

WWW.YACHTREVUE.AT

yacht revue

12

DEZEMBER • 2019
€ 5,-

ÖSTERREICH'S MAGAZIN FÜR WASSERSPORT

GER
001

Mut zum Seitensprung

Dehler 30 od. Die neue Einheitsklasse überrascht mit einem radikalen Design, nimmt eine sportliche, junge Zielgruppe ins Visier und liebäugelt mit Olympia

CHARTER LIPARISCHE INSELN – TÖRN AM RANDE DES VULKANS

REPORTAGE SO BRUTAL SEGELT SICH DER AUSTRO-VO65 SIS!

KAUF-CHARTER INVESTOREN TEILEN IHRE ERFAHRUNGEN

ÜBERSICHT ALLE EYOTY-FINALISTINNEN IM KURZPORTRÄT



NOMINATED 2020



TEST 927

SEGELBOOTE

von Roland Duller

DEHLER 30
ONE DESIGN

SOLO-TÄNZERIN

Mutprobe. Die sportliche Einheitsklassenyacht könnte das wichtigste Modell in der jüngeren Werftgeschichte werden. Sicher ist, dass man damit punktgenau die Bedürfnisse einer jungen Zielgruppe trifft



FOTO: RICK TOWLINSON

Lust am Segeln. Dehler weckt mit dieser radikalen, innovativen Einheitsklasse Emotionen. Genau das braucht der Segelsport

Reduziert. Das Interieur befriedigt rudimentäre Wohnbedürfnisse und wiegt nur 90 Kilogramm. Zu beachten sind die massive Bodengruppe sowie der zentrale Spant, an dem der Kiel und die Maststütze befestigt sind



Multifunktional. Die seitlich in den Achterkajüten und hinter dem Pantryblock sichtbaren Wasserballasttanks dienen auch der Aussteifung des Rumpfes



Die Inspiration zur Dehler 30 one design holte sich Karl „Kalle“ Dehler bei den Testfahrten zu Europas Yacht des Jahres vor vier Jahren in La Rochelle; der passionierte Regattasegler war so beeindruckt vom Mut französischer Nischenhersteller à la Ofcet oder Pogo, dass er den Entschluss fasste, auch als Großserienhersteller eine Yacht auf den Markt zu bringen, die aus der Reihe tanzt. Da Hanse Yachts mit der 315 ohnehin ein gut segelndes 30-Fuß-Boot im Programm hat, war es nur naheliegend, ein radikales, formelfrei als Einheitsklasse konzipiertes Offshore-Boot zu entwerfen und damit war der Weg frei für die 30 od. Gemeinsam mit Torsten Conradi und Matthias Bröker von Judel/Vrolijk & Co. erarbeitete Kalle Dehler ein Konzept, das es in derart komplexer Form bislang nicht gegeben hatte, später holte man noch den erfahrenen Hochsee-Regattasegler Oliver Schmidt-Rybandt von der Firma Speedsailing an Bord. Letzterer war auch beim Test mit von der Partie.

Klare Rahmenbedingungen

„Exzellente Segeleigenschaften sind am wichtigsten, so wie in den Siebziger Jahren bei der Sprinta Sport“, erläutert Dehler und knüpft damit an jene vergangenen Zeiten

an, als Dehler noch eine eigenständige Marke war. Die Entwicklung einer neuen Hochsee-One-Design-Klasse macht aus Sicht des Projektleiters absolut Sinn: Im Cruising-Bereich ist das Segeln alleine oder zu zweit schon lange ein wichtiges Thema, es gibt aber auch einen unübersehbaren Trend zu Solo- und Zweihand-Regatten. Aus gutem Grund, schließlich ist der Aufwand deutlich geringer, weil man nicht – wie in der ORC-Szene – eine mehrköpfige Crew anheuern und durchfüttern muss. Und natürlich will sich Dehler mit der 30 one design auch als Kandidat für die neue olympische Mixed-Offshore-Kielbootklasse in Stellung bringen.

Quergedacht

Bei der Konzeption einer Yacht, die im Rennmodus vorzugsweise alleine oder zu zweit gesegelt wird, gilt es ganz spezielle Anforderungen zu berücksichtigen. Das Rumpfdesign mit Doppelruder und Chines orientiert sich an den Open-Class-Booten, geringer Freibord und niedriger Mast sorgen für einen tiefen Schwerpunkt. Wichti-

ger Knackpunkt ist die Stabilität. Da man keine sechs Personen auf die Kante setzen kann, hat man sich für ein Wasserballast-System mit zwei Tanks entschieden, die jeweils 200 Liter fassen. Ein spektakuläres Feature sind die Outtrigger, die man von den IMOCA60-Yachten kennt. Dabei handelt es sich um eine Spiere, die in Lee bei Bedarf mittels Dyneematampen verstagt wird und den Hölpunkt des Code 0 weit nach außen verlagert. Diese Maßnahme reduziert das Krängungsmoment, der Druck im Segel wird besser in Vortrieb umgesetzt und das Achterliek lässt sich perfekt kontrollieren. In der Praxis kann zusätzlich zum Code 0 das kleine Stagsegel gesetzt werden.

Weiteres interessantes Detail ist der sogenannte Stealth Drive. Statt eines Saildrive hat man sich für den superleichten Nanni-Diesel mit Wellenantrieb und dreiflügeligem Festpropeller entschieden. Beim Segeln werden Welle und Prop via Hebel und Schraubmechanismus im Unterwasserschiff versenkt und bündig verschlossen. Vorteile: kein Widerstand und maximaler Grip beim Manövrieren dank Festprop. Da lässt sich

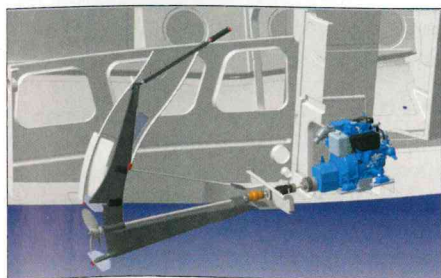


Maßgeschneidert. Im Regattamodus kann die Dehler perfekt solo oder zu zweit gesegelt werden. Das Layout ist genau dafür konzipiert, die verstellbare Fußstütze für kleine Steuerleute ziemlich praktisch. Der Out-rigger, über den der Code 0 geschotet wird, reduziert das Krängungsmoment, das zusätzlich gesetzte Stagsegel verbessert die Anströmung des Großsegels



die ruppige Gangart des stotternden Nanni-Motors leicht verschmerzen.

Auch das Thema Foilen wurde intensiv diskutiert. Laut Torsten Conradi müsste man für den vollen Foil-Modus noch extremer bauen, dem Semifoilen sind hinsichtlich Serientauglichkeit und Preis ebenfalls Grenzen gesetzt. Kritisch sieht Conradi auch den schmalen Anwendungsbereich. Speziell bei Leichtwind sind Foils eher hinderlich, unterm Strich würden sich die Mehrkosten von rund 50.000 Euro daher nicht rechnen – keine Foils also.



Widerstandslos. Welle und Festprop verschwinden beim Segeln bündig im Rumpf

Weniger ist mehr

Penibel gearbeitet hat man bei der Gewichtseinsparung: Das Boot wurde in GfK-Sandwich im Infusionsverfahren gebaut, inklusive sämtlicher Einbauten. Dieses Verfahren gewährleistet dank identer Harzmenge ein immer gleich schweres Endprodukt. Ordentlich Federn lassen musste der Innenausbau. „90 Kilogramm. Mehr darf er nicht wiegen“, betont Ann Cathrein Jacobson von Judel/Vroljik & Co. Gefragt waren intelligente Lösungen, wie der massiv aussehende, aber innen hohle und damit extrem leichte Holzhaltergriff in der Pantry, der zum Teil aus textilem Material gefertigte Pantryblock, der Verzicht auf Bodenbretter und das Mesh-Gewebe für die Innenverkleidung, das mit Velcrobändern am Rumpf befestigt wird. Theoretisch könnte man darauf komplett verzichten, es hat allerdings etliche Vorteile: Stößt man dagegen, dämpft es den Aufprall ein wenig, außerdem ist das Gewebe atmungsaktiv, wasserabweisend und wirkt isolierend. Unter den Matratzen in den Achterkojen finden sich keine Sperrholzbretter, sondern Platten aus geschlos-

senzelligem Schaum, dieselben übrigens, die im Sandwich-Laminat als Kernmaterial verwendet werden.

Die Bänke im Salon bestehen aus leichtem, furniertem Formholz. Will man darauf schlafen, mutiert die gepolsterte Rückenlehne zur Matratze. Die Sitze sind bequemer als sie aussehen, die leichte Außenneigung gibt guten Halt.

Die sichtbare Bodengruppe ist massiv ausgeführt und der Kiel solide in den Rahmenspant integriert; auf Letzterem steht auch die Maststütze. Erstaunlicherweise verfügt die Dehler über keinen durchgesteckten Mast, dieser steht vielmehr an Deck. Der Bugspriet ist nicht einziehbar, sondern fix, auch damit umschiffte man eventuelle Dichtheitsprobleme. Womit wir beim Thema Fahrtauglichkeit wären: Trotz aller Sportlichkeit soll die Dehler od einer ambitionierten Seglerfamilie auch als Törn-Gefährt dienen. Hoch dürfen deren Ansprüche nicht sein, aber immerhin gibt's einen einflammigen Herd, herausnehmbare Kühlbox, Spüle mit flexiblen Wasserhahn, separate Toilette sowie eine offene, erstaunlich breite Vorschiffs-Doppelkoje und zwei Achterkajüten, in denen jeweils eine Person gemütlich nächtigen kann.

Minderheitenprogramm

Eine Yacht, die im Regattamodus vorzugsweise solo oder zu zweit gesegelt wird, benötigt ein genau darauf abgestimmtes Rigg, eine entsprechende Segelgarderobe und das passende Deckslayout. Um den Segelschwerpunkt möglichst tief zu halten, fiel der Karbonmast im Verhältnis zur beachtlichen Segelfläche niedrig aus. Dafür trägt er ein Squarehead-Großsegel, das wahlweise mit einer Genua oder einem Stagsegel kombiniert wird. Bei der Genua hat man aus Gewichtsgründen auf eine Rollreiffanlage verzichtet und sich stattdessen für Stagreiter entschieden. Zum Reffen wird das Fall gefiert und die Schot umgeschäkelt. Es gibt nur ein Salingpaar, das ist aber lang und stark gepfeilt. So bleibt der Mast im Prinzip auch ohne Backstagen stehen und Bedienfehler enden nicht böse. Hauptaufgabe der Backstagen ist die Trimmfunktion.



Erfrischend einfach. Ehe man sich versieht, ist man auf der Räumung im zweistelligen Knoten-Bereich unterwegs – und das höchst entspannt

Das Deckslayout hat in allen Bereichen Hand und Fuß: Die Großschot wird via Fein- und Grobeinstellung bedient, der Traveler nützt die gesamte Cockpitbreite, die Backstagen werden über die vor dem Steuermann positionierte Winsch bedient und in einer Hebelklemme belegt.

Im Pit-Bereich sind Niederholer (beidseitig), Unterlieksstrecker und Cunningham seitlich am Niedergang ordentlich sortiert. Die Genua wird über einen dreidimensionalen Holepunkt getrimmt und die Schot wahlweise zur Winsch am Kajütdach oder nach Luv unmittelbar zur vor dem Steuermann positionierten Winsch geführt – falls man solo unterwegs ist.

Die Koppelstangen der Doppelruderanlage verlaufen laut Oliver Schmidt-Rybandt nicht ohne Grund über Deck. Auf langen Schlägen kann man den Anstellwinkel der Ruderblätter verändern: Bei Leichtwind sollte man sie ein wenig auseinanderfahren, bei Starkwind trimmt man sie leicht zueinander. Außerdem lässt sich der unter dem Boden montierte Autopilot leicht aushängen, wodurch sich das Steuergefühl verbessert.

Unter Segel

Dehler bietet Segel von drei verschiedenen Herstellern an. Die Baunummer 1 war mit einer Quantum-Membransegel-Garderobe ausgestattet. Das Squaretop-Groß mit fünf durchgehenden Latten twistet gut und hat in der Regel eine hohe Lebensdauer. Stagsegel und Code 0 waren in der neuartigen

Cableless-Technologie ausgeführt, mit mehr projizierter Fläche und besserer Anströmung im Vorlieksbereich. Weiters beim Test an Bord waren ein A2 Gennaker mit 95 m² sowie ein A5, der ebenfalls zur Standard-Regattaausstattung gehört.

In der Abdeckung vor Port Ginesta wehte es mit zehn Knoten, einige Seemeilen weiter draußen mit zwanzig, knackige Böen inklusive. Mit zunehmender Distanz zur Küste vergrößerten sich auch die Wellen, beste Segelbedingungen also. Wir starteten mit dem Stagsegel und dem via Outtrigger geschoteten Code 0. Anfangs konnten wir noch annähernd eine Schneiderkreuz segeln, mit zunehmendem Wind fuhren wir immer tiefer. Die Geschwindigkeit nahm deutlich zu, zuletzt bretterten wir konstant mit 11 bis 13 Knoten dahin. Die Dehler lag fein ausbalanciert am Ruder und ließ sich exakt steuern. Selbst aggressives Luven und spätes Abfallen in den Böen brachten das Boot nicht aus der Ruhe. Genuss pur. Das Bergen des Code 0 funktionierte problemlos – abfallen, wegrollen, fertig. Weiter ging es an der Kreuz mit dem Stagsegel, das ab 17 Knoten Wind zum Einsatz kommt. Die Großschot lässt sich dank Feineinstellung vom Steuermann gut bedienen, effizienter ist es, wenn der Vorschoter übernimmt. Wer wirklich schnell sein will, muss das mächtige Groß permanent trimmen. Wir segelten bei rund zwanzig Knoten und kräftigen Böen an der Kreuz um 6,7 Knoten schnell, wobei wir bemüht waren, stets gleichmäßig viel Lage im Schiff zu halten. Die

Dehler dankte es mit konstant guter Geschwindigkeit, einmal im Flow, war das geringe Gewicht des Bootes deutlich spürbar. Zum Bergabfahren setzten wir den A2. Ein ziemlich großes Segel für ein so kleines Schiff: 13,5 Knoten waren der Bestwert, zu diesem Zeitpunkt hatte der Wind allerdings deutlich nachgelassen. Nachhaltig Eindruck machten die spürbare Leichtigkeit in Gleitfahrt, die Beschleunigung in den Böen, das Verhalten in der Welle sowie die gute Beherrschbarkeit, auch wenn's richtig spitz wurde. Wer mit diesem Boot einen Sonnenschuss produziert, macht etwas Grundlegendes falsch.

Noch ein Wort zur Ergonomie: Der Steuermann sitzt perfekt, die mit Mesh-Gewebe bespannten, klappbaren Niro-Fußstützen geben sicheren Halt und der Variantenreichtum hinsichtlich Führung von Gennaker und Fockschot erlaubt ein Höchstmaß an Individualisierung. Hier waren eindeutig Profis am Werk, den Feinschliff werden Regattacrews in der Praxis erledigen. Für eine Baunummer 1 ist das äußerst komplexe Layout aber schon jetzt sehr gut gelungen.

Resümee

Die Dehler 30 od bringt frischen Wind in ein bis dato eher langweiliges Segment. Unter Gennaker entspannt mit 13 Knoten dahinzubrettern, ist eindeutig lustiger als gemächlich über die Wellen zu schaukeln. Genau das braucht der Segelsport, will man sportliche Familien bei der Stange halten, und dafür muss man Dehler dankbar sein. —>

„Die Designer haben sich echt viel überlegt!“

Interview. Christian Kargl, Sieger der Mixed Offshore Europameisterschaft, testete die Dehler 30 od vor Rostock und zog daraus seine eigenen Schlüsse

Yachtrevue: Wie beurteilen Sie die Dehler 30 od im Vergleich zur L30, mit der Sie kürzlich die Mixed-Offshore-Europameisterschaft gewonnen haben? Beide Modelle bewerben sich ja für diese neue olympische Disziplin.

Christian Kargl: Das sind zwei ganz unterschiedliche Boote. Die L30 ist aufgrund des geringeren Gewichts und der geringen Breite leichtfüßiger und segelt sich fast wie eine Jolle. Die Dehler 30 od hat eine hohe Formstabilität und ist daher das angenehmere Offshore-Boot.

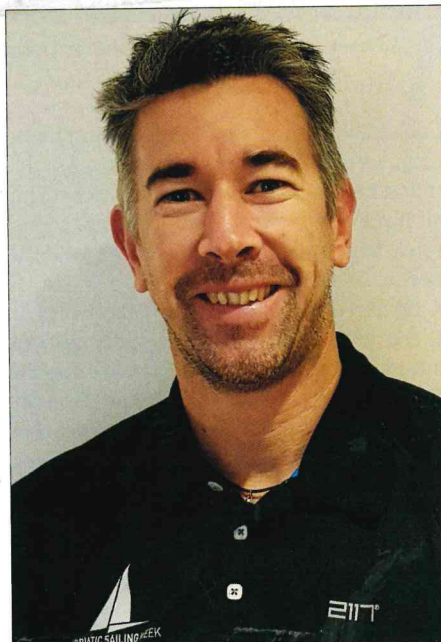
YR: Wie schaut es mit der Ergonomie aus?

Kargl: Auf der L30 sind die Seitendecks extrem schmal. Da findest du keine angenehme Position, das wird besonders bei Lage zum Problem. Auf der Dehler sitzt du hingegen sehr gemütlich und sicher. Den verstellbaren, mit Mesh bespannten Fußraster brauche ich persönlich nicht, aber das ist auch eine Frage der Körpergröße; kleinere Steuerleute sind darüber vermutlich glücklich.

YR: Das Deckslayout der Dehler wurde für Solo- und Zweihand-Regatten optimiert. Ist das gelungen?

Kargl: Absolut. Die Designer haben sich echt viel überlegt. Du hast als Steuermann praktisch zu allen relevanten Leinen guten Zugriff, besonders gefallen hat mir die Führung der Genuaschot. Im Vergleich zur L30 gibt es allerdings ungleich mehr Leinen im Cockpit. Die muss man ständig klarieren und in den dafür vorgesehenen Taschen verstauen.

YR: Was halten Sie von der Qualität der Beschläge?



Christian Kargl vergleicht die Dehler 30 od mit den Olympiakandidaten L30 und Mini 650

Kargl: Die ist top. Bis auf die Winschen kommt alles von Harken. Auch die Steueranlage arbeitet sehr gut, obwohl ich mit eingehängtem Autopiloten gesegelt bin.

YR: Welche Elemente halten Sie für besonders gut gelungen?

Kargl: Die Vorschiffskonfiguration mit Stagesegel und Genua, der fixe Bugspriet mit separaten Anschlagpositionen für Code 0 und Gennaker und die demontablen Out-rigger. Ich bin sie zuerst nur mit dem Code 0, dann in Kombination mit dem Kutterstageegel gefahren. Das hat einen Ge-

schwindigkeitszuwachs von rund 0,3 Knoten gebracht. Aus meiner Sicht könnten sie noch eine Spur länger sein. Auch der Stealth Drive, das Einklappen von Welle und Festpropeller, funktionierte und wirkt als System recht ausgereift.

YR: Wie hat sich die Dehler beim Segeln angefühlt?

Kargl: Im Vergleich zur L30 oder meinem Mini 650 etwas träge. Aber sie reagiert brav aufs Ruder und man kann die Wellen gut aussteuern. Auf der Kreuz sollte man sie im Rauwasser besser mit Lage segeln. Dann geht sie gut durch die Wellen und macht einen wirklich steifen Eindruck. Der Bestwert hoch am Wind lag bei 6,5 Knoten, auf der tiefen Raumen blieben wir unter Gennaker mit rund 9 Knoten dauerhaft im Gleiten und mit der Kombi aus Code 0 und Stagegel glühten wir mit 12 Knoten dahin. Hoher Spaßfaktor jedenfalls.

YR: Ist die Dehler auch für den Törn mit der Familie geeignet?

Kargl: Kann ich mir durchaus vorstellen und wäre für ein paar Tage sicher sehr nett. Dann würde ich allerdings die Leinen-Dichte im Cockpit reduzieren.

YR: Irgendwelche Kritikpunkte?

Kargl: Ich finde es schade, dass die Dehler absolut formelfrei konstruiert wurde. Hätte man mit einem Auge auf IRC- oder ORC-Optimierung geschaut, könnte sie auch bei vielen Hobbyregatten gute Figur machen. Ich hoffe, dass es gelingt die kritische Masse für eine größere Einheitsklasse zu erreichen. ■

KONSTRUKTION/DESIGN

Judel/Vroljik & Co./Dehler

WERFT

Hanse Yachts

www.hanseyachtsag.com

BAUWEISE

Rumpf und Deck in Sandwich (PVC-Schaumkern) im Vakuum-Infusionsverfahren, Gelcoat und die äußere Lage des Laminats mit Isophthalsäureharz, im Kielbereich Vollaminat; hochfeste GfK-Bodenstruktur mit Dehler Carbon Cage, Wasserballastsystem, T-Kiel mit seewasserbeständiger Alu-Finne und Bleibombe, GfK-Doppelruder mit selbstausrichtenden Lagern

SERIENAUSSTATTUNG

An Deck stehender Karbonmast mit einem Alu-Salingpaar und Alu-Großbaum, Rodrigg, Dyneema-Backstagen, Pinne mit Verbindungsgestänge an Deck, Ausleger von Spinlock, verstellbare, mit Mesh (geringe Verletzungsgefahr) bespannte Alu-Fußstützen, Komposit-Bugsprit mit Wassersteg und Padeye für Halsleine, Großschot mit 1:4- und 1:16-Übersetzung, einklappbare Wellenanlage, Kompass beim Niedergang, Navigationsbeleuchtung (LED), Polster für alle Betten, Bug-Crashbox, 12-V-System mit Schaltpaneel, USB-Steckdose, Batteriepaket: LI-IO 1x 90 Ah, LPG Gas-System.

Rigg von Axxon (Mast) und Z-Spars (Baum), Winschen von Lewmar mit Dehler-Branding, Segel von Quantum (Testboot), Elvström oder North Sails, Luken von Lewmar, Beschläge von Spinlock, TyeTec und Harken, Rollreff von Selden/Furlex, Pinnensteuerung von Jefa, WC von Jabsco

PREIS:

Basispreis, ab Werft

€ 108.900,-

(exkl. MwSt.)

EXTRAS

B&G Navigationspaket: 2 B&G Triton Multifunktionsdisplays inkl. Windsensor (WS 320) und Log/Lot-Geber (DST 800), B&G UKW-Funk mit Handgerät (V+H 60), tragbares Landstrompaket, Antenne und B&G (NSPL-500) UKW, FM + AIS am Masttopp 3.490,-
Cruising Paket: Anker (10 kg), Kette (10 m), Leine (30 m), Lazybag und -jacks, Windex, 4 Fender und Festmacher 2.390,-
Segelstartpaket (Quantum): Groß, Genua und Gennaker A2 14.900,-
Segel Upgrade Paket (Quantum): Code 0, Gennaker A5 und Stagsegel: 7.900,-
 2 Outrigger 1.300,-
 B&G Autopilot, Linearbetrieb unter Deck mit Triton Kontrolleinheit im Cockpit, WR 10 Fernbedienung, Precision 9 Compass, NAC-2 Computer, Ruderanlage (RF25N) 3.490,-
 B&G Zeus 7" Kartenplotter 1.490,-

VERTRIEB**Hanse (Deutschland) Vertriebs GmbH:**

D-83233 Bernau am Chiemsee,
 Tel: 0049/8051/962 97 67,
 E-Mail: pkampa@hanseyachts.de,
 www.hanseyachtsvertrieb.de

DATEN UND MASSE

Rumpflänge:	9,14 m
Breite:	3,25 m
Verdrängung:	2,8 t
Ballast:	950 kg (Kiel), 200 kg (Wasser)
Großsegel:	34,5 m²
Stagsegel:	13,5 m²
Genua (105 %):	28,5 m²
Gennaker (A2):	95 m²
Gennaker (A5):	75 m²
Tiefgang:	2,20 m
Treibstofftank:	25 l
Wassertank:	40 l

Kojen in Metern; Länge/Breite

Kopfbereich/Breite nach 1,90 m

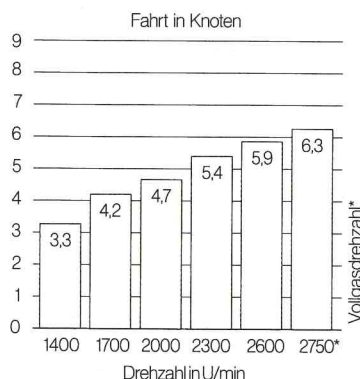
Vorschiff:	2,00/1,65/0,80 m
Achterkajüte (Bb.):	2,05/0,95/0,85 m
Achterkajüte (Stb.):	2,05/0,95/0,85 m
Salon (Bb.):	1,86/0,60/0,55 m
Salon (Stb.):	1,86/0,60/0,55 m

Stehhöhen Salon bei Niedergang,
 ansonsten Mittelwerte

Salon:	1,83 m
WC:	1,78 m

MOTOR

Serie & Testschiff: Nanni N2.10, 2 Zylinder,
 3.000 cm³, 10 PS bei 2.700–3.000 U/min,
 Welle, 3-Blatt-Festpropeller

FAHRLEISTUNGEN**AUF DEM PRÜFSTAND**

- ⊕ gewichtsoptimierte Sandwichkonstruktion
- ⊕ GfK-Bodengruppe mit Karbonverstärkungen
- ⊕ Wassertanks versteifen Rumpf zusätzlich

AUF DEM WASSER

- ⊕ stabiles Segelverhalten an der Kreuz
- ⊕ gleitet auf tiefen Kursen schnell an
- ⊕ sehr gutes Rudergefühl
- ⊕ funktionelles Layout für Solisten oder kleine Crews
- ⊖ Cockpit zum Fahrtsegeln bedingt tauglich

**LEBEN AN BORD**

- ⊕ hoher Wohlfühlfaktor für sportliche Segler
- ⊕ große Doppelkoje im Vorschiff
- ⊕ vernünftiger Salon mit funktionellem Tisch
- ⊕ komfortable Einzelkojen in den Achterkajüten
- ⊖ Innenverkleidung aus Mesh ist optisch kein Knaller

Yachttests zum Download: www.yachtrevue.at**TESTBEDINGUNGEN:** Windstärke 10–20 Knoten, Seegang: 1–2, Dauer: 1 Tag, Ort: Port Ginesta/Spanien