

Jäger und Gejagte: Ein Rückblick auf Sebring

23/09/2026 Mit dem Porsche 963 stellt sich JDC-Miller MotorSports in der IMSA-Serie der Konkurrenz etablierter Werksteams. Eine Reportage vom Zwölf-Stunden-Rennen in Sebring.

Sebring, 21. März 2026, kurz nach zehn Uhr morgens. John Church wirkt zufrieden. Vor ihm auf dem Sebring International Raceway biegt eine Meute von 54 Rennwagen in die zweite Aufwärmrunde ein und macht sich röhrend bereit für den Start. Einer davon gehört seinem Team: der Porsche 963 mit der Startnummer 5. Ein Hybridprototyp aus der Topklasse GTP, die bei dem Zwölf-Stunden-Klassiker in Florida um den Gesamtsieg kämpft. Der 500 kW (680 PS) starke Bolide ist eine Besonderheit im Teilnehmerfeld der nordamerikanischen IMSA-WeatherTech-Sportwagen-Meisterschaft: Mit ihm bietet der private Rennstall JDC-Miller MotorSports gleich zehn GTP-Rennwagen reinrassiger Werksteams die Stirn – unter ihnen auch das in der Gesamtwertung führende Werksteam Porsche Penske Motorsport. Es ist so etwas wie der Kampf des tapferen Davids gegen Goliath, Klein gegen Groß, begrenzte Ressourcen hier, mächtige Organisationen dort. Doch der 55-jährige John Church sagt: „Wenn die grüne Flagge geschwenkt und das Rennen freigegeben wird, sind die Bedingungen für alle gleich."

Das Team wurde von John Church und Rennfahrer John Miller gegründet – heute zählt es im US-Rennsport längst zu den festen Größen. Church ist schon seit seiner Jugend passionierter Motorsportfan, seit sein Vater Anfang der 1980er-Jahre einen Formula-Ford-Wagen mietete, um an einem Programm des Sports Car Club of America (SCCA) teilzunehmen. Der Traum war geboren, trotzdem studierte Church zunächst Betriebswirtschaftslehre und sammelte eigene Fahrexpertise in der Nachwuchsrennserie USF2000. Nach dem Studium blieb er dem Motorsport treu und gründete 1994 den Rennstall.

2014 schaffte das Team den Aufstieg in die damalige United SportsCar Championship (USCC), aus der die heutige IMSA-Sportwagenserie hervorging. Zwei Jahre später gelang der kleinen, aber feinen Truppe aus Savage im US-Bundesstaat Minnesota mit dem Sieg in der PC-Klasse bei den 24 Stunden von Daytona der Durchbruch, 2018 folgte der Gesamtsieg bei den sechs Stunden von Watkins Glen.

2021 feierte Church den nächsten großen Triumph: Mit einem DPi-Prototypen wurde sein Team Gesamtsieger bei den zwölf Stunden von Sebring. Ein gutes Vorzeichen?

Das Grollen über dem Flughafenkurs schwillt an: Die Rennwagen rollen auf die letzte Kurve vor der Start-Ziel-Geraden zu. Reifen und Bremsen sollten jetzt auf Betriebstemperatur sein. Die Spannung schnellt bei den Fahrern, den Teams und bei den tausenden Zuschauern an der Strecke in den roten Bereich – das Spektakel kann jeden Moment losbrechen. Der 963 von JDC-Miller MotorSports lauert auf dem siebten Startplatz auf seine Chance. Direkt vor ihm: die Nummer 7 des Porsche-Werksteams mit Vorjahressieger Felipe Nasr am Steuer. Der Brasilianer hat im Januar zusammen mit den früheren Porsche-Junioren Julien Andlauer aus Frankreich und Laurin Heinrich aus Deutschland bereits in Daytona gewonnen. Im Sebring-Qualifying lag das Trio nur vier Hundertstelsekunden vor dem privat eingesetzten JDC-Wagen, der wiederum beide Werks-BMW und auch einen der Acura-Honda in Schach halten konnte.

Entscheidung in der letzten Stunde

Das Feld tobt los, der Motorenlärm lässt die Strecke beben. In den ersten Kurven und Runden geht es hektisch zu. Ein Teil der 6,02 Kilometer langen Piste führt über einen rauen Betonbelag, der mit seinen heftigen Bodenwellen Fahrer und Fahrwerke immer wieder ans Limit bringt. Die Fans haben dafür einen eigenen Hashtag geprägt: #RespectTheBumps.

Kaylen Frederick behält die Nerven. Der 23-Jährige sitzt zum zweiten Mal für JDC im 963 und gilt bereits jetzt als Entdeckung. Dabei sind Sportprototypen und die IMSA neu für ihn, bislang hat der US-Amerikaner vor allem Formel-Rennwagen pilotiert und 2020 die britische Formel-3-Meisterschaft gewonnen. Zuletzt war er in der japanischen Super Formula Lights unterwegs. Church ist voll des Lobes: „Kaylen hat einen tollen Job gemacht!" In Daytona und Sebring hat Frederick den JDC-Stammfahrer Tijmen van der Helm aus den Niederlanden und den Chilenen Nico Pino als dritter Fahrer bei den Langstreckenrennen unterstützt, die zum Michelin Endurance Cup zählen – diese Sonderwertung umfasst auch die Sechs-Stunden-Läufe in Watkins Glen und auf der Road America sowie das

zehnstündige Saisonfinale, das „Petit Le Mans“ auf der Road Atlanta.

Die Spielregeln der IMSA hat Frederick schnell verstanden. Weil Safety-Car-Phasen das Feld immer wieder zusammenführen, werden die Rennen der nordamerikanischen Serie oft erst in der letzten Stunde entschieden. Bis dahin kommt es darauf an, nicht den Anschluss zu verlieren. Keine Fehler zu machen, die zu einem Rundenrückstand führen würden. Das Tempo der Spitze mitgehen, aber möglichst sparsam fahren und den Benzinverbrauch im Blick behalten – wer weniger nachtanken muss, wenn in einer Safety-Car-Phase alle zur gleichen Zeit an die Box kommen, steht kürzer und kann so verlorenen Boden wieder gutmachen.

Als Kundenteam den Werken die Stirn bieten

Nach der ersten Rennstunde hilft Frederick aber auch dies nichts. Während an der Spitze gerade Kévin Estre die Führung übernimmt, dreht dessen heranstürmender Teamkollege Nasr fast zeitgleich den JDC-Porsche um – zuvor hatte der ehemalige Formel-1-Fahrer wegen unverschuldeter Berührungen mit einem übermotivierten Kontrahenten einen kurzen Reparaturstopp einlegen müssen. Die Durchfahrtsstrafe für den Kontakt mit Frederick wirft Nasr erneut ans Ende der GTP-Autos zurück, während der JDC-Youngster nach dem unverschuldeten Dreher auf Rang elf abrutscht. Kleinere Dramen wie diese können John Church kaum beeindrucken, dafür hat er in über drei Jahrzehnten Rennsport zu viel erlebt.

Vor der Saison 2023 stand der Teamchef vor einer grundsätzlichen Entscheidung. Die IMSA führte ein neues Reglement für die fortan „Grand Touring Prototype“ oder GTP genannte Topklasse ein. An die Stelle der eher einfachen DPi-Boliden, mit denen das Team bis dato unterwegs war, rückten die sogenannten LMDh-Rennwagen, die in gleicher Form auch in der Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC und damit auch bei den 24 Stunden von Le Mans antreten dürfen. Mit ihren technologisch ungleich anspruchsvolleren Hybridantrieben eignen sie sich in erster Linie jedoch für Werksteams – auch wenn Kundensport von Beginn an Teil des Konzepts des Reglements war. Porsche kam dies sehr entgegen: Seit jeher bilden unabhängige Rennställe das Fundament des Motorsportengagements des Sportwagenbauers. Die Schwaben zählen zu den größten Anbietern von Rennwagen weltweit.

Das Team von Church brachte am 14. Mai 2023 in Laguna Seca als erste Privatmannschaft einen LMDh-Prototypen an den Start. Warum einen 963? „Wir gingen davon aus, dass Porsche die Messlatte sein würde – und wenn du im Motorsport erfolgreich sein willst, brauchst du das beste Material“, so der Mann aus Minnesota. „Zudem hat es bis heute kein anderer Hersteller mit einem LMDh-Kundensport-Rennwagen so ernst genommen wie Porsche.“

Der Sprung ins kalte Wasser hat sich für JDC-Miller MotorSports gelohnt. Noch im gleichen Jahr fuhren van der Helm und sein deutscher Teamkollege Mike Rockenfeller bei sechs Starts viermal in die Top vier. Im Jahr 2024 gelang dem Niederländer gemeinsam mit den Briten Richard Westbrook und Phil Hanson auf dem Indianapolis Motor Speedway sogar ein Podestergebnis – eine bemerkenswerte Leistung: „Platz fünf oder besser ist für uns auf jeden Fall ein Erfolg“, betont Church.

Bei JDC-Miller ist Motorsport Familiensache

Nach insgesamt fünf Gelbphasen hat es sich in Sebring etwas beruhigt. Bei den hohen Nachmittagstemperaturen scheinen die beiden 963 von Porsche Penske Motorsport an der Spitze alles unter Kontrolle zu haben, das JDC-Auto pendelt je nach Boxenstopprhythmus zwischen Rang fünf und acht. Gegen Abend liegt es kurzzeitig sogar auf der vierten Position.

Das Team macht einen routinierten Job. Natürlich ist es viel kleiner als die Werksabordnung des Sportwagenbauers. Während sich bei Porsche Penske rund 50 Menschen um die Belange der beiden Rennwagen kümmern, setzt JDC auf sechs Festangestellte. An der Strecke kommen rund 20 Personen zusammen – die eigenen Kinder eingeschlossen. Als Familie nehmen wir es im Motorsport mit absoluten Spitzenteams auf", lacht Church und meint damit neben seiner Frau Katie – die sich im Management zum Beispiel um Reiseplanungen und Logistik kümmert – auch die beiden Töchter Sophie, 20, und Josie, 15 Jahre alt. Am Anfang sei man sich unsicher gewesen, ob es eine gute Idee wäre, sie mit zur Rennstrecke zu nehmen. „Aber sie lieben es und haben längst eigene Aufgaben übernommen", erzählt der Teamchef. „Josie etwa kümmert sich um unseren Social-Media-Auftritt und treibt mit ihrer Energie die Mechaniker an. Sophie interessiert sich mehr für die Technik, hilft bei der Datenanalyse, schaut nach der Telemetrie und der Zeitnahme oder repariert Kabelbäume. Inzwischen studiert sie Maschinenbau." Können sich die Töchter eine Zukunft im Rennsport vorstellen? „Absolut – auch wenn ich niemals für einen unserer Konkurrenten arbeiten würde", bekräftigt Sophie. „Für uns ist das Team wie eine zweite Familie. Die meisten Mitarbeiter kenne ich mein ganzes Leben, sie haben uns aufwachsen sehen. Der Zusammenhalt ist wirklich sehr eng. Andere Familien reisen zusammen in den Urlaub, wir fahren an die Rennstrecke."

Das enorme Entwicklungstempo als Herausforderung

Es wird Abend in Sebring, die Dämmerung bricht an und die Strecke kühlt ab. Kaum noch zwei Stunden, bis um 22.10 Uhr die Zielflagge fällt. Das Rennen nähert sich der entscheidenden Phase und auch das Duell zwischen den beiden in Führung liegenden Penske-Porsche gewinnt an Brisanz. JDC-Miller hat sich auf Rang acht eingenistet, Nico Pino fährt die beiden letzten Stints. Die Weichen für das große Finale sind gestellt. Wo sieht John Church die wichtigsten Unterschiede zwischen seiner Mannschaft und den ungleich größeren Werksabordnungen? „Die Herstellerteams können die Überwachung der vielen Aufgaben und Systeme auf viel mehr Köpfe verteilen", erklärt Church. „Bei uns muss jeder Einzelne ungleich mehr Dinge im Blick behalten. Im Einzelfall kann dies den Ausschlag geben." Vor allem das hohe Tempo, mit dem das Werk die Weiterentwicklung des 963 vorantreibt, stellt das Team immer wieder vor Herausforderungen. „Praktisch für jedes Rennen tüftelt Porsche bis zur letzten Sekunde an Software-Updates, die wir dann kurzfristig erhalten, aber erst einmal verstehen müssen. Das ist alles enorm komplex."

Über mangelnde Unterstützung will sich Church aber nicht beklagen – ganz im Gegenteil. „Der Austausch mit Porsche Motorsport und auch dem Team Penske ist eng", betont er und fügt

augenzwinkernd hinzu: „Vermutlich wird sich das schlagartig ändern, sobald wir mit dem 963 unser erstes Rennen gewonnen haben. Aber im Ernst: Mitunter überlassen sie uns bei Tests sogar einen ihrer Werksfahrer, der uns dann sagt, wo wir noch besser werden können. Oder bereits besser sind, wie zum Beispiel beim Bremsverhalten, das loben sie immer. Diese Vergleichsmöglichkeit fehlt unseren Piloten natürlich." Umso besser für das Team, dass es bei fünf der folgenden sieben IMSA-GTP-Rennwochenenden tatkräftige Verstärkung erhält: Dann wechselt Laurin Heinrich vom Werkscockpit in den JDC-Porsche.

Kein Lohn für die Mühe

Das Zwölf-Stunden-Rennen biegt auf die Zielgerade ein. Zwischen den Porsche-Werksfahrern Felipe Nasr und Kévin Estre erreicht der Kampf um den Sieg den Höhepunkt – am Ende behält der Brasilianer auch dank der frischeren Michelin-Reifen die Oberhand. Nico Pino indes kann nicht mehr zulegen: Das letzte Safety-Car spielt der unmittelbaren Konkurrenz in die Karten, die beim letzten Tankstopp weniger Zeit verliert. Dann bringt der JDC-Porsche seine Pneus bei den kühleren Temperaturen nicht mehr ins perfekte Performance-Fenster. Für die Truppe von John Church springt nach tapferem Kampf der achte Platz heraus. „Sehr schade", zeigt sich der Teamchef enttäuscht. „Ohne die letzte Gelbphase hätte mit etwas Glück auch Rang fünf in Reichweite gelegen. Aber wir haben wieder viel gelernt. Beim nächsten Rennen machen wir es besser. Dann jagen wir wieder die Werksteams."

Unerwartete Wendung

Hier hätte diese Geschichte aus Sebring enden sollen. Doch was sich kurz vor dem Redaktionsschluss des Christophorus ereignet, ist nicht zuletzt eine Sensation und die Erfüllung des Traums von John Church und seinem Team. Es ist Anfang Mai, die IMSA gastiert beim vierten Saisonlauf in Laguna Seca, Laurin Heinrich sitzt mittlerweile für JDC-Miller MotorSports am Steuer, teilt sich den 963 mit der Startnummer 5 mit Tijmen van der Helm. Als Heinrich den Wagen auf Platz 10 übernimmt, setzt er zu einer historischen Aufholjagd an – in der letzten Runde überholt er den bis dorthin dominierenden Cadillac mit der Startnummer 31 und gewinnt das Rennen. Ein Meilenstein: Es ist der erste IMSA-Sieg eines Kundenteams seit dem Start der LMDh-Ära im Jahr 2023. „Ich bin überwältigt", gibt John Church nach dem Sieg zu Protokoll. „Eine Topleistung des gesamten Teams und eine herausragende fahrerische Leistung von Laurin Heinrich." Bei den nächsten Rennen wird sich dann zeigen, ob JDC noch immer die Werke jagt – oder ob die JDC-Fahrer jetzt selbst die Gejagten sind.

Info

Text erstmals erschienen im Christophorus Magazin, Ausgabe 419.

Text: Klaus-Achim Peitzmeier
Bilder: Jürgen Tap

Copyright: Alle in diesem Artikel veröffentlichten Bilder, Videos und Audio-Dateien unterliegen dem Copyright. Eine Reproduktion oder Wiedergabe des Ganzen oder von Teilen ist ohne die schriftliche Genehmigung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG nicht gestattet. Bitte kontaktieren Sie christophorus@porsche.de für weitere Informationen.

MEDIA ENQUIRIES



Holger Eckhardt

Spokesperson Motorsports LMDh, GT, Customer Racing
+49 (0) 170 / 911 4982
holger.eckhardt@porsche.de

Verbrauchsdaten

911 GT3 (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,8 – 13,7 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 312 – 310 g/km; CO_2-Klasse: G

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Bildunterschriften

Pfad: Jäger und Gejagte: Ein Rückblick auf Sebring/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: John Church, Teamchef, Zwölf-Stunden-Rennen Sebring, 2026, Porsche AG, 2026, Porsche AG
Bildunterschrift: Teamchef: John Church und sein Team waren die Ersten, die einen privaten 963 eingesetzt haben.

Pfad: Jäger und Gejagte: Ein Rückblick auf Sebring/Bilder/Bild_2.jpg
Titel: Porsche 963, Zwölf-Stunden-Rennen Sebring, 2026, Porsche AG
Bildunterschrift: Herausforderer: Normalerweise ganz in Gelb, rollt der 963 des JDC-Kundenteams seit dem Zwölf-Stunden-Rennen in Sebring im dunklen Design an den Start.

Pfad: Jäger und Gejagte: Ein Rückblick auf Sebring/Bilder/Bild_4.jpg
Titel: Kaylen Frederick, Zwölf-Stunden-Rennen Sebring, 2026, Porsche AG, 2026, Porsche AG
Bildunterschrift: Talent: Kaylen Frederick konnte zum Saisonauftakt überzeugen. Der Amerikaner spricht fließend Deutsch.

Pfad: Jäger und Gejagte: Ein Rückblick auf Sebring/Bilder/Bild_5.jpg
Titel: Porsche 963, Zwölf-Stunden-Rennen Sebring, 2026, Porsche AG
Bildunterschrift: Triumphal: Für Porsche Penske Motorsport läuft es in der IMSA-Serie – wie 2025 startete das Werksteam auch in diesem Jahr wieder mit Siegen in die neue Saison.

Pfad: Jäger und Gejagte: Ein Rückblick auf Sebring/Bilder/Bild_6.jpg
Titel: Porsche 963, Zwölf-Stunden-Rennen Sebring, 2026, Porsche AG
Bildunterschrift: Tumult: Die IMSA ist Multiclass-Racing pur – schnelle Hybridprototypen teilen sich die Strecke mit GT3-Rennfahrzeugen.

Pfad: Jäger und Gejagte: Ein Rückblick auf Sebring/Bilder/Bild_7.jpg
Titel: Katie Church, Zwölf-Stunden-Rennen Sebring, 2026, Porsche AG, 2026, Porsche AG
Bildunterschrift: Tatkräftig: Auch Katie Church gehört zur Geschäftsführung des Teams – sie kümmert sich zum Beispiel um die Logistik.

Pfad: Jäger und Gejagte: Ein Rückblick auf Sebring/Bilder/Bild_8.jpg
Titel: Nico Pino, Zwölf-Stunden-Rennen Sebring, 2026, Porsche AG, 2026, Porsche AG
Bildunterschrift: Triumvirat: In Sebring sitzt der Chilene Nico Pino als dritter Mann im JDC-Miller-Porsche – gemeinsam mit Kaylen Frederick und Tijmen van der Helm.

Pfad: Jäger und Gejagte: Ein Rückblick auf Sebring/Bilder/Bild_9.jpg
Titel: Porsche 963, Zwölf-Stunden-Rennen Sebring, 2026, Porsche AG
Bildunterschrift: Traumhaft: Der Sebring International Raceway wird bei Sonnenuntergang zum Motorsportidyll.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2026/motorsport/porsche-zwoelf-stunden-rennen-sebring-reportage-42835.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/7b5513d0-50e7-4bc0-bc5b-fba948605953.zip

Externe Links
https://christophorus.porsche.com/christophorus-site/de.html