



# BEE 6.50

## Il joue la Bee-valence

A la croisée des chemins entre sportboat rapide et croiseur côtier échouable, le Bee 6.50 réussit à allier l'élégance d'un pont en teck et le modernisme d'un mât rotatif en carbone.



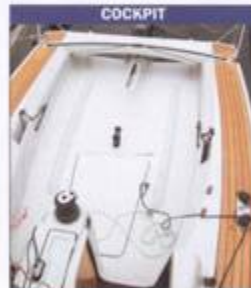
**Spartiate.** Les couchettes ne sont pas larges, mais on peut y dormir occasionnellement. Un WC chimique est caché au pied de la descente bâbord. En dehors de deux petits coffres de rangement, tous les dessous des couchettes sont remplis de mousse pour assurer une certaine insubmersibilité.



**Efficacité.** Sans se presser, une petite demi-heure suffit pour gréer, mâter et le mettre à l'eau. Une petite trentaine de tours de winch sont nécessaires pour remonter la quille dans son puits qui sépare les deux descentes. Au gabarit rotatif, le Bee 6.50 se transporte sans permis particulier.



**Rapide.** Moins de dix minutes suffisent pour mâter le bateau. Le mât carbone rotatif est une réussite. Quant à la double descente, elle est imposée par le puits de quille central afin de pouvoir réduire le 1,63 mètre de tirant d'eau à seu-



**Spacieux.** Longs cale-pieds bien placés, baillies à bouts rigides incrustées dans les hiloires et grand coffre de rangement caractérisent ce cockpit large et bien proportionné. Avec la bôme assez haute, les manœuvres sont sans danger.



**Minimaliste.** Une fois le foc et son gréement, baillies à bouts rigides incrustées dans les hiloires et grand coffre de rangement caractérisent ce cockpit large et bien proportionné. Avec la bôme assez haute, les manœuvres sont sans danger.

lement 30 centimètres pour le transport ou l'échouage. En régate, la descente bâbord se transforme vite en baillie à spi très pratique. En croisière, cette même descente bâbord cache un petit WC chimique. Et l'ouverture des deux augmente considérablement l'aération. Néanmoins, rajouter un petit hublot en avant du mât ne semble pas inutile pour la lumière et la circulation de l'air.

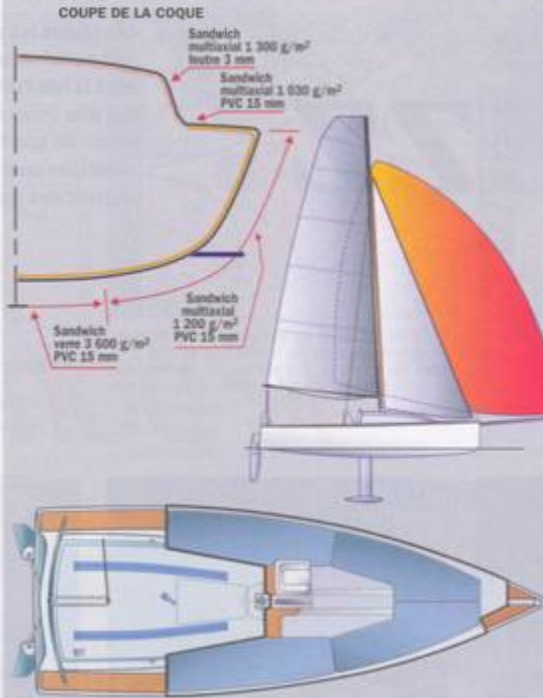
Nous regrettons de n'avoir pas pu sortir du canal de Oustreham - pour cause de grande marée - afin d'apprécier son comportement en mer tant notre terrain de jeu semblait étroit pour ce petit bateau qui ne demande qu'à accélérer à la moindre risée. Les nombreux allers-retours dans le canal nous ont néanmoins permis d'apprécier la bonne raideur du Bee 6.50. Malgré les risées, il n'est jamais parti au lof. Plus la coque se lève, plus la barre est douce et équilibrée. Les deux safrans relevables, très précis grâce à un système de transmission bien travaillé, jouent parfaitement leur rôle pour maintenir le Bee 6.50 en ligne droite. Il suffit alors de réguler au chariot pour le remettre à plat.

**A soto.** Une année de navigation à bord du prototype a permis au duo d'architectes d'optimiser l'accastillage Harken et l'ergonomie du plan de pont. Résultat : simple et efficace. Les poulies à plat-pont sont recentrées autour d'un seul chandelier pour éviter de s'asseoir dessus. Le système d'enrouleur de foc est très joliment incrusté dans l'étrave et les bouts d'enrouleur et de tangon rentrent sous le pont pour ne pas venir gêner le teck. La classe !

Le gréement est l'autre point fort du bateau (voir encadré). Des petits taquets Spinlock fixés sur le mât et doublés pour la drisse de grand-voile réduisent le piano à sa plus simple expression et facilitent le mâtage. Les voiles aussi témoignent du souci des architectes d'allier performance et simplicité. Le foc latté monté sur enrouleur et la petite corne de grand-voile qui dépasse le mât de 30 centimètres en sont les premiers exemples.

Le bilan est donc très positif, même si on s'imagine plus facilement en régate qu'en croisière en double pendant une semaine. La construction de la coque en sandwich est particulièrement soignée. Le Bee 6.50 est sur ce point un véritable puzzle avec pas moins de trente pièces moulées ! Cette qualité de finition et de l'équipement ainsi que le pont en teck expliquent son prix supérieur à la moyenne. **LL.B.**

Texte et photos Loïc Le Bras. Plans et infographie François Chevallier.



Architectes : François Rougier et Francis Baugrat.  
Constructeur : Bee Composites, 13 rue des Aulnes, 35590 Saint-Gilles, tél. 02.99.78.78.09, [beeboat@beeboat.com](mailto:beeboat@beeboat.com) et [www.beeboat.com](http://www.beeboat.com)

### Prix et options

Prix de base (sans voiles)	33 500 €	Châssis moteur	370 €
Prix du bateau essayé	40 118 €	Remorques de route et bars composites	2 685 €
Options		Pack amarrage	447 €
Jeu de trois voiles Le Bilan (grand-voile, foc, spi)	4 600 €	WC chimique	162 €
		Forfait prise en main 1/2 journée	615 €

### Caractéristiques techniques comparées

	BEE 6.50	CORAIL 6.50	POGO 2	DIAMOND 6.7
Longueur coque	6,37 m	6,30 m	6,50 m	6,75 m
Largeur	2,47 m	2,55 m	3,00 m	2,54 m
Tirant d'eau	0,38-1,33 m	0,80-2,00 m	1,50 m	2,80 m
Volumen au port	30 m³	35 m³	43 m³	43 m³
Volumen au port	75 m³	73 m³	95 m³	80 m³
Déplacement	585 kg	540 kg	975 kg	570 kg
Leist	540 kg	720 kg	430 kg	290 kg
Matériau	sandwich-verre-polyester	sandwich-epoxy	verre-polyester	sandwich
Caté./fab. pers.	C-/4	C-/4	B-/4	C-/6
Architecte	Rougier-Baugrat	Groupe Faenza	Groupe Fiat	Pierre Rolland
Châssis	Bee Composites	ABC Marine	Structures	SL Composites
Lancement	2007	2006	2003	2005
Prix ttc	33 500 €	25 200 €	32 963 €	29 000 €

### Points forts

- Construction soignée et pont en teck.
- Rapide et agréable à barer.
- Bivalence course et croisière côtière.

### Points faibles

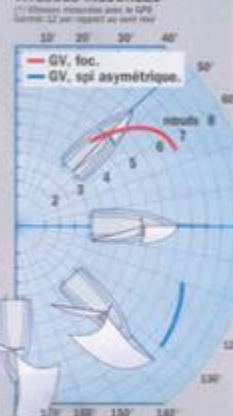
- Prix un peu élevé.
- Rangements limités en croisière.
- Confort intérieur sommaire.

## Essai

Bee 6.50

### Les chiffres de Voiles et Voiliers

#### VITESSES MESURÉES\*



Mer plate. Vent réel : 10 nœuds. Voiles : grand-voile, foc sur enrouleur, puis spi asymétrique.

