad favorece a sus rivales directos, que pierden menos tiempo en la última parada para repostar. Además, el Porsche de JDC ya no consigue que sus neumáticos alcancen el rango de rendimiento óptimo con las temperaturas más frescas. Tras una lucha sin cuartel, el equipo de John Church termina en octava posición. “Es una pena”, afirma el Jefe de Equipo, visiblemente decepcionado. “Sin la última bandera amarilla, habríamos tenido a nuestro alcance el quinto puesto con un poco de suerte, pero hemos vuelto a aprender mucho. En la próxima carrera mejoraremos y volveremos a pisar los talones a los equipos oficiales”.

Un giro inesperado

Aquí debería haber terminado esta historia de Sebring. Sin embargo, lo que ocurrió poco antes del cierre de la edición de *Christophorus* fue toda una sorpresa y la culminación del sueño de John Church y su equipo. A principios de mayo se celebra la cuarta carrera de la temporada en Laguna Seca, con Laurin Heinrich al volante para JDC-Miller MotorSports, compartiendo el 963 número 5 con Tijmen van der Helm. Cuando Heinrich toma el relevo en décima posición, emprende una remontada histórica: en la última vuelta adelanta al Cadillac número 31, que hasta entonces había dominado la carrera, y se lleva la victoria. Todo un hito, ya que es la primera victoria en el campeonato IMSA de un equipo cliente desde el inicio de la era LMDh en 2023. “Estoy abrumado”, afirma John Church. “Una actuación magnífica de todo el equipo y una demostración de pilotaje excepcional por parte de Laurin Heinrich”. Las próximas carreras revelarán si JDC sigue pisándole los talones a los equipos de fábrica o si ahora son estos quienes les persiguen.

Información

Artículo publicado en el número 419 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Texto: Klaus-Achim Peitzmeier
Imágenes: Jürgen Tap

Copyright: las imágenes y el sonido aquí publicados tienen copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, u otras personas. No se debe reproducir total o parcialmente sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

Consumption data

911 GT3 (WLTP)*: Fuel consumption combined: 13.8 – 13.7 l/100 km; CO_2 emissions combined: 312 – 310 g/km; CO_2 class: G

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Image Sublines

Path: El equipo JDC-Miller MotorSports en Sebring/fotos/img_1.jpg
Title: John Church, Jefe de Equipo, 12 Horas de Sebring, 2026, Porsche AG
Subline: Jefe de Equipo: John Church fue el primero en inscribir un 963 privado en el campeonato.

Path: El equipo JDC-Miller MotorSports en Sebring/fotos/img_2.jpg
Title: Porsche 963, 12 Horas de Sebring, 2026, Porsche AG
Subline: Desafiante: aunque suele ser totalmente amarillo, el 963 del equipo cliente JDC-Miller MotorSports se presentó en color oscuro en las 12 Horas de Sebring.

Path: El equipo JDC-Miller MotorSports en Sebring/fotos/img_4.jpg
Title: Kaylen Frederick, 12 Horas de Sebring, 2026, Porsche AG
Subline: Talento: Kaylen Frederick causó una excelente impresión al principio de la temporada. El estadounidense, además, habla alemán con fluidez.

Path: El equipo JDC-Miller MotorSports en Sebring/fotos/img_5.jpg
Title: Porsche 963, 12 Horas de Sebring, 2026, Porsche AG
Subline: Triunfal: el equipo Porsche Penske Motorsport cosecha grandes éxitos en el campeonato IMSA.

Path: El equipo JDC-Miller MotorSports en Sebring/fotos/img_6.jpg
Title: Porsche 963, 12 Horas de Sebring, 2026, Porsche AG
Subline: Trepidante: el campeonato IMSA es automovilismo multicategoría en estado puro. En él, rápidos prototipos híbridos comparten pista con coches de la categoría GTD.

Path: El equipo JDC-Miller MotorSports en Sebring/fotos/img_7.jpg
Title: Katie Church, 12 Horas de Sebring, 2026, Porsche AG
Subline: Pura energía: Katie Church también forma parte de la dirección del equipo y se encarga, entre otras tareas, de la logística.

Path: El equipo JDC-Miller MotorSports en Sebring/fotos/img_8.jpg
Title: Nico Pino, 12 Horas de Sebring, 2026, Porsche AG
Subline: Triunvirato: en Sebring, el chileno Nico Pino es el tercer piloto en el Porsche de JDC-Miller junto a Kaylen Frederick y Tijmen van der Helm.

Path: El equipo JDC-Miller MotorSports en Sebring/fotos/img_9.jpg
Title: Porsche 963, 12 Horas de Sebring, 2026, Porsche AG
Subline: De ensueño: al atardecer, el Sebring International Raceway se convierte en un escenario idílico para el automovilismo.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/competicion/2026/porsche-12-horas-sebring-mirada-retrospectiva-43309.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/3495ff54-608e-405a-8e0a-1851156572fa.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/christophorus-site/es.html

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart