

“扫把佬” Impreza的终极形态——拥有合法路权的GC8 WRC拉力赛车

来源：蒋郁意 发布时间：2025-11-12 09:49:12

对于斯巴鲁车迷来说，22B STI绝对是至高无上的信仰。它是应用大量WRC赛车技术的市售版车型，实打实的一款“街车”，也就是公路性能车。

IMPREZA翼豹最低售价：暂无报价图片参数配置暂无报价懂车分暂无报价懂车实测暂无报价车友圈3973车友热议二手车3.68万起 | 9辆

尽管限量400台的22B STI已经是罕有之物，但在地球上还有比它更稀有的，就是拥有合法上路权的WRC 赛车。而本文主人公Kai先生就拥有了一台可以合法上路的GC8 WRC赛车。

对于Kai来说，WRC GC8就是他的最爱，甚至不会关注同样是WRC赛车的Celica或Lancer Evolution等其他车型。目前他拥有一辆四门版、一辆四门宽体版、一辆双门版（Type R），以及三辆22B，这充分展现了作为GC8忠实玩家的实力。



在Kai脑海浮现这个疯狂的想法之前，他在入手了一辆二手的22B，发现这并未能达到他心里的预期，以至于让他认为WRC赛车才是GC8的终极形态，也就有了后面的故事。

Kai这台基础车，很可能是1998年圣雷莫拉力赛中发生翻车事故的那辆，车身左侧严重受损。然而，由于修复后车身上不再有底盘号，因此他们无法100%确定。但这是一台采用单体壳结构的WRC赛车就足以让Kai满足了。

IMPREZA翼豹最低售价：暂无报价图片参数配置暂无报价懂车分暂无报价懂车实测暂无报价车友

动力系统方面，发动机更换为GDB EJ20，使其更适合城市驾驶。而且安装位置已降低，以避免变速箱和中央通道之间的干扰。碳纤维空气滤清器则是来自WRC拉力赛车，并安装了电子控制油门，而高度可调悬架的独立油箱固定在左右支柱塔的前部。



传动部分，他们曾考虑使用GDB的6速手动变速箱，但由于箱体过大，且需要对单体式车架（中央通道）进行修改，最终放弃了这个想法，最终决定使用GC8更紧凑的5速手动变速箱。



考虑到日常使用中的便捷性，他们对控制系统进行了现代化的调整。因此他们设计了新的主线束，包括了Motec M130和PDM30的组合位于中控台后方，负责发动机管理。

结构改进方面，他们坚决不修改单体壳结构，希望保持车身的原始状态，毕竟这是一辆价值不菲的世界拉力赛车。其中前副车架采用特制钢管制成，与市售车型采用冲压钢板制成的转向齿条完全不同，安装在前后杆之间。

悬架形式沿用支柱式设计，配备专门设计的A型臂，轮毂则来自Prodrive，这极大地减轻了非簧载重量。减震器基于Bilstein产品，但本质上是由Prodrive制造，并进行了升级。

后悬架区域与前悬架一样，副车架也是定制部件。后差速器为GDB的R180，无需对副车架进行任何改装。外传动轴与WRC赛车的原厂传动轴相同，而内传动轴则是一次性零件，其花键经过重新切割以适应R180差速器。

进入车内，可以看到仪表板和座椅等内饰均保持WRC赛车的原样。不过，这车没有点火钥匙，只需打开中控台底部的主开关即可启动，钥匙只能用来锁车门和开锁。

后备厢里的油箱是美国Radium Engineering公司生产的，但它并非原装部件，而是山冈Aion为了通过车检而更换的，而图中前景中的塑料油箱是用于注水的。

虽然Kai已经达成了90%斯巴鲁车迷都无法实现的梦想，但他心中已经有了下一个目标，就是组装一辆Ritona。他们目前正在收集WRC赛车的零件，使用真正的零件打造一辆WRC赛车的复制品。

HTML版本： [“扫把佬” Impreza的终极形态——拥有合法路权的GC8 WRC拉力赛车](#)