Comunes / Objetivo 1.2: Test CAP Viajeros – 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. El conductor de un vehículo se aproxima a una intersección regulada con un semáforo que se encuentra en rojo, por lo que deja de acelerar antes de llegar. ¿Es correcto su comportamiento?

A) No, porque al dejar rodar el vehículo sin acelerar, aunque se reduce el consumo, aumentan los desgastes en los frenos.
B) No, porque al dejar rodar el vehículo sin acelerar, aunque se reduce la contaminación atmosférica, aumentan los desgastes en la transmisión.
C) Sí, porque aprovecha la inercia del vehículo.
D) Solo si también pisa el pedal del embrague.

Cod: 4905 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

2. Si la calzada está mojada y se pisa fuertemente el pedal del freno, ¿el sistema antibloqueo de frenos (ABS) evita el bloqueo de la rueda?

A) Sí.
B) No, porque solo cumple su función cuando la calzada está seca.
C) Solo si los neumáticos se encuentran en buen estado.
D) Solo si los neumáticos tienen la presión recomendada por el fabricante.

Cod: 4908 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

3. Si la calzada está cubierta de nieve y se pisa fuertemente el pedal del freno, ¿el sistema antibloqueo de frenos (ABS) evita el bloqueo de la rueda?

A) No, porque solo cumple su función si la calzada está seca.
B) No, porque solo cumple su función si la calzada está seca o mojada, pero no con nieve o hielo.
C) Sí, aunque no cumpliría su función si la calzada tuviera hielo.
D) Sí, aunque la calzada tenga hielo.

Cod: 4909 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

4. Los ralentizadores evitan el fenómeno fading" porque:"

A) refrigeran las zapatas evitando su calentamiento.
B) refrigeran las pastillas evitando su calentamiento.
C) reducen la velocidad del vehículo sin que exista rozamiento entre las piezas del sistema de frenado de servicio.
D) reducen la velocidad del vehículo cortando la inyección de carburante.

Cod: 4912 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

5. Cuando se habla del ABS, ESP o BAS se está haciendo referencia a elementos:

A) electrónicos que aumentan la seguridad activa del vehículo.

B) mecánicos que aumentan la seguridad pasiva del vehículo.

C) mecánicos imprescindibles en la construcción de un motor.

D) que reducen el consumo de carburante.

Cod: 4913 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

6. Para reducir el consumo de carburante de un vehículo, ¿qué es conveniente?

A) Pisar el freno inmediatamente después de dejar de acelerar.

B) Reducir el número de revoluciones del motor utilizando para ello una relación de marchas adecuada.

C) Utilizar una relación de marchas cortas para aumentar la potencia.

D) Dar aceleraciones rápidas para alcanzar la velocidad adecuada en el menor tiempo posible.

Cod: 4991 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

7. ¿Dónde se encuentra situado el ralentizador hidrodinámico del tipo intárder"?"

A) En el embrague.

B) En la caja de velocidades.

C) En el grupo cónico.

D) En el árbol de transmisión.

Cod: 5124 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

8. Para reducir el consumo de carburante de un motor, ¿qué es inadecuado realizar?

A) Dejar de acelerar con suficiente antelación dejando rodar el vehículo.

B) Reducir el número de revoluciones del motor utilizando para ello una relación de marchas adecuada.

C) Utilizar una relación de marchas corta para aumentar la potencia.

D) Evitar aceleraciones y frenazos bruscos.

Cod: 5357 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

9. ¿Qué puede ocurrir si los frenos no son capaces de evacuar todo el calor que producen?

A) Aumenta su capacidad de frenado.

B) La distancia de frenado disminuye.

C) Pierden eficacia.

D) No tiene relación directa con los frenos.

Cod: 5596 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

10. El sistema de regulación antipatinamiento (ASR) recibe información de los sensores situados en:

A) las ruedas.

B) el diferencial.

C) el motor.

D) el grupo cónico.

Cod: 5746 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

11. El sistema electrónico ASR que regula la motricidad que llega a las ruedas actúa:

A) bloqueando el diferencial en caso de deslizamiento de una de las ruedas motrices.

B) bloqueando el árbol de transmisión.

C) bloqueando el árbol de levas.

D) frenando la rueda que tiene menor adherencia al pavimento.

Cod: 5747 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

12. ¿De qué depende la potencia de frenado del retardador hidráulico?

A) Del rozamiento magnético.

B) Del calderín secador.

C) Del rozamiento mecánico.

D) De la energía del aceite circulando.

Cod: 6169 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

13. ¿Cómo se llama el fenómeno que se produce cuando los elementos frenantes del freno de servicio se calientan en exceso y dejan de frenar?

A) Efecto bulding.

B) Efecto desfreno.

C) Efecto drinstop.

D) Efecto fading"."

Cod: 6170 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

14. El freno motor en el escape limita la salida de gases en el escape no dejándolos salir en su totalidad, ¿qué se consigue con esto?

A) Frenar el movimiento del cigüeñal y, en consecuencia, el del vehículo.

B) Frenar el movimiento del diferencial y, en consecuencia, el del vehículo.

C) Frenar el desplazamiento de los pistones y, en consecuencia, frenar el vehículo.

D) Frenar el consumo.

Cod: 6171 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

15. El sistema BAS tiene como función:

A) avisar de la baja presión en el sistema de frenos.

B) aumentar la presión de frenado durante una frenada de urgencia.

C) indicar el déficit de frenada en alguna de las ruedas.

D) equilibrar la fuerza de frenado entre los diferentes ejes.

Cod: 6174 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

16. ¿Qué es el EBS?

A) Un sistema de control de la presión en los discos de freno.

B) Un sistema de control de la inyección de combustible ante un fallo de los frenos.

C) Un indicador de capacidad de frenada en vehículos dotados de BAS.

D) Un sistema que posibilita la reacción inmediata de todo el sistema neumático de freno al ser accionado.

Cod: 6176 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

17. El retardador hidráulico tiene que utilizarse:

A) de manera progresiva.

B) no más de una vez por hora.

C) únicamente en situaciones de emergencia.

D) de manera brusca.

Cod: 6203 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

18. El consumo de carburante se reduce si:

A) se aumenta el número de aceleraciones.
B) se aprovechan las inercias solo en las pendientes ascendentes.
C) se hace un buen uso de la caja de velocidades.
D) se aumenta el régimen de giro.
Cod: 6205 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

19. ¿Cuál de las siguientes actuaciones es inadecuada para reducir la resistencia a la pendiente?

A) Usar la marcha adecuada en la pendiente.
B) Incrementar el número de cambios de marcha.
C) Utilizar una marcha superior al terminar la pendiente.
D) Aprovechar la dinámica del vehículo (inercia).
Cod: 6254 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

20. Para saber el momento adecuado en el que se debe cambiar de marcha, y con ello reducir el consumo de carburante, el conductor de un vehículo pesado deberá tener en cuenta:

A) las revoluciones por minuto del motor.
B) la anchura de los neumáticos.
C) el coeficiente aerodinámico del vehículo.
D) el tipo de ralentizador que monte el vehículo.
Cod: 6490 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

21. Para saber el momento adecuado en el que se debe cambiar de marcha, y con ello reducir el consumo de carburante, el conductor de un vehículo pesado deberá tener en cuenta:

A) el tipo de ralentizador que monte el vehículo.
B) la velocidad a la que circula el vehículo.
C) la anchura de los neumáticos.
D) el coeficiente aerodinámico del vehículo.
Cod: 6491 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

22. Para saber el momento adecuado en el que se debe cambiar de marcha, y con ello reducir el consumo de carburante, el conductor de un vehículo pesado deberá tener en cuenta:

A) el coeficiente aerodinámico del vehículo.
B) el tipo de ralentizador que monte el vehículo.
C) el perfil de la carretera.
D) la anchura de los neumáticos.
Cod: 6492 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

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

A) bajar las pendientes en punto muerto.
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) observar el cuentarrevoluciones para saber en qué momento se debe cambiar de marcha.
Cod: 6496 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

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

A) observar la velocidad del vehículo para decidir el momento en el que se debe cambiar de marcha.
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) acelerar en vacío cuando se arranca el motor para que este alcance la temperatura adecuada en el menor tiempo posible.
Cod: 6497 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

25. Para ahorrar carburante, es conveniente:

A) conocer con exactitud datos técnicos del vehículo como el coeficiente aerodinámico o la carrera del pistón.
B) observar el cuentarrevoluciones para saber en qué momento se debe cambiar de marcha.
C) conocer el material del que está fabricado el motor.
D) conocer el material del que está fabricada la carrocería.
Cod: 6523 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

26. Los cambios de marcha a una más alta se deben hacer de tal forma que:

A) en el momento de realizarlo, la aguja del cuentarrevoluciones se encuentre al principio de la zona verde del cuentarrevoluciones.
B) en el momento de realizarlo, la aguja del cuentarrevoluciones se encuentre al final de la zona verde del cuentarrevoluciones.
C) en el momento de realizarlo, la aguja del cuentarrevoluciones se encuentre fuera de la zona verde del cuentarrevoluciones.
D) tras realizar el cambio, las revoluciones del motor sean las correspondientes al inicio de la zona verde del cuentarrevoluciones.
Cod: 6532 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

27. En los motores de los automóviles actuales, si el vehículo circula a más de 20 km/h, no se pisa el pedal del embrague ni del acelerador y hay engranada una velocidad en la caja de cambios, el consumo:

A) aumenta.
B) equivale al consumo a ralentí.
C) es nulo.
D) está en torno a un litro por cada 100 kilómetros.
Cod: 6568 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

28. En los motores de los automóviles actuales, si el vehículo circula a más de 20 km/h, no se pisa el pedal del embrague ni del acelerador y hay engranada una velocidad en la caja de cambios, el consumo:

A) será menor si la velocidad engranada es más corta.
B) será menor si la velocidad engranada es más larga.
C) equivaldrá al consumo al ralentí.
D) será nulo.
Cod: 6569 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

29. En los motores de los automóviles actuales, cuando el vehículo circula, para que el consumo sea nulo…

A) bastará con no pisar el pedal del embrague.
B) bastará con no pisar el pedal del embrague y no acelerar.
C) bastará con no acelerar.
D) será necesario no acelerar, no pisar el pedal del embrague y tener seleccionada una relación de marchas en la caja de velocidades.
Cod: 6631 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

30. En los motores de los automóviles actuales, cuando el vehículo circula, para que el consumo sea nulo, será necesario no acelerar y, además…

A) tener pisado el pedal del embrague y la palanca del cambio en punto muerto.

B) tener pisado el pedal del embrague y una relación de marchas seleccionada en la caja de velocidades.

C) tener pisado el pedal del embrague, se tenga o no seleccionada una relación de marchas en la caja de velocidades.

D) no pisar el pedal del embrague y tener seleccionada una relación de marchas en la caja de velocidades.

Cod: 6635 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

31. Conduciendo un vehículo pesado y con el motor funcionando a la temperatura adecuada, el consumo de carburante depende, entre otros factores…

A) de la variación de la relación de compresión, según las revoluciones del motor.

B) de la relación de marchas seleccionada.

C) de la posición del conductor.

D) del octanaje del gasóleo.

Cod: 6648 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

32. Entre otros factores, ¿de qué depende el consumo de carburante?

A) Del tipo de freno que monte el vehículo.

B) De la situación de las ruedas motrices.

C) Del porcentaje de anticongelante que posea el líquido del sistema de refrigeración.

D) De la relación de marchas seleccionada.

Cod: 6670 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

33. El número de revoluciones por minuto del motor es un factor que afecta al consumo de carburante de un automóvil, ¿cómo puede el conductor influir en él?

A) Utilizando un carburante con un octanaje inferior al recomendado.

B) Utilizando un carburante con un octanaje superior al recomendado.

C) Haciendo un uso adecuado del cambio de velocidades.

D) Utilizando un gasóleo con un contenido mínimo en azufre.

Cod: 6734 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

34. Dependiendo de la presión que se ejerza sobre el pedal del acelerador, el conductor de un automóvil puede:

A) variar la relación de transmisión si el vehículo posee una caja de velocidades de toma variable.

B) variar la relación de transmisión si el vehículo posee una caja de velocidades de toma constante.

C) poner o no en funcionamiento el ralentizador.

D) reducir el número de revoluciones del motor y, con ello, el consumo de carburante.

Cod: 6739 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

35. La inercia que posee un vehículo pesado en movimiento, ¿se puede utilizar para reducir el consumo de carburante?

A) No, ya que es peligroso.

B) Sí, pero únicamente cuando se circula a muy baja velocidad.

C) Solo cuando el vehículo pesado posea algún tipo de ralentizador.

D) Sí, dejando de acelerar con suficiente antelación.

Cod: 6748 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

36. El conductor de un vehículo pesado, ¿tiene la posibilidad de reducir el consumo de carburante de su vehículo?

A) Sí, por ejemplo, reduciendo la presión de inflado de las ruedas delanteras.

B) No, porque el consumo es un dato característico invariable de cada motor.

C) Sí, por ejemplo, seleccionando relaciones de marchas que permitan reducir las revoluciones del motor.

D) No, porque el consumo de carburante es un dato invariable y depende únicamente del par motor suministrado.

Cod: 6762 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

37. Utilizar una relación de marchas que permita reducir el número de revoluciones por minuto del motor de un vehículo pesado permite:

A) reducir el consumo de carburante.

B) reducir la seguridad activa.

C) aumentar la seguridad pasiva.

D) reducir la vida útil del motor.

Cod: 6766 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

38. Un calentamiento excesivo de las zapatas…

A) incrementa la eficacia del frenado.

B) incrementa el desgaste de los neumáticos.

C) disminuye la eficacia del frenado.

D) disminuye el desgaste de los neumáticos.

Cod: 6843 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

39. ¿Qué efecto tiene el sistema antibloqueo de frenos (ABS) en una maniobra de frenado?

A) Impide que las ruedas se bloqueen, manteniendo así el control de la dirección del vehículo.

B) Impide que los frenos se activen en las trayectorias rectas.

C) Impide que los frenos se bloqueen, no permitiendo una reducción drástica de la velocidad del vehículo.

D) Impide que el vehículo arranque después de la maniobra de frenado.

Cod: 6882 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

40. ¿Cómo se llaman unos dispositivos hidráulicos que incorporan algunas cajas de velocidades para aminorar las revoluciones que llegan a las ruedas y realizan una función de frenado adicional?

A) Frenos de emergencia.

B) Retardadores.

C) Frenos hidráulicos.

D) Sincronizadores.

Cod: 6895 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

41. Ante una situación en la que se tenga que realizar una frenada de emergencia…

A) se debe presionar el pedal del freno con fuerza y a fondo.

B) se debe evitar el bloqueo de las ruedas.

C) se deben pisar a la vez los pedales de embrague y de freno cuando el vehículo no disponga de ABS.

D) se debe evitar la frenada progresiva.

Cod: 7580 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

42. ¿Cuál de estos factores afecta más al ahorro de combustible?

A) La marca del fabricante de la carrocería.
B) La elección de la relación de marchas correcta durante la circulación.
C) La reducción de la distancia de seguridad.
D) El aumento de las revoluciones por minuto del motor.
Cod: 7800 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

43. La elección de la relación de marchas adecuada, ¿influye en el consumo de carburante?

A) Sí.
B) Solo si se circula en pendiente ascendente.
C) Solo cuando se circula en llano.
D) No.
Cod: 7801 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

44. ¿Es conveniente saltarse una o varias marchas?

A) Únicamente al reducir de marchas.
B) Solo si se circula en pendiente ascendente.
C) Sí, en algunas circunstancias.
D) No, nunca.
Cod: 7814 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

45. El freno eléctrico…

A) actúa manteniendo las revoluciones de la transmisión en un régimen determinado.
B) utiliza un aceite especial para realizar la función de frenado.
C) actúa sobre las pastillas de freno.
D) actúa sobre las zapatas de freno.
Cod: 7820 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

46. Si la frenada no es de la misma intensidad en todas las ruedas, el vehículo se desviará:

A) siempre hacia la derecha.
B) siempre hacia la izquierda.
C) hacia el lado de la rueda que frena más.
D) hacia el lado de la rueda que frena menos.
Cod: 7821 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

47. ¿Cómo consigue principalmente el EBS (control electrónico del sistema de frenado) cumplir sus funciones?

A) Regulando la presión sobre los elementos frenantes.
B) Mediante intervenciones en el sistema de frenos o en el control del motor, aprovechando la existencia de otros sistemas como ABS y ASR.
C) Actuando como un freno neumático convencional que lleva acoplado un sistema de mando electrónico.
D) Accionando desde el pedal del freno de una forma tal que los frenos reaccionen inmediata, simultánea y uniformemente.
Cod: 7839 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

48. ¿Qué puede ocurrir si los frenos no son capaces de evacuar todo el calor que producen?

A) Aumenta su capacidad de frenado.
B) Pierde capacidad de frenado.
C) La distancia de frenado disminuye.
D) Nada, no tiene influencia en la frenada.

Cod: 7876 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

49. ¿Qué ventaja ofrece el retardador llamado intárder"?"

A) Permite que el vehículo carezca de freno de servicio.
B) Permite que el vehículo carezca de freno de estacionamiento.
C) Permite que el vehículo solo necesite sistema de frenado en el eje trasero.
D) Reduce el uso del freno de servicio, evitando su fatiga.

Cod: 7880 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

50. ¿Qué ventaja ofrece el retardador llamado retárder"?"

A) Permite que el vehículo carezca de freno de servicio.
B) Permite que el vehículo carezca de freno de estacionamiento.
C) Permite que el vehículo solo necesite sistema de frenado en el eje trasero.
D) Reduce el uso del freno de servicio, evitando su fatiga.

Cod: 7881 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.2

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

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