Mercancías / Objetivo 1.4: Test CAP Mercancías – 3

➤ 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. En un camión, el deslizamiento de un neumático puede darse:

A) por aceleración únicamente.
B) por frenada únicamente.
C) por aceleración o por frenada.
D) en cualquier circunstancia.
Cod: 2729 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

2. ¿En qué consiste el balanceo de un camión?

A) En el movimiento giratorio de la carrocería sobre su eje longitudinal.
B) En el movimiento de giro sobre el eje vertical.
C) En el movimiento giratorio de la carrocería sobre un eje transversal a la marcha.
D) En el movimiento del vehículo producido al subirse en él.
Cod: 2732 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

3. ¿En qué consiste el cabeceo del camión?

A) En el movimiento giratorio de la carrocería sobre su eje longitudinal.
B) En el movimiento de giro sobre el eje vertical.
C) En el movimiento giratorio de la carrocería sobre un eje transversal a la marcha.
D) En el movimiento del vehículo producido al subirse en él.
Cod: 2733 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

4. ¿Cómo se nota el subviraje en un camión?

A) El volante ofrece menos resistencia de lo normal.
B) El volante ofrece más resistencia de lo normal.
C) El volante no se puede mover.
D) El volante se parte.
Cod: 2738 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

5. El cálculo del volumen útil es el resultado de multiplicar:

A) las dimensiones de longitud y altura de la caja del vehículo.
B) las dimensiones de longitud, anchura y altura interiores de la caja del vehículo.
C) las dimensiones de longitud, anchura y altura exteriores de la caja del vehículo.
D) las dimensiones de longitud y anchura de la caja del vehículo.
Cod: 2794 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

6. La distribución incorrecta de la carga:

A) afecta positivamente a la estabilidad del vehículo.
B) afecta a la maniobrabilidad de los operarios de descarga.
C) reduce considerablemente el riesgo de accidente.
D) afecta negativamente a la estabilidad del vehículo.
Cod: 2795 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

7. ¿A qué afecta la incorrecta distribución de la carga?

A) A la estabilidad del vehículo.
B) Al peso específico de la carga.
C) Al centro de gravedad de la carga.
D) A la fuerza termotecnia lateral.
Cod: 2796 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

8. ¿A qué afecta la distribución incorrecta de la carga?

A) A la fuerza termotecnia lateral.
B) A la maniobrabilidad del vehículo.
C) A la velocidad máxima conseguida.
D) Al porcentaje de nitrógeno.
Cod: 2797 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

9. Una incorrecta distribución de la carga:

A) afecta a la aportación de nitrógeno.
B) afecta a la aceleración máxima conseguida.
C) provoca un aumento en el riesgo de accidente.
D) afecta al peso específico de la carga.
Cod: 2798 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

10. ¿Qué es la distribución de la carga en el vehículo?

A) La parte del peso total que cada eje soporta.
B) El peso específico de la carga.
C) La fuerza termotecnia lateral.
D) Es lo mismo que calcular el centro de gravedad de la carga.
Cod: 2799 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

11. La diferencia entre las cargas sobre la rueda derecha e izquierda de un mismo eje no debería sobrepasar:

A) el 50 % de la carga total sobre el eje.
B) el 3 % de la carga total sobre el eje.
C) el 15 % de la carga total sobre el eje.
D) No debe existir ninguna diferencia.
Cod: 2800 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

12. Para garantizar la buena tracción del vehículo:

A) al menos un 50 % del peso del vehículo debería descansar sobre los ejes con dirección.
B) al menos un 40 % del peso del vehículo debería descansar sobre los ejes con dirección.
C) la carga no debe estar distribuida por igual.
D) al menos un 20 % del peso del vehículo debería descansar sobre los ejes con dirección.
Cod: 2801 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

13. ¿Qué supone un incremento de la altura del centro de gravedad del vehículo?

A) Un incremento de la estabilidad del vehículo.

B) Menores probabilidades de que se produzca un vuelco.

C) Una reducción del riesgo en las curvas.

D) Un incremento de la inestabilidad del vehículo con mayores probabilidades de que se produzca un vuelco.

Cod: 2802 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

14. Un incremento de la altura del centro de gravedad del vehículo supone:

A) una disminución del riesgo en las curvas.

B) unas mayores probabilidades de que se produzca un vuelco.

C) una disminución del riesgo ante la posibilidad de realizar una maniobra brusca para esquivar un peligro.

D) una mayor velocidad de crucero.

Cod: 2804 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

15. ¿Qué supone un incremento de la altura del centro de gravedad del vehículo?

A) Un incremento de la inestabilidad del vehículo.

B) Mayor velocidad de crucero.

C) Mejor aceleración.

D) Un incremento de la estabilidad del vehículo.

Cod: 2805 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

16. ¿Qué sucede cuando se coloca el mayor peso en la parte superior de la carga?

A) Un incremento de la estabilidad del vehículo.

B) El centro de gravedad se eleva.

C) Menores probabilidades de que se produzca un vuelco.

D) Disminuye el riesgo en las curvas.

Cod: 2807 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

17. ¿Se deben colocar las partes más pesadas de la carga debajo de las partes más ligeras?

A) No.

B) No, porque se incrementa el riesgo en las curvas.

C) Sí, porque se consigue mayor velocidad de crucero.

D) Sí, porque hay menores probabilidades de que se produzca un vuelco.

Cod: 2808 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

18. ¿Qué se debe hacer para incrementar la seguridad?

A) Intentar que la altura de la carga en el vehículo sea lo más alta posible.

B) Colocar las partes más ligeras de la carga debajo de las partes más pesadas.

C) Distribuir la carga de manera que quede lo más alta posible.

D) Intentar que la altura de la carga en el vehículo sea lo más baja posible.

Cod: 2810 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

19. Un factor que puede afectar a la estabilidad del vehículo es:

A) la fuerza termotecnia lateral.

B) la posición del centro de gravedad.

C) la masa radial.

D) la masa neta que se puede levantar.

Cod: 2812 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

20. ¿Qué factor puede afectar a la estabilidad del vehículo?

A) La masa radial.
B) La masa neta que se puede levantar.
C) La resistencia al balanceo del chasis.
D) La resistencia a la aceleración.
Cod: 2813 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

21. Un factor que puede afectar a la estabilidad del vehículo es:

A) la masa neta que se puede levantar.
B) la masa de velocidad máxima.
C) la fuerza termotecnia lateral.
D) la rigidez torsional de la carrocería.
Cod: 2814 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

22. El sobrecalentamiento de los neumáticos de un camión es una característica típica…

A) de la correcta presión de inflado.
B) del accionamiento correcto de los frenos.
C) de la sobrecarga en los ejes delantero y trasero.
D) provocada por el desgaste prematuro de los neumáticos.
Cod: 2818 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

23. El incorrecto comportamiento del camión durante el frenado es una característica típica:

A) de la correcta estiba de la carga.
B) de la correcta presión de inflado.
C) del comportamiento correcto del sistema de suspensión.
D) de la sobrecarga en los ejes delantero y trasero.
Cod: 2819 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

24. ¿Qué fenómeno es típico de una sobrecarga del eje delantero del camión?

A) La falta de apoyo en el eje delantero.
B) El esfuerzo excesivo para la suspensión trasera y la repercusión de golpes en el chasis.
C) El desgaste prematuro de los neumáticos.
D) La suavidad de la dirección del vehículo.
Cod: 2821 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

25. ¿Qué fenómeno es típico de una sobrecarga en el eje trasero del camión?

A) El sobrecalentamiento de los frenos.
B) El esfuerzo excesivo para la suspensión delantera.
C) La dureza en la dirección del vehículo.
D) La falta de apoyo en el eje delantero y el desgaste prematuro de los neumáticos debido al deslizamiento.
Cod: 2822 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

26. ¿Qué es la estiba?

A) Es el arte de colocar la carga para ser transportada de la mejor manera.
B) Es la actividad que regula la aceleración del vehículo.
C) Es la forma de ahorrar combustible.
D) Es la manera de conducir.
Cod: 2824 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

27. Una buena estiba requiere que la carga sea colocada:

A) de forma longitudinal a la caja del vehículo.
B) con espacios de, al menos, cuatro centímetros entre los bultos.
C) con espacios de, al menos, un centímetro entre los bultos.
D) para ser transportada con un máximo de seguridad para el personal del vehículo.

Cod: 2827 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

28. Una buena estiba requiere que la carga sea colocada:

A) de forma transversal a la caja del vehículo.
B) de la forma que asegure una mayor rentabilidad económica.
C) de forma que nunca se superpongan más de 5 bultos.
D) de modo que se eviten desperfectos en la misma.

Cod: 2829 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

29. Una buena estiba requiere que la carga sea colocada:

A) reduciendo al mínimo el tiempo de carga y descarga.
B) de forma que nunca se superpongan más de 5 bultos.
C) de forma transversal a la caja del vehículo.
D) de forma longitudinal a la caja del vehículo.

Cod: 2830 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

30. Si la suma de fuerzas y pares a que puede estar sometido un camión fuese distinta de cero, ¿qué repercusión tendría sobre su movimiento?

A) Que se movería en la dirección definida por la fuerza resultante de la suma.
B) Que se encontraría en reposo.
C) Que se movería solo a la derecha.
D) Que se movería solo a la izquierda.

Cod: 2832 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

31. Cuando un camión se encuentra inmóvil, la suma de las fuerzas y los pares es:

A) igual a cero.
B) desigual a cero.
C) igual a diez.
D) igual a cien.

Cod: 2833 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

32. Cuando un camión se encuentra en movimiento, la suma de las fuerzas y los pares es:

A) igual a diez.
B) igual a cien.
C) igual a cero.
D) desigual a cero.

Cod: 2834 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

33. ¿Cuál de las siguientes fuerzas intervienen en el movimiento de un camión?

A) La fuerza mayor.
B) La fuerza menor.
C) La fuerza motriz.
D) La fuerza nula.

Cod: 2835 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

34. De las siguientes fuerzas, ¿cuál interviene en el movimiento de un camión?

A) La fuerza mayor.
B) La fuerza de frenado.
C) La fuerza menor.
D) La fuerza nula.
Cod: 2836 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

35. ¿Qué fuerzas intervienen en un camión?

A) La fuerza menor.
B) La fuerza mayor.
C) La fuerza nula.
D) La fuerza de guiado lateral.
Cod: 2871 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

36. ¿Cuál de las siguientes fuerzas intervienen en un camión?

A) La fuerza de adherencia.
B) La fuerza mayor.
C) La fuerza menor.
D) La fuerza nula.
Cod: 2872 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

37. De las siguientes fuerzas, ¿cuál interviene en el movimiento de un camión?

A) La fuerza de hipótesis.
B) La fuerza electromagnética.
C) La fuerza de compresión.
D) La fuerza motriz.
Cod: 2874 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

38. ¿En qué consiste la fuerza de adherencia?

A) Es la que conserva la dirección del camión.
B) Es la que actúa en contra de la fuerza motriz.
C) Es la que resulta de la fricción y de la atracción.
D) Es la que resulta de la resistencia al aire.
Cod: 2875 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

39. Si la resultante de las fuerzas de frenado y de guiado lateral se encuentran dentro del círculo de Kamm, el camión:

A) pierde estabilidad.
B) es imposible de controlar.
C) puede dirigirse sin problemas.
D) sufre un accidente.
Cod: 2878 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

40. Según el círculo de Kamm, ¿qué sucede si aumenta la fuerza de frenado?

A) Que la fuerza de guiado desaparece.
B) Que la fuerza de guiado lateral disminuye.
C) Que la fuerza de guiado se multiplica.
D) Que la fuerza de guiado aumenta.
Cod: 2879 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

41. En el momento de frenar al camión se sobrecarga el eje delantero, ¿qué sucede en el eje trasero?

A) Se mantiene igual.

B) Se sobrecarga.

C) Se aligera.

D) Los neumáticos sufren un deslizamiento.

Cod: 5600 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

42. ¿Qué repercusión tiene el hecho de que exista una mínima transferencia de masas de los ejes traseros a los delanteros del camión en el momento de la frenada?

A) Un mayor desgaste de los frenos.

B) Un menor consumo de combustible.

C) El aprovechamiento del agarre de todas las ruedas.

D) El mantenimiento de la velocidad.

Cod: 5603 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

43. Para garantizar la correcta estiba de la carga, ¿cuál de las siguientes condiciones se debe cumplir?

A) No exceder la MMA.

B) La carga debe ser redistribuida después de una descarga parcial.

C) No limitar, ni siquiera parcialmente, la visibilidad del conductor.

D) Las tres condiciones anteriores son correctas.

Cod: 5852 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

44. ¿Qué dos efectos tiene la resistencia del aire sobre el movimiento del camión?

A) La resistencia del aire en contra del avance y las turbulencias en la parte de atrás que favorecen el avance del vehículo.

B) La resistencia del aire en la parte de atrás en contra del avance y las turbulencias adelante en contra del avance del vehículo.

C) La resistencia del aire adelante que favorece el avance y las turbulencias en la parte de atrás que favorecen el avance del vehículo.

D) La resistencia del aire al avance y las turbulencias que se generan en la parte de atrás del vehículo.

Cod: 6253 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

45. ¿Qué factores intervienen para producir la resistencia a la pendiente?

A) El grado de la pendiente y la masa total del camión.

B) El grado de la pendiente y la climatología.

C) El firme de la pendiente y el volumen de la carga.

D) La fuerza de tracción.

Cod: 6260 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

46. ¿Cuántas velocidades suelen tener los camiones que desarrollan poca potencia, destinados generalmente al transporte de corto recorrido?

A) Entre 4 y 6.

B) Entre 6 y 9.

C) Entre 10 y 12.

D) Entre 13 y 16.

Cod: 6274 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

47. ¿Es conveniente que un camión de elevado tonelaje disponga de muchas marchas?

A) No, porque al cambiar de marchas en una pendiente se pierde velocidad.

B) Sí, porque se facilita el cambio con un incremento de par.

C) No, porque el cambio es una operación muy delicada que debe hacerse con cuidado.

D) Sí, porque se facilita el cambio aunque el consumo aumenta.

Cod: 6277 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

48. ¿Qué porcentaje del peso del vehículo debería descansar sobre los ejes con dirección para garantizar una buena seguridad y maniobrabilidad del camión?

A) Al menos un 20 %.

B) Al menos un 15 %.

C) Nunca más del 10 %.

D) Siempre un 5 %.

Cod: 6283 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

49. ¿Qué efectos tiene la carga sobre la posición del centro de gravedad y la estabilidad de un camión?

A) La carga provoca que baje el centro de gravedad del vehículo, incrementándose la probabilidad de vuelco.

B) La carga provoca que baje el centro de gravedad del vehículo, reduciéndose la probabilidad de vuelco.

C) La carga provoca que suba el centro de gravedad del vehículo, incrementándose la probabilidad de vuelco.

D) La carga provoca que suba el centro de gravedad del vehículo, reduciéndose la probabilidad de vuelco.

Cod: 6284 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

50. ¿Qué se entiende por subviraje en una curva tomada por un camión?

A) La trayectoria real es más abierta que la que debería realizar.

B) La trayectoria real es más cerrada que la que debería realizar.

C) La trayectoria del camión cuando cambia de carril.

D) El vuelco del camión al tomar la curva frenando.

Cod: 6899 | Norma: Sin referencia | Cat: Mercancías: Objetivo 1.4

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:C			2:A			3:C			4:A			5:B			6:D			7:A			8:B			9:C			10:A		
11:B			12:D			13:D			14:B			15:A			16:B			17:D			18:D			19:B			20:C		
21:D			22:C			23:D			24:C			25:D			26:A			27:D			28:D			29:A			30:A		
31:A			32:D			33:C			34:B			35:D			36:A			37:D			38:C			39:C			40:B		
41:C			42:C			43:D			44:D			45:A			46:B			47:B			48:A			49:B			50:A		

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