Comunes / Objetivo 1.3: Test CAP Viajeros – 1

➤ 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. ¿A qué se deben principalmente las pérdidas energéticas que se producen en la transmisión?

A) A la temperatura ambiente.
B) Al rozamiento de sus elementos.
C) A la aerodinámica del vehículo.
D) A la humedad del ambiente.

Cod: 11 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

2. La resistencia a la rodadura en un neumático aumenta…

A) con la reducción de la presión de inflado.
B) con el incremento de la aceleración.
C) con el aumento del consumo de carburante.
D) con el uso del estrangulador del aire.

Cod: 184 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

3. ¿Cuál de estos factores no afecta al ahorro de combustible?

A) El corrector de frenada.
B) Guardar una distancia de seguridad adecuada.
C) Conducir con anticipación.
D) Conducir con tranquilidad.

Cod: 221 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

4. ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es falsa?

A) Para llegar a reducir el consumo, hemos de tener en cuenta el uso correcto del vehículo.
B) Para llegar a reducir el consumo y ahorrar dinero cuando utilizamos el vehículo, hemos de tener en cuenta el estilo de conducción.
C) Para llegar a reducir el consumo, hemos de tener en cuenta el mantenimiento regular del vehículo.
D) Reducir el consumo del vehículo es ecológico, pero con ello no se ahorra dinero.

Cod: 240 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

5. ¿Qué recomendación es conveniente seguir para optimizar el consumo de carburante conduciendo en llano?

A) Presionar poco el pedal de acelerador.

B) Circular en punto muerto siempre que sea posible.

C) Mantener la aguja del tacómetro en la parte derecha de la zona económica, lo más cerca posible del régimen de consumo específico mínimo.

D) Reducir mucho la relación de trasmisión seleccionada.

Cod: 387 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

6. ¿Qué recomendación es conveniente seguir para optimizar el consumo de carburante conduciendo en pendientes ascendentes?

A) Reducir la relación de trasmisión seleccionada si fuera necesario.

B) Mantener la aguja del tacómetro en la parte izquierda de la zona económica.

C) Mantener el pedal acelerador poco pisado.

D) Abrir las ventanillas para que circule el aire libremente.

Cod: 388 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

7. ¿Qué relación general hay entre la resistencia aerodinámica y la velocidad?

A) La resistencia aerodinámica crece el doble que la velocidad.

B) La resistencia aerodinámica crece con el cuadrado de la velocidad.

C) La resistencia aerodinámica no está relacionada con la velocidad.

D) La resistencia aerodinámica decrece con el incremento de la velocidad.

Cod: 391 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

8. La resistencia aerodinámica tiene más influencia en el consumo:

A) a menos de 20 km/h.

B) entre 20 y 40 km/h.

C) entre 40 y 60 km/h.

D) a partir de 60 o 70 km/h.

Cod: 653 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

9. El cambio de los filtros, aceites y bujías, ¿afecta al consumo de combustible?

A) No, solo influyen las bujías.

B) Sí, los tres influyen.

C) No, solo influye la manera de conducir.

D) No, solo influyen los filtros.

Cod: 880 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

10. El funcionamiento del motor implica un consumo de carburante que es función de las resistencias que debe vencer el vehículo. ¿Cuál de los siguientes factores no está directamente relacionado con estas resistencias?

A) La energía termodinámica de los gases del escape.

B) El viento lateral.

C) La velocidad a la que se circula.

D) La pendiente de la carretera.

Cod: 928 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

11. El funcionamiento del motor implica un consumo de carburante que es función de las resistencias que debe vencer el vehículo. ¿Cuál de los siguientes factores no está directamente relacionado con estas resistencias?

A) El coeficiente de rozamiento del asfalto.

B) El viento frontal.

C) El tipo de material empleado en el motor.

D) La pendiente de la carretera.

Cod: 929 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

12. En función de por dónde se circule, se recomiendan unas técnicas indicadas para optimizar el consumo de carburante. ¿Qué se recomienda en pendientes ascendentes?

A) Circular a velocidad constante pisando más acelerador si fuera necesario.

B) Mantener la aguja del tacómetro en la parte derecha de la zona económica.

C) Mantener el pedal acelerador poco pisado.

D) Circular a velocidad creciente hasta llegar a un número de revoluciones por encima de la zona verde del cuentarrevoluciones.

Cod: 1047 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

13. Para ahorrar combustible, ¿cómo deben realizarse en general los cambios de marchas?

A) En los procesos de aceleración, hacer el cambio de la forma más rápida posible, hasta la marcha más larga en la que se pueda circular.

B) En los procesos de aceleración, hacer el cambio lo más tarde posible.

C) Hacia marchas largas, cuando el cuentarrevoluciones se encuentre entre 2.000 y 2.500 r.p.m. en motores diésel.

D) Hacia marchas largas, cuando el cuentarrevoluciones se encuentre entre 3.000 y 3.500 r.p.m. en motores diésel.

Cod: 1140 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

14. Para ahorrar combustible, ¿cómo deben realizarse los cambios de marchas?

A) Hacia marchas más largas, cuando el cuentarrevoluciones entre las 1.500 y 2.000 en motores diésel.

B) Hacia marchas cortas cuando el cuentarrevoluciones se encuentre entre 1.000 y 1.500 revoluciones.

C) Hacia marchas más largas cortas cuando el cuentarrevoluciones se encuentre entre 3.000 y 3.500 revoluciones en motores diésel.

D) Hacia marchas cortas cuando el cuentarrevoluciones supere las 2.000 revoluciones en motores diésel.

Cod: 1142 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

15. Para conseguir ahorro de energía…

A) la relación de arranque debe permitir una salida suave y casi sin acelerar.

B) no es recomendable saltarse velocidades al circular por pendientes.

C) se debe aumentar la energía potencial.

D) se debe mejorar la adherencia y la dirección.

Cod: 1147 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

16. Para optimizar el consumo de carburante se recomienda:

A) aumentar el número de revoluciones.

B) reducir el número de aceleraciones.

C) aumentar el número de aceleraciones.

D) aumentar el régimen de giro.

Cod: 1158 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

17. Para optimizar el consumo de carburante se recomienda:

A) aprovechar las inercias en las pendientes descendentes.
B) aprovechar las inercias en las pendientes ascendentes.
C) aumentar el número de aceleraciones.
D) aumentar el régimen de giro.

Cod: 1159 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

18. Señale la afirmación adecuada para el ahorro de combustible.

A) Al arrancar, esperar unos instantes antes de iniciar la marcha si su vehículo es de gasolina.
B) Al arrancar, iniciar inmediatamente la marcha si su vehículo es de gasolina.
C) Al arrancar, tratar de llegar rápidamente a un régimen de revoluciones alto.
D) Al arrancar, iniciar inmediatamente la marcha si su vehículo es de diésel.

Cod: 1228 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

19. Señale la respuesta correcta.

A) El desgaste de los cojinetes del cigüeñal aumenta el consumo de carburante.
B) Para reducir la contaminación se deben evitar las turbulencias.
C) El cambio del filtro del aire no incide en el consumo de carburante.
D) El cambio del filtro del aire favorece el ahorro de carburante.

Cod: 1266 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

20. Señale la respuesta correcta.

A) Para reducir la contaminación se deben evitar las turbulencias.
B) La bomba de alimentación defectuosa aumenta el consumo de carburante.
C) El cambio de aceite favorece el ahorro de carburante.
D) El cambio de aceite no incide en el consumo de carburante.

Cod: 1267 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

21. Una presión de 2 bares por debajo de la presión fijada por el fabricante del neumático:

A) supone un ahorro de combustible de aproximadamente un 5 %.
B) incide en un consumo extra de combustible de aproximadamente un 7 %.
C) incide en un consumo extra de combustible de aproximadamente un 2 %.
D) no influye en el consumo de carburante.

Cod: 1392 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

22. Una presión en los neumáticos de 2 bares por debajo de la presión fijada por el fabricante:

A) no influye en el consumo de carburante.
B) incide en un consumo extra de carburante de aproximadamente un 7 %, pero solo circulando en llano.
C) incide en un consumo extra de carburante de aproximadamente un 2 %.
D) supone un ahorro de carburante de aproximadamente un 5 % con suelo mojado.

Cod: 1393 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

23. Si el filtro del aire del motor de un automóvil está sucio, el humo que saldrá por el tubo de escape será:

A) de color negro.
B) de color blanco.
C) de color azulado.
D) incoloro.

Cod: 1840 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

24. El filtro del aire debe ser sustituido siguiendo las recomendaciones del fabricante del vehículo ya que, de no hacerlo,:

A) disminuirá el par en rueda.
B) aumentará el consumo de carburante.
C) aumentará el consumo de aire.
D) saldrá humo blanco por el escape.

Cod: 1841 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

25. Un motor consume menos combustible cuando:

A) el motor da su máxima potencia.
B) se utilizan relaciones de marchas cortas.
C) se utilizan relaciones de marchas largas.
D) se circula por una pendiente ascendente.

Cod: 2272 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

26. Un motor consumirá menos combustible si se circula:

A) con marchas largas y el motor poco revolucionado.
B) con marchas largas y el motor revolucionado.
C) con marchas cortas y el motor revolucionado.
D) a altas velocidades.

Cod: 2275 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

27. Un motor consumirá menos combustible si se circula:

A) con marchas cortas.
B) siempre en primera velocidad.
C) aprovechando la inercia del vehículo.
D) a un régimen de revoluciones que permita utilizar el menor par motor posible.

Cod: 2476 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

28. Cuando la presión de un neumático es inferior a la establecida por el fabricante, ¿cuál de las siguientes respuestas es falsa?

A) El vehículo se vuelve inestable.
B) Disminuye la adherencia.
C) Se incrementa el consumo de carburante.
D) Disminuye la cantidad de carburante necesaria para mover el vehículo.

Cod: 2626 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

29. ¿Cuál de las siguientes técnicas indicadas es más correcta para optimizar el consumo de carburante?

A) Circular en punto muerto siempre que sea posible.
B) Usar un adecuado asistente de la dirección.
C) Utilizar el freno solo en casos muy extremos.
D) Evitar la práctica de una conducción basada en continuas aceleraciones.

Cod: 3299 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

30. ¿En qué tiene influencia el estado de los filtros?

A) En el desgaste de los neumáticos.
B) En la seguridad del vehículo.
C) En el desgaste de los frenos.
D) En el consumo de carburante.

Cod: 3669 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

31. ¿Pisando el pedal de freno progresivamente se ahorra energía?

A) Solo si circulamos en llano.
B) No, solo depende de la velocidad del vehículo.
C) No, solo depende de lo rápido que desee detenerlo.
D) Sí, porque recorreremos más metros utilizando parte de la inercia del vehículo.
Cod: 3715 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

32. En el consumo de carburante de un vehículo no influye:

A) el número de revoluciones por minuto del motor.
B) la presión de los neumáticos.
C) la relación de marchas seleccionada en la caja de velocidades.
D) la situación del volante de inercia.
Cod: 4538 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

33. ¿Qué factor no influye en el consumo de carburante de un vehículo?

A) El mantenimiento del vehículo.
B) La capacidad de la batería.
C) El perfil de la carretera.
D) El número de revoluciones por minuto del motor.
Cod: 4540 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

34. ¿Qué factor no influye en el consumo de carburante de un vehículo?

A) La relación de marchas seleccionada en la caja de velocidades.
B) La presión de los neumáticos.
C) La posición del pedal del acelerador.
D) El tipo de batería: con o sin mantenimiento.
Cod: 4541 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

35. ¿Qué afecta al consumo de carburante de un automóvil con motor de combustión?

A) El tipo de bomba de alimentación: de membrana o de émbolo.
B) El tipo de bujías que monte: frías o calientes.
C) El material del que esté construida la carrocería.
D) El mantenimiento del vehículo, las revoluciones por minuto del motor y la relación de marchas seleccionada en la caja de velocidades.
Cod: 4549 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

36. El tipo de caja de velocidades que monte un automóvil, ¿puede influir en el consumo de carburante?

A) Sí, con una caja de velocidades con cambio manual el consumo es mayor.
B) Sí, con una caja de velocidades con cambio manual el consumo es menor.
C) No, salvo cuando el vehículo circula por una pendiente ascendente.
D) No, el consumo no depende del tipo de caja de velocidades.
Cod: 4551 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

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

A) La resistencia de pendiente.
B) La resistencia al consumo.
C) La resistencia al conjunto de la transmisión.
D) La resistencia al movimiento del conjunto dámper-cigüeñal.
Cod: 4564 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

38. ¿Con qué tipo de caja de velocidades el consumo de carburante es mayor?

A) Con las cajas con cambio sincronizado.
B) Con las cajas de toma constante.
C) Con las cajas de toma variable.
D) Con las cajas de cambio automático.
Cod: 4589 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

39. El consumo de carburante es mayor:

A) en marchas largas.
B) en vehículos con cajas de cambios sincronizados.
C) en vehículos ligeros.
D) en vehículos con cajas de cambio automático.
Cod: 4590 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

40. Para ahorrar carburante es preferible utilizar:

A) marchas largas.
B) marchas cortas.
C) vehículos con cajas de cambio automático.
D) una relación de marchas que permita funcionar el motor a altas revoluciones.
Cod: 4591 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

41. La presión de inflado del neumático, ¿influye en el consumo del vehículo?

A) Sí, ya que, si la presión es baja, aumenta el consumo.
B) Sí, ya que, si la presión es baja, disminuye el consumo.
C) No, la presión de inflado solo influye en la adherencia.
D) No, la presión de inflado solo influye en el efecto amortiguador.
Cod: 4592 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

42. La presión de los neumáticos:

A) influye en el consumo.
B) no influye en el consumo.
C) no afecta a la seguridad.
D) no afecta a su desgaste.
Cod: 4594 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

43. El uso que se realice del motor de un automóvil, ¿puede influir en el consumo de carburante?

A) Sí.
B) No, el consumo solo depende de la velocidad.
C) No, el consumo solo depende de la relación de marchas.
D) No, el consumo solo depende de la aerodinámica del vehículo.
Cod: 4596 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

44. En los motores actuales con inyección electrónica, cuando se deja de acelerar, no se pisa el acelerador ni el pedal de embrague y el número de revoluciones por minuto del motor se encuentra por encima del ralentí, el consumo:

A) es igual que al ralentí.
B) es cero.
C) es de un litro cada 100 kilómetros, aproximadamente.
D) dependerá del carburante utilizado.
Cod: 4598 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

45. Como medida de ahorro de carburante, ¿qué actuación, de las que se citan, es correcta?

A) Circular variando constantemente el régimen medio de revoluciones.

B) Utilizar la relación de marchas más alta que sea posible dependiendo de las circunstancias que se den en cada momento.

C) En verano, llevar la presión de inflado de los neumáticos por debajo de la que recomiende el fabricante.

D) Bajar las pendientes con el embrague pisado.

Cod: 4600 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

46. ¿Qué actuación es inadecuada como medida de ahorro de carburante?

A) Circular a un régimen medio de revoluciones procurando que la variación de revoluciones sea lo menor posible.

B) En invierno, circular con una presión de inflado de los neumáticos superior a la recomendada por el fabricante.

C) Bajar las pendientes utilizando el motor como freno.

D) Bajar las pendientes sin acelerar.

Cod: 4603 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

47. Para ahorrar carburante en los vehículos que montan un motor de combustión, al iniciar la marcha es conveniente:

A) acelerar al máximo para que no se cale el motor.

B) mantener el pedal de embrague a la mitad del recorrido.

C) no acelerar o hacerlo mínimamente.

D) hacer patinar el embrague.

Cod: 4611 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

48. En los motores de combustión, si las válvulas de admisión de los cilindros no se cierran en el momento adecuado:

A) se producen pérdidas de potencia, aumentando el consumo de carburante.

B) aumenta la compresión, lo que hace que aumente la potencia.

C) se impide la entrada de aire al interior del cilindro.

D) se aumenta la emisión de gases contaminantes.

Cod: 4615 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

49. Un adecuado funcionamiento del sistema de lubricación, ¿puede influir en el consumo de carburante?

A) No, solo influye en el engrase de las piezas.

B) No, solo puede influir en el gripado o no del motor.

C) Sí, ya que, al disminuirse el rozamiento de las piezas, se reducen las pérdidas de potencia.

D) Sí, pero solo en los motores de dos tiempos.

Cod: 4618 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

50. El funcionamiento del sistema de refrigeración de un motor, ¿influye en el consumo de carburante?

A) Sí, ya que, si el motor no alcanza la temperatura adecuada de funcionamiento, aumenta el consumo de carburante.

B) Sí, ya que, si el motor alcanza la temperatura adecuada de funcionamiento, aumenta el consumo de carburante.

C) No, el sistema de refrigeración sirve únicamente para evitar que el motor se gripe.

D) No, el sistema de refrigeración sirve únicamente para evitar el deterioro del aceite.

Cod: 4627 | 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:B			2:A			3:A			4:D			5:A			6:A			7:B			8:D			9:B			10:A		
11:C			12:B			13:A			14:A			15:A			16:B			17:A			18:B			19:D			20:C		
21:C			22:C			23:A			24:B			25:C			26:A			27:C			28:D			29:D			30:D		
31:D			32:D			33:B			34:D			35:D			36:B			37:A			38:D			39:D			40:A		
41:A			42:A			43:A			44:B			45:B			46:B			47:C			48:A			49:C			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