**Самодельный внедорожник Багги**

Я студент-новичок в Турции. После изучения механики и третего способа черчения, я решил сделать что-то сам. Полезные советы я получил от квалифицированных робочих, когда я запутался, а они сделали большую часть такой работы как сварка и резка. После действительно тяжелой работы наш прототип был готов, конечно с некоторыми дефектами.

Еще больше меня вдохновило видео Криса Крафта на ютубе. Мое любимое GS500. Спасибо ему, что подавал мне идеи.

Багги Криса GS500: https://www.youtube.com/watch?v=4aDVCqYMWgY&t=602s

**Этап 1. Сборка готовых деталей**

Первым делом мы купили детали, которые не могли сделать высококачественными. Мы купили части полноприводного мотора Lx200 (колеса, подвески, тормозную систему, верхние и нижние маховики, ступицы, штоки и т.д.)

Вторым шагом стала сборка частей, которые мы купили, таким образом, чтобы у нас получилось то, что мы планировали (как видно на картинке). После сборки мы осознали, что ось вездехода не была настолько жесткой как мы хотели, поэтому мы усилили ее с помощью термоусадки.

**Этап 2: Создание передней рамы**

После сборки необходимо определить размеры передней рамы. Мы сделали чертеж 1:1 и вырезали детали согласно размерам.

Вторым шагом стало создание ушек для амортизаторов.

После сварки нарезанных частей, передняя рама готова.

**Этап 3: Создание средней рамы**

Мы предприняли те же шаги, что и в случае с передней рамой.

**Этап 4: Согдание верхней части средней рамы**

После некоторых измерений, которые зависят от размещения сиденья, места мотора и т.д. мы начала создание верхней части средней рамы, которую мы собирались состыковать с подвеской и задней ходовой частью.

**Этап 5: Монтаж мотора**

Мы использовали бензиновый мотор Loncin G420FD cc (15 л.с. -2600об./мин.) и мы также использовали трансмиссию с двойным сцеплением и **1:1 реверсивную трансмиссию для мотора.**

Я купил их онлайн в магазине, который изготовляет/продает запчасти для изобретателей.

**Этап 6: Трансмиссия и рулевое управление**

Мы подсоединили к мотору трансмиссионный вал 1:1 с помощью силовой кинематической цепи, поскольку для мотора внедорожника важен больший крутящий момент.

После этого мы купили коробку и другие части рулевого управления от ФИАТ УНО, и подогнали их под необходимые нам размеры.

**Этап 7: Рычаг переключения передач**

Мы сделали базовую систему переключения передач, которая имеет прямой и задний ход. Потом перевели ее на компьютерное программное управление.

**Этап 8: Создание верхней рамы**

После завершения дизайна и покраски верхней рамы, мы соединили ее с ходовой частью.

**Этап 9: Завершение**

В конце у нас получилось две верхних рамы разного цвета.