Comunes / Objetivo 1.3: Test CAP Viajeros – 6

➤ 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. ¿Qué resistencias, entre otras, intervienen en el movimiento de los vehículos?

A) La resistencia al agarre del neumático y del movimiento de los órganos móviles de la distribución.
B) La resistencia del perfil de la carretera y del movimiento de los órganos móviles del motor.
C) La resistencia de la transmisión, entre otras.
D) La resistencia a la rodadura y a la aerodinámica.

Cod: 5116 | 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 material del que esté construida la carrocería.
B) del mantenimiento que se realice al vehículo, el perfil de la carretera y la posición del pedal del acelerador.
C) del poder calorífico del octanaje del gasoil.
D) del montaje de frenos de tambor.

Cod: 5128 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

3. 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

4. Entre los factores que influyen en el consumo de carburante de un vehículo pesado provisto de un motor de combustión se encuentra:

A) el tipo de bujías que monte: frías o calientes.
B) el mantenimiento que se realice al vehículo, el perfil de la carretera y la aerodinámica del vehículo.
C) el material del que esté construida la carrocería.
D) el tipo de bomba de alimentación: de membrana o de émbolo.

Cod: 5132 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

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

A) el montaje de frenos de disco.

B) el tipo de ralentizador que monte el vehículo.

C) el mantenimiento que se realice al vehículo, el perfil de la carretera y el estado en el que se encuentre el filtro del aire del sistema de alimentación.

D) el montaje de frenos de tambor.

Cod: 5133 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

6. 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

7. Conducir utilizando la relación de marchas más alta que sea posible, dependiendo de la velocidad a la que se circule, tiene como ventaja:

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

B) no tener que comprobar la presión de inflado de los neumáticos, salvo en caso de pinchazo.

C) un menor consumo de carburante.

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

Cod: 5136 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

8. 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

9. 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

10. 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

11. 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

12. ¿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

13. ¿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

14. ¿Qué factor no tiene influencia en el consumo de carburante?

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) Los elementos de seguridad pasiva que monte el vehículo.
Cod: 5580 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

15. Realizar una conducción encaminada a la optimización del consumo de carburante:

A) no reduce significativamente el consumo.
B) aumenta las emisiones de gases contaminantes.
C) mejora la seguridad en la circulación.
D) aumenta la contaminación acústica.
Cod: 6181 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

16. ¿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

17. ¿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

18. 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

19. 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

20. 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 el cuentarrevoluciones para saber en qué momento se debe cambiar de marcha.

D) acelerar en vacío cuando se arranca el motor para que este alcance la temperatura adecuada en el menor tiempo posible.

Cod: 6502 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

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

A) conocer determinadas características mecánicas del vehículo.

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

C) bajar las pendientes con el motor parado.

D) acelerar en vacío cuando se arranca el motor para que este alcance la temperatura adecuada en el menor tiempo posible.

Cod: 6504 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

22. 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

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

A) Aprovechar la inercia del vehículo.

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

Cod: 6509 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

24. ¿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

25. Al aproximarse a un semáforo en rojo, poner la palanca del cambio en punto muerto y dejar rodar el vehículo una larga distancia hasta que se detiene, ¿es una buena medida de ahorro?

A) Sí, ya que en punto muerto el consumo es mínimo.

B) Sí, ya que, en los motores actuales de inyección electrónica, en punto muerto el consumo es nulo.

C) Esta actuación no influye en el consumo.

D) No.

Cod: 6516 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

26. Con la reducción de la presión de inflado de un neumático:

A) se reduce el consumo de carburante.

B) se aumenta el consumo de carburante.

C) se reduce el consumo de carburante, pero se aumenta la deriva del neumático.

D) se aumenta el consumo de carburante aunque disminuye la deriva del neumático.

Cod: 6518 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

27. 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

28. 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

29. 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

30. ¿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

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

A) La resistencia aerodinámica.
B) La resistencia a la combustión del carburante.
C) La resistencia calórica de los elementos frenantes.
D) La resistencia del árbol de levas.
Cod: 6549 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

32. ¿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

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

A) Que no influye en el consumo ni en la estabilidad del vehículo.
B) Que no influye en el consumo, pero sí en la estabilidad del vehículo.
C) Que influye en el consumo, pero no en la estabilidad del vehículo.
D) Que influye en el consumo y en la estabilidad del vehículo.
Cod: 6562 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

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

A) La resistencia aerodinámica, la resistencia a la rodadura, la termorresistencia y la resistencia a la pendiente.
B) La resistencia aerodinámica, la resistencia a la rodadura y la termorresistencia.
C) La resistencia aerodinámica, la termorresistencia y la resistencia a la pendiente.
D) La resistencia aerodinámica, la resistencia a la rodadura y la resistencia a la pendiente.
Cod: 6573 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

35. Según se aumenta la velocidad de un vehículo pesado, ¿aumenta también el consumo de carburante?

A) Sí, aumentando el consumo en la misma proporción.
B) Sí, aumentando el consumo en mayor proporción que la velocidad.
C) Sí, aunque el consumo aumenta en menor proporción.
D) No, el consumo solo depende del coeficiente aerodinámico del vehículo.
Cod: 6574 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

36. En un vehículo pesado, ¿la resistencia a la rodadura depende del trabajo de flexión de los neumáticos?

A) Sí, cuanto menor sea el trabajo de flexión, mayor será la resistencia a la rodadura.
B) Sí, cuanto menor sea el trabajo de flexión, menor será la resistencia a la rodadura.
C) Sí, por este motivo, cuando la presión de inflado es baja, disminuye el consumo de carburante.
D) No.
Cod: 6576 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

37. La resistencia a la rodadura de un neumático, ¿depende del rozamiento del aire en la rueda?

A) Sí.

B) No, el rozamiento producido por el aire solo influye en la resistencia aerodinámica.

C) Solo cuando se trata de neumáticos de perfil bajo.

D) Solo cuando se trata de neumáticos sin cámara.

Cod: 6577 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

38. Circular con un neumático con la presión de inflado inferior a la recomendada por el fabricante hace que aumente el consumo de carburante porque:

A) el trabajo de flexión de los neumáticos es menor.

B) el trabajo de flexión de los neumáticos es mayor.

C) disminuye la fricción en el rodamiento de la rueda.

D) la resistencia aerodinámica de la rueda disminuye.

Cod: 6579 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

39. ¿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

40. En aquellos camiones que poseen la caja de carga abierta, o en autobuses de dos pisos con el piso superior descubierto, el consumo de carburante:

A) no varía.

B) aumenta.

C) disminuye.

D) disminuye, pero solo si se circula por vías interurbanas.

Cod: 6585 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

41. 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

42. En general, circular con una relación de marchas altas:

A) no influye en el consumo de carburante y, además, produce deterioros mecánicos.

B) no influye en el consumo de carburante aunque reduce los deterioros mecánicos.

C) aumenta el consumo de carburante.

D) disminuye el consumo de carburante.

Cod: 6587 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

43. La presión de inflado de los neumáticos, ¿influye en el consumo de carburante?

A) No.

B) Solo cuando se circula a altas velocidades.

C) Sí, con una presión de inflado inferior a la recomendada por el fabricante, el consumo es mayor.

D) Sí, con una presión de inflado inferior a la recomendada por el fabricante, el consumo es menor.

Cod: 6588 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

44. 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

45. ¿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

46. ¿Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta?

A) La velocidad y el consumo no están relacionados.
B) La velocidad y el consumo solo están relacionados cuando se trata de vehículos ligeros.
C) A mayor velocidad mayor consumo.
D) A mayor velocidad menor consumo.
Cod: 6591 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

47. Para facilitar el paso del aire alrededor del vehículo y, por tanto, no aumentar el consumo de carburante, ¿qué es conveniente?

A) Circular con los cristales de las ventanillas subidos.
B) Dar más presión a los neumáticos para que la adherencia a la calzada sea menor.
C) Dar más presión a los neumáticos para que la adherencia a la calzada sea mayor.
D) Dar menos presión a los neumáticos para que la adherencia a la calzada sea menor.
Cod: 6593 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

48. Si para calentar el motor de su vehículo se dan fuertes acelerones, ¿es una actuación correcta?

A) Sí, porque limpia el tubo de escape de residuos.
B) Sí, porque la mayor cantidad de combustible limpia rápidamente las paredes de los cilindros.
C) No, porque aumenta el consumo de combustible y puede dañar los cilindros cuyas paredes están casi sin aceite.
D) Sí, sobre todo en invierno.
Cod: 6597 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

49. El consumo de combustible, ¿depende del estilo de conducción?

A) Sí, aunque afecta mínimamente.
B) Sí, y es un factor muy importante.
C) No, solo depende de la velocidad a la que se circule.
D) No, solo depende del tipo de carburante que utilice el vehículo.
Cod: 6603 | Norma: Sin referencia | Cat: Comunes: Objetivo 1.3

50. Si circula con su vehículo sobrecargado…

A) aumenta el consumo de carburante.
B) disminuye la estabilidad y la distancia de frenado.
C) aumenta la estabilidad y la distancia de frenado.
D) disminuye el tiempo de reacción.
Cod: 6604 | 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:B			3:D			4:B			5:C			6:D			7:C			8:A			9:D			10:C		
11:B			12:B			13:B			14:D			15:C			16:B			17:C			18:A			19:D			20:C		
21:A			22:C			23:D			24:B			25:D			26:B			27:B			28:A			29:B			30:D		
31:A			32:D			33:D			34:D			35:B			36:B			37:A			38:B			39:C			40:B		
41:B			42:D			43:C			44:B			45:C			46:C			47:A			48:C			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