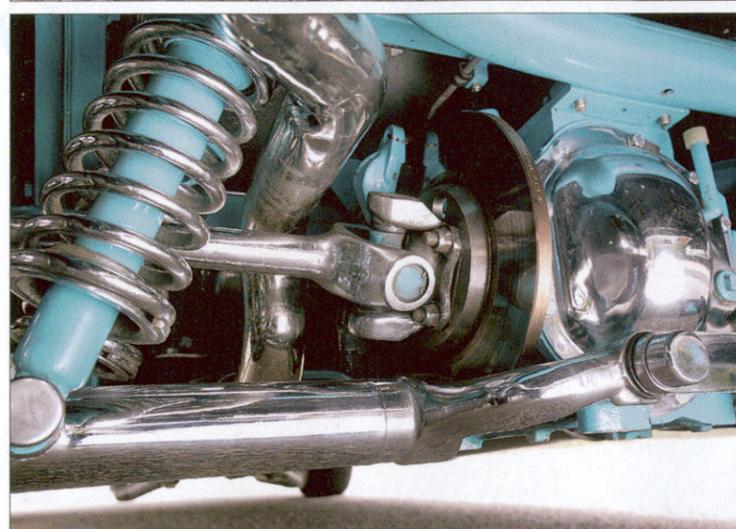
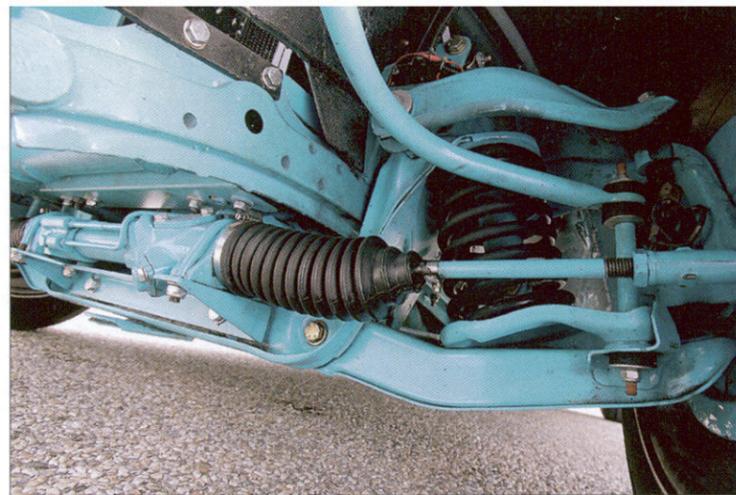


Après avoir baigné dans le milieu tuning, Marc Ferlay s'est intéressé aux rods. Il a récupéré cette Celta très rouillée en souvenir de celle de ses parents, et a retroussé ses manches pendant 5 ans.

Le châssis est celui d'origine. A l'avant, on trouve une traverse d'Ascona modifiée, avec des amortos arrière Koni Sport de Citroën ZX, des ressorts faits sur mesure, une crémaillère assistée de Granada raccourcie de 13 cm. Le pédalier et le frein à main viennent d'une Sierra et le pont arrière, d'un rapport de 3,54, d'une Jaguar XJ6 2,8 l. Aux quatre coins, des roues Tramont faites sur mesure en 15 pouces. Ci-dessous : la calandre d'origine a conservé son cadre mais reçu des barreaux chromés. Les phares chromés viennent d'une Citroën C4. La teinte turquoise a été mélangée par Hervé Viret, de la carrosserie Proformance, à Saint-Genis-Laval (69).

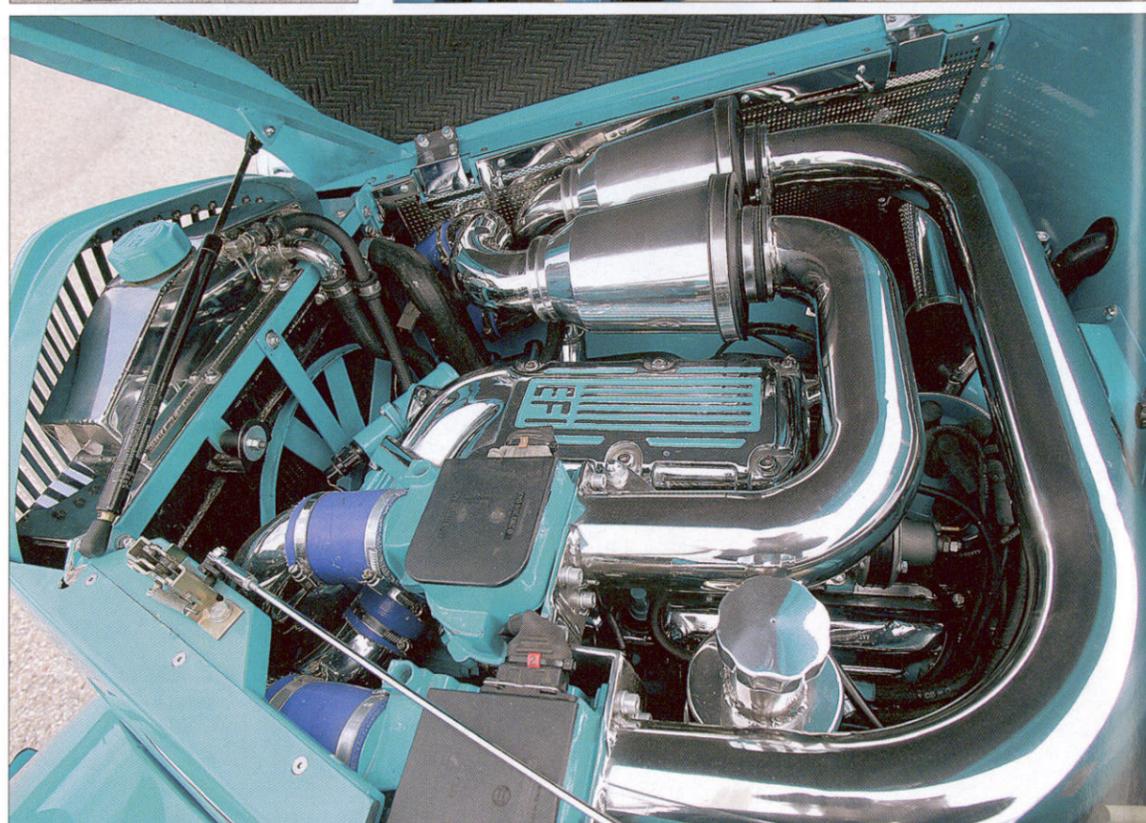


Les lignes rappellent celle des Ford 35-37, mais la moulure de ceinture de caisse descendante est typique du style français de l'époque. Le top-chop de 8 cm, les ailes élargies de 8 cm à l'avant et 20 à l'arrière et les pneus Hankook en 195/60 et 265/70 lui donnent une allure râblée évoquant la puissance, ce qui change des proportions tout en hauteur de l'original.

Le capot qui s'ouvrait en deux parties a été soudé en une pièce sur un cadre en carré creux de 15x15 mm.

Deux charnières en permettent l'ouverture sur le côté. Ses flancs façonnés reçoivent des baguettes chromées rappelant celles de la calandre. Le moteur est un V6 2,4L injection Bosch de Ford Scorpio, avec une boîte manuelle 5 rapports. Le radiateur de Citroën C35 est refait à neuf avec un faisceau élargi et un ventilateur de Supercinç diesel. Sur toute la voiture, les chromes et le polissage ont été effectués par Eric, de CGD à Oullins (69).

Les photos de la construction sont consultables sur le site [www.ferlay.net](http://www.ferlay.net).



Ni carrossier ni mécano : Marc Ferlay est électromécanicien. La réalisation de son rod lui a pris 3000 heures de travail. Il a reçu l'aide de François pour le masticage de la carrosserie et de Tuti pour la peinture. A l'intérieur, Marc a remplacé les bois structurels par du tube d'acier, reconstruit en tôle de 3 mm le plancher et le tunnel de transmission, bouché le toit avec une tôle mise en forme, reculé la cloison pare-feu, moulé une planche de bord en carbone et installé des manos VDO dans un insert alu. Les sièges de Supercinç GT Turbo et la banquette de Hyundai Pony sont recouverts en cuir coquille d'œuf d'Audi A6.