Comunes / Objetivo 1.3: Test CAP Mercancías – 2

➤ Haz este test online

Tiempo:	50 min	**Correcta:**	+1 pts
Fallada:	-0.5 pts	**Aprobar:**	25 pts min

Total preguntas: 50 | PDF en español con soluciones

Test de práctica. No es un documento oficial de una convocatoria.

1. El consumo de carburante de un vehículo pesado puede ser mayor de lo normal dependiendo:

A) del montaje de frenos de tambor.

B) del material del que esté construida la carrocería.

C) del montaje de frenos de disco.

D) del mantenimiento que se realice al vehículo, el perfil de la carretera y las revoluciones por minuto del motor.

Cod: 5130 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

2. El consumo de carburante de un vehículo pesado puede ser mayor de lo normal dependiendo:

A) del mantenimiento que se realice al vehículo, el perfil de la carretera y la relación de marchas seleccionada en la caja de velocidades.

B) del tipo de ralentizador que monte el vehículo.

C) del sistema de mando de la distribución: por correa dentada o por cadena.

D) del tipo de sistema de frenado que se monte: hidráulico o neumático.

Cod: 5131 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

3. Entre los factores que influyen en el consumo de carburante de un vehículo pesado se encuentra:

A) el tipo de sistema de frenado que se monte: hidráulico o neumático.

B) el sistema de mando de la distribución: por correa dentada o por cadena.

C) el material del que esté construida la carrocería.

D) el perfil de la carretera, la presión de los neumáticos y la posición del pedal del acelerador.

Cod: 5134 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

4. Conducir de forma que se reduzca la velocidad media de circulación tiene como ventaja:

A) un menor consumo y contaminación ambiental.

B) reducir el coeficiente aerodinámico del vehículo y prolongar la vida del motor.

C) aumentar la frecuencia de la inspección técnica periódica y reducir los plazos de mantenimiento del vehículo.

D) reducir la frecuencia de la inspección técnica periódica y aumentar los plazos de mantenimiento del vehículo.

Cod: 5138 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

5. Conducir de forma que se reduzca la velocidad media de circulación tiene como ventaja:

A) no tener que comprobar el nivel de aceite del motor ya que conducir de esta manera hace que el consumo de aceite sea nulo.

B) un menor consumo y nivel de ruidos.

C) aumentar la frecuencia de la inspección técnica periódica y reducir los plazos de mantenimiento del vehículo.

D) aumentar el coeficiente aerodinámico del vehículo y prolongar la vida del motor.

Cod: 5139 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

6. Conducir de forma que se reduzca la velocidad media de circulación tiene como ventaja:

A) reducir la frecuencia de la inspección técnica periódica y aumentar los plazos de mantenimiento del vehículo.

B) reducir el coeficiente aerodinámico del vehículo y prolongar la vida del motor.

C) un menor consumo y desgaste mecánico.

D) no tener que comprobar el nivel del líquido refrigerante ya que conducir de esta manera hace que el consumo de refrigerante sea nulo.

Cod: 5140 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

7. El vehículo en movimiento acumula energía, ¿de qué dos variantes depende la energía acumulada?

A) La masa del vehículo y la anchura de las ruedas.

B) La velocidad y la anchura de la vía.

C) La masa del vehículo y la velocidad.

D) La anchura de las ruedas y la velocidad.

Cod: 5159 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

8. Hacer una conducción económica, ¿supone reducir la emisión de dióxido de carbono al medio ambiente?

A) No, lo que supone es reducir el consumo.

B) No, lo que supone es aumentar la seguridad de la circulación.

C) No, lo que supone es reducir el consumo y aumentar la seguridad de la circulación.

D) Sí.

Cod: 5325 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

9. Si se reduce el consumo de carburante de los automóviles, ¿se reduce también las emisiones de gases contaminantes al medio ambiente?

A) No, solo se consigue reducir la factura energética del país.

B) No, solo se consigue reducir la factura energética del país y mejorar la seguridad de la circulación.

C) Sí, ya que se quema menos carburante.

D) Solo si el motor está correctamente reglado.

Cod: 5328 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

10. Realizar reformas en un automóvil que supongan aumentar su coeficiente aerodinámico, ¿es conveniente para reducir el consumo de carburante?

A) Sí, ya que cuanto mayor es el coeficiente aerodinámico, menor resistencia ofrecerá al aire y su consumo será menor.

B) No, ya que cuanto mayor es el coeficiente aerodinámico, mayor resistencia ofrecerá al aire y su consumo será mayor.

C) Las reformas que afecten al coeficiente aerodinámico no afectan al consumo, solo afectan a la estabilidad del vehículo.

D) Las reformas que afecten al coeficiente aerodinámico no afectan al consumo, solo se realizan por razones estéticas.

Cod: 5332 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

11. El estado en el que se encuentre el filtro del aire del sistema de alimentación, ¿puede afectar al consumo de carburante de un automóvil?

A) No, solo podrá influir en una mayor contaminación atmosférica.

B) No, solo podrá influir en una mayor contaminación acústica.

C) Sí, ya que, si se encuentra sucio, aumenta el consumo de carburante.

D) Sí, en los motores de explosión, pero no en los de combustión.

Cod: 5333 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

12. Los neumáticos, ¿pueden influir en el consumo de carburante de un vehículo?

A) Sí, porque con los neumáticos con cámara el consumo es mayor.

B) Sí, porque con los neumáticos sin cámara el consumo es mayor.

C) No, los neumáticos solo influyen en la seguridad.

D) Sí, ya que, si la presión de inflado es baja, aumenta el consumo de carburante.

Cod: 5334 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

13. ¿Cuáles son las resistencias que intervienen en el movimiento de un vehículo?

A) La resistencia aerodinámica, la resistencia a la rodadura, la resistencia a la pendiente y la resistencia al movimiento del pistón.

B) La resistencia aerodinámica, la resistencia a la rodadura y la resistencia a la pendiente.

C) La resistencia aerodinámica, la resistencia a la rodadura y la resistencia al movimiento del pistón.

D) La resistencia aerodinámica, la resistencia a la pendiente y la resistencia al movimiento del pistón.

Cod: 5573 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

14. ¿Qué factor influye en el consumo de carburante?

A) El porcentaje de anticongelante que posea el líquido del sistema de refrigeración.

B) La carga transportada en el vehículo.

C) La situación de las ruedas motrices.

D) El tipo de freno que monte el vehículo.

Cod: 5575 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

15. ¿Qué factor no influye en el consumo de carburante de un automóvil?

A) La posición del pedal del acelerador.

B) El tipo de freno que monte el vehículo.

C) El perfil de la carretera.

D) La presión de los neumáticos.

Cod: 5578 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

16. En el consumo de carburante de un automóvil no influye:

A) la relación de marchas seleccionada en la caja de velocidades.

B) el número de revoluciones por minuto del motor.

C) la situación de las ruedas motrices.

D) el mantenimiento del vehículo.

Cod: 5579 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

17. Con un vehículo muy cargado:

A) aumenta el consumo de carburante.

B) mejora el coeficiente aerodinámico.

C) la distancia de frenado disminuye.

D) debe circularse muy lentamente.

Cod: 6185 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

18. ¿Cómo puede conseguir ahorro energético una empresa de transporte?

A) Instalando tacógrafos digitales en los vehículos.
B) Con una buena política de renovación de los vehículos.
C) Instalando retardadores hidráulicos de frenada en los vehículos.
D) No superando la MMA de los vehículos en más de un 5 %.
Cod: 6206 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

19. ¿Qué supone la existencia de menores fricciones entre las piezas del motor?

A) La realización de una aceleración brusca.
B) Una frenada progresiva pero constante.
C) Un menor consumo.
D) Un mayor consumo.
Cod: 6214 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

20. Para reducir el consumo de carburante de un automóvil es conveniente, cuando se circule en llano,:

A) mantener el pedal del acelerador muy presionado.
B) mantener el pedal del acelerador poco presionado.
C) seleccionar una relación de marchas que permita al motor ir muy revolucionado.
D) seleccionar una relación de marchas lo más corta posible.
Cod: 6488 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

21. Una buena forma de ahorrar carburante al conducir un vehículo pesado es:

A) aprovechar la inercia del vehículo.
B) acelerar en vacío cuando se arranca el motor para que este alcance la temperatura adecuada en el menor tiempo posible.
C) circular con una presión de inflado de los neumáticos inferior a la recomendada por el fabricante.
D) esperar con el motor arrancado sin circular hasta que alcance la temperatura adecuada de funcionamiento.
Cod: 6493 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

22. Una buena forma de ahorrar carburante al conducir un vehículo pesado es:

A) esperar con el motor arrancado sin circular hasta que alcance la temperatura adecuada de funcionamiento.
B) circular con una presión de inflado de los neumáticos inferior a la recomendada por el fabricante.
C) observar a lo lejos para anticiparse a las condiciones del tráfico.
D) acelerar en vacío cuando se arranca el motor para que este alcance la temperatura adecuada en el menor tiempo posible.
Cod: 6495 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

23. Una buena forma de ahorrar carburante al conducir un vehículo pesado es:

A) circular con una presión de inflado de los neumáticos inferior a la recomendada por el fabricante.
B) esperar con el motor arrancado sin circular hasta que alcance la temperatura adecuada de funcionamiento.
C) seguir el mantenimiento que indique el fabricante del vehículo.
D) acelerar en vacío cuando se arranca el motor para que este alcance la temperatura adecuada en el menor tiempo posible.
Cod: 6499 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

24. Una buena forma de ahorrar carburante al conducir un vehículo pesado es:

A) bajar las pendientes con el motor parado.

B) esperar con el motor arrancado sin circular hasta que alcance la temperatura adecuada de funcionamiento.

C) circular con una presión de inflado de los neumáticos inferior a la recomendada por el fabricante.

D) comprobar frecuentemente la presión de inflado de los neumáticos.

Cod: 6500 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

25. De las siguientes opciones, ¿cuál es una medida de ahorro de carburante equivocada?

A) Bajar las pendientes en punto muerto.

B) Observar las revoluciones del motor para decidir el momento en el que se debe cambiar de marcha.

C) Dejar de acelerar con suficiente antelación.

D) Mantener la aguja del cuentarrevoluciones del motor en la zona marcada, generalmente, de color verde.

Cod: 6505 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

26. ¿Cuál es una medida de ahorro de carburante equivocada?

A) Aprovechar la inercia del vehículo.

B) Bajar las pendientes con el motor parado.

C) Mantener la aguja del cuentarrevoluciones del motor en la zona marcada, generalmente, de color verde.

D) Observar a lo lejos para anticiparse a las condiciones del tráfico.

Cod: 6506 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

27. De las siguientes opciones, ¿cuál es una medida de ahorro de carburante equivocada?

A) Aprovechar la inercia del vehículo.

B) Dejar de acelerar con suficiente antelación.

C) No invertir en el mantenimiento del vehículo.

D) Observar las revoluciones del motor para decidir el momento en el que se debe cambiar de marcha.

Cod: 6507 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

28. De las siguientes opciones, ¿cuál es una medida de ahorro de carburante equivocada?

A) Mantener la aguja del cuentarrevoluciones del motor en la zona marcada, generalmente, de color verde.

B) Comprobar frecuentemente que la presión de inflado de los neumáticos es la recomendada por el fabricante.

C) Circular con una presión de inflado inferior a la recomendada por el fabricante del vehículo.

D) Observar a lo lejos para anticiparse a las condiciones del tráfico.

Cod: 6508 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

29. ¿Es una buena medida de ahorro de carburante arrancar el motor y no comenzar a circular hasta que el motor alcance la temperatura adecuada de funcionamiento?

A) No, lo que se debe hacer es acelerar en vacío para que la temperatura la alcance antes.

B) No, lo que se debe hacer es esperar a que el circuito neumático tenga presión suficiente y comenzar a circular con suavidad.

C) Sí, ya que un motor consume menos cuando alcanza su temperatura óptima de funcionamiento.

D) Sí, pero únicamente en invierno.

Cod: 6511 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

30. Bajar las pendientes en punto muerto, ¿es una buena medida de ahorro de carburante?

A) Sí, ya que al ralentí el consumo es mínimo.

B) Sí, ya que, en los motores actuales, al ralentí el consumo es nulo.

C) No, ya que es peligroso al no actuar el motor como freno.

D) Solo si el vehículo circula sin carga ya que, en caso contrario, puede resultar peligroso.

Cod: 6514 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

31. Para ahorrar carburante, es conveniente:

A) conocer con exactitud datos técnicos del vehículo como el coeficiente aerodinámico o la carrera del pistón.

B) conocer el material del que está fabricado el motor.

C) observar a lo lejos para anticiparse a los acontecimientos.

D) conocer el material del que está fabricado la carrocería.

Cod: 6522 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

32. El tipo de aceite utilizado en el sistema de lubricación de un motor de combustión, ¿influye en el consumo de carburante?

A) Sí, son mejores los aceites monogrados.

B) Sí, ya que un aceite de buena calidad reducirá los rozamientos y las pérdidas de potencia.

C) No, solo tendrá influencia en el mayor o menor desgaste de las piezas.

D) Sí, siendo los mejores aquellos cuya densidad es baja.

Cod: 6530 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

33. Una buena medida para reducir el consumo de carburante de un vehículo pesado es:

A) mantener la velocidad lo más constante posible.

B) no utilizar la inercia del vehículo.

C) frenar inmediatamente después de dejar de acelerar.

D) llevar el motor revolucionado.

Cod: 6533 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

34. Para aprovechar mejor el carburante que consume el motor de un automóvil es importante conocer las resistencias que intervienen en el movimiento de los vehículos. De las que se citan a continuación, ¿cuál de ellas interviene?

A) La resistencia de la caja de velocidades.

B) La resistencia aerodinámica.

C) La resistencia del movimiento de los pistones.

D) La resistencia del cigüeñal.

Cod: 6546 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

35. ¿Qué resistencias intervienen en el movimiento de los vehículos?

A) La resistencia del árbol de transmisión.

B) La resistencia del grupo cónico diferencial.

C) La resistencia de pendiente.

D) La resistencia del volante de inercia.

Cod: 6547 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

36. ¿Qué resistencia interviene en el movimiento de los vehículos?

A) El movimiento de los pistones.

B) El movimiento del volante de inercia.

C) El movimiento de los ejes de la caja de velocidades.

D) La resistencia a la rodadura.

Cod: 6548 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

37. ¿Qué resistencias intervienen en el movimiento de los vehículos?

A) El uso del climatizador.
B) Los rozamientos del cigüeñal.
C) La resistencia a la rodadura.
D) La resistencia a la potencia.
Cod: 6551 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

38. ¿Qué resistencias intervienen en el movimiento de los vehículos?

A) La resistencia del par motor.
B) La resistencia a la potencia a la salida del cigüeñal.
C) La resistencia del sistema de transmisión.
D) La resistencia aerodinámica.
Cod: 6552 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

39. ¿Qué resistencias intervienen en el movimiento de los vehículos?

A) La resistencia a la rodadura y la resistencia a la pendiente.
B) La resistencia que opone el pistón cuando desciende del punto muerto superior al punto muerto inferior.
C) La resistencia que opone el pistón cuando asciende del punto muerto inferior al punto muerto superior.
D) La resistencia del volante de inercia.
Cod: 6557 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

40. En el consumo de carburante del motor de un automóvil, ¿influye el estilo de conducción por parte del conductor?

A) Sí, aunque es un factor poco importante.
B) Sí, es un factor muy importante.
C) No, ya que el consumo depende únicamente de las condiciones del tráfico.
D) No, el consumo depende únicamente de aspectos mecánicos.
Cod: 6558 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

41. En relación con el coeficiente aerodinámico de un vehículo, ¿qué se debe saber?

A) Que no influye en el consumo de carburante.
B) Que, cuanto mayor sea, mayor será su consumo de carburante.
C) Que, cuanto mayor sea, menor será su consumo de carburante.
D) Que, cuanto menor sea, menor será su estabilidad.
Cod: 6559 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

42. Relacionado con el coeficiente aerodinámico de un vehículo, ¿qué se debe saber?

A) Que el coeficiente aerodinámico no influye en la estabilidad del vehículo.
B) Que, cuanto mayor sea, mayor será su consumo.
C) Que, cuanto mayor sea, mayor será su estabilidad.
D) Que será mejor cuanto mayor sea su Cx.
Cod: 6560 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

43. Relacionado con el coeficiente aerodinámico de un vehículo, ¿qué se debe saber?

A) Que el coeficiente aerodinámico no influye en la estabilidad del vehículo.
B) Que, cuanto menor sea, menor será su consumo.
C) Que, cuanto menor sea, menor será su estabilidad.
D) Que será peor cuanto menor sea su Cx.
Cod: 6561 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

44. Para ahorrar carburante, ¿es conveniente reducir de marchas lo más tarde posible?

A) Sí.

B) No, es mejor reducir de marchas lo más pronto posible.

C) No, es mejor reducir de marchas siempre que el motor gire a más de 2.000 revoluciones por minuto.

D) La reducción de marchas es un factor que no influye en el consumo.

Cod: 6564 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

45. ¿Qué factor influye en la resistencia a la rodadura de un neumático?

A) El trabajo de flexión del neumático.

B) La utilización de neumáticos "biasbelted".

C) La utilización de neumáticos sin las inscripciones reglamentarias en los laterales.

D) No hay ningún factor que influya en la resistencia a la rodadura ya que esa es una característica única de cada neumático.

Cod: 6578 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

46. ¿Qué factor influye en la resistencia a la rodadura de un neumático?

A) La viscosidad del aire.

B) La utilización de neumáticos "tubeless".

C) El trabajo de flexión del neumático.

D) La utilización de neumáticos "tube type".

Cod: 6580 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

47. De los factores que influyen en la resistencia aerodinámica de un vehículo y, por tanto, en el consumo de combustible, ¿cuál es el que más afecta?

A) La velocidad.

B) La densidad del aire.

C) La superficie frontal del vehículo.

D) La superficie lateral del vehículo.

Cod: 6583 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

48. Una forma de ahorrar carburante en un automóvil es:

A) no invertir dinero en su mantenimiento.

B) parar el motor en el caso de inmovilizaciones prolongadas.

C) utilizar gasolina de octanaje inferior al establecido por el fabricante.

D) bajar las pendientes en punto muerto con el motor al ralentí.

Cod: 6586 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

49. Se ahorra combustible de forma adecuada si se circula:

A) en punto muerto al bajar pendientes descendientes.

B) con los cristales de las ventanillas subidos.

C) con una presión de inflado de los neumáticos inferior a la recomendada.

D) con el motor parado en las pendientes descendentes.

Cod: 6589 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

50. ¿Cuál es una medida de ahorro equivocada?

A) Circular con los cristales de las ventanillas subidos.

B) Circular a velocidad moderada.

C) Parar el motor cuando se vaya a bajar una pendiente.

D) Subir las pendientes procurando cambiar de marchas lo menos posible.

Cod: 6590 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

Soluciones

Marca ✓ en la casilla verde si has acertado o ✗ en la roja si has fallado.
Si no has respondido, deja ambas casillas vacías. Las letras corresponden a este PDF.

Nº: R	✓	✗	Nº: R	✓	✗	Nº: R	✓	✗	Nº: R	✓	✗	Nº: R	✓	✗	Nº: R	✓	✗	Nº: R	✓	✗	Nº: R	✓	✗	Nº: R	✓	✗	Nº: R	✓	✗
1:D			2:A			3:D			4:A			5:B			6:C			7:C			8:D			9:C			10:B		
11:C			12:D			13:B			14:B			15:B			16:C			17:A			18:B			19:C			20:B		
21:A			22:C			23:C			24:D			25:A			26:B			27:C			28:C			29:B			30:C		
31:C			32:B			33:A			34:B			35:C			36:D			37:C			38:D			39:A			40:B		
41:B			42:B			43:B			44:A			45:A			46:C			47:A			48:B			49:B			50:C		

Cuenta tus respuestas y calcula la puntuación

Correctas: _____ × 1 = _____ puntos a sumar

Falladas: _____ × 0.5 = _____ puntos a restar

Sin responder: _____ Total de preguntas: 50

PUNTUACIÓN TOTAL: _____ - _____ = _____ puntos

Puntuación mínima para aprobar: 25 puntos

RESULTADO: ☐ APTO ☐ NO APTO

➤ Volver al test online y consultar las explicaciones disponibles