在前几节课的实验过程中，我们设计了五花八门的充满奇思妙想的图纸，而且一个比一个复杂。知道开始制作，我，杜明，王一行被分到履带组，制作履带车体。

直到我们开始安排第一个齿轮，我们才发现制作这辆车的困难，然而这只是冰山一角。我们便开始谋求从简单的方案开始制作。于是一个装有10个齿轮，双牌履带的车诞生了。

接下来为了达到更好的效果，我们将10个齿轮加长为12个，于是第一代产品诞生了。在此基础上，我们调整了电机位置，将部分金属齿轮换成了更贴合履带的塑料齿轮。

再加上旧的电路和控制器，我们的车第一次跑了起来。然而事情并不那么如意，刚一转弯就开始掉带，于是我们走上了一条不断改进的路。

接着我们将所有履带轮换成塑料轮，但实验失败。于是第二代：一个一边4段履带，共8段，呈倾斜平行排列，最后一段反向倾斜。这是在考虑到掉带和爬坡等问题后的设计。然而还是不成功。

我们便用有机玻璃激光切割出与履带轮大小相等的圆，装在轮外且间隔一段距离，作为支撑。这确实起到了效果，但并不明显，掉带现象继续发生。

第三代：一边两段共4段履带，都呈钝角三角形，前部上倾。此外，我们加高了底盘，加固了车体，避免搁浅。同样的，掉带还是发生了。唯一进步的是它的爬坡能力。

第四代：这一代中我们在上一代的基础上在每个轮内加上拨片，用来增加爬坡能力，但是片的强度不够，在压力下折断了。

第五代：又经过了很多次微调，我们去掉了前面的倾斜履带，为加固履带，效果不好。

第六代：为解决掉带，我们将履带放在中间，前后用轮子和一个激光切割的大齿轮支撑。效果不错，而且转向灵活，只是爬坡能力还是不够强。

第七代：我们在仔细研究横杆的排列规律后，将履带延长，车轮放在外面，爬坡能力加强。

第八代：为满足大小要求，将车轮移进车体内部，用更加坚固的3D打印的异型轮代替有机玻璃的。