Viajeros / Objetivo 1.6: 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. ¿En qué puede convertir la velocidad de giro del cigüeñal el conductor de un autobús mediante la caja de cambios, a través de las diferentes relaciones de engranajes?

A) En aceleración del embrague.
B) En distintas velocidades de giro en las ruedas.
C) En energía potencial.
D) En calor termodinámico.

Cod: 8118 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

2. ¿Cómo se le denomina a la caja de cambios?

A) Caja de velocidades.
B) Caja primaria.
C) Caja secundaria.
D) Caja de embrague.

Cod: 8119 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

3. El incremento del número de marchas en un autobús:

A) facilita el cambio con una disminución del par.
B) empeora el cambio pues es más complicado.
C) facilita el cambio con un incremento del par.
D) empeora el cambio pues se adquiere menos potencia.

Cod: 8120 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

4. ¿Qué es la carga útil de un autobús?

A) Es la masa que puede transportar el vehículo, resultante de restar la tara del mismo de su Masa Máxima Autorizada.
B) Es la masa que se alcanza con aceleración máxima.
C) Es la masa que se alcanza con aceleración mínima.
D) Es la masa que se alcanza con velocidad máxima.

Cod: 8121 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

5. ¿De qué depende fundamentalmente la utilización de la caja de cambios?

A) De la velocidad del autobús, solamente.
B) Del tipo de neumáticos.
C) De la velocidad del autobús y de las prestaciones del motor.
D) De las prestaciones del motor, solamente.
Cod: 8122 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

6. Cuando la utilización de la caja de cambios del autobús permite circular con la aguja de las revoluciones en la zona de par máximo del motor:

A) se incrementa la aceleración.
B) se disminuye la velocidad.
C) se aprovecha al máximo el empuje del motor.
D) se obtiene el máximo consumo.
Cod: 8123 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

7. ¿Qué sucede si se circula con la aguja de las revoluciones en la zona de par máximo del motor?

A) Se aprovecha al mínimo el empuje del motor.
B) Se obtiene el menor consumo.
C) Se tarda más tiempo.
D) Se circula peor en época de lluvia.
Cod: 8124 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

8. Cada vez que se realiza un cambio durante la subida de una pendiente, existe un instante en el que el autobús pierde potencia. ¿En qué se traducen estas pérdidas de potencia?

A) En una disminución de la temperatura.
B) En una reducción de velocidad.
C) En un aumento de la resistencia de rozamiento.
D) Esta acción no tiene ningún tipo de consecuencia.
Cod: 8125 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

9. Cada vez que se realiza un cambio durante la subida de una pendiente, existe un instante en el que el autobús pierde potencia. ¿De qué dependen estas pérdidas de potencia?

A) De la experiencia del conductor.
B) De la inclinación de la pendiente y de la masa del vehículo.
C) Del aumento del flujo de refrigeración.
D) De la disminución de la temperatura.
Cod: 8126 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

10. La carga útil de un autobús es:

A) la masa que se alcanza con aceleración máxima.
B) la masa que puede transportar el vehículo, resultante de restar la tara del mismo de su Masa Máxima Autorizada.
C) la masa máxima para la utilización del vehículo con carga en circulación por las vías públicas.
D) la masa máxima por eje basada en su construcción y especificada por el fabricante.
Cod: 8127 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

11. La carga que puede transportar un autobús, resultante de restar la tara de su Masa Máxima Autorizada, se denomina:

A) carga máxima autorizada.

B) carga máxima técnicamente admisible.

C) carga útil.

D) carga máxima residual.

Cod: 8128 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

12. ¿En qué momento se produce el deslizamiento de un neumático?

A) Cuando llueve mucho.

B) Cuando la velocidad angular o de giro de la rueda no coincide con la velocidad lineal del autobús.

C) Cuando la velocidad angular o de giro de la rueda coincide con la velocidad lineal del autobús.

D) Cuando está nevando.

Cod: 8129 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

13. Cuantos menos cambios de marcha realice el conductor de un autobús durante una subida…

A) más veces se perderá velocidad, más veces se tendrá que recuperar y, por tanto, se llegará más tarde a la cumbre.

B) más veces se perderá velocidad, más veces se tendrá que recuperar y, por tanto, se llegará antes a la cumbre.

C) menos veces se perderá velocidad, menos veces se tendrá que recuperar y, por tanto, se llegará más tarde a la cumbre.

D) menos veces se perderá velocidad, menos veces se tendrá que recuperar y, por tanto, se llegará antes a la cumbre.

Cod: 8130 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

14. Cuantos menos cambios de marcha realice el conductor de un autobús durante una subida…

A) más veces se perderá velocidad, más veces se tendrá que recuperar y se aumentará el consumo.

B) más veces se perderá velocidad, más veces se tendrá que recuperar y se reducirá el consumo.

C) menos veces se perderá velocidad, menos veces se tendrá que recuperar y se aumentará el consumo.

D) menos veces se perderá velocidad, menos veces se tendrá que recuperar y se reducirá el consumo.

Cod: 8131 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

15. Cuantos menos cambios de marcha realice el conductor de un autobús durante una subida…

A) llegará más tarde a la cumbre habiendo consumido más.

B) llegará más tarde a la cumbre habiendo consumido menos.

C) llegará antes a la cumbre habiendo consumido más.

D) llegará antes a la cumbre habiendo consumido menos.

Cod: 8132 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

16. En un autobús, 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: 8133 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

17. En un autobús, el desgaste prematuro de los neumáticos es un fenómeno típico:

A) de la sobrecarga en el eje delantero, no así del eje trasero.

B) de la sobrecarga en los ejes delantero y trasero.

C) de la sobrecarga en el eje trasero, no así del eje delantero.

D) El desgaste prematuro de los neumáticos no produce sobrecarga sobre ningún eje.

Cod: 8141 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

18. El sobrecalentamiento de los neumáticos de un autobús es un fenómeno típico:

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) provocado por el desgaste prematuro de los neumáticos.

Cod: 8142 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

19. El incorrecto comportamiento del autobús durante el frenado es un fenómeno típico:

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: 8143 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

20. ¿Qué fenómeno es típico de una sobrecarga en el eje delantero de un autobús?

A) El sobrecalentamiento de los frenos.

B) El esfuerzo excesivo para la suspensión trasera.

C) La suavidad de la dirección del vehículo.

D) La falta de apoyo en el eje delantero.

Cod: 8144 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

21. ¿Qué fenómeno es típico en una sobrecarga del eje delantero del autobús?

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: 8145 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

22. ¿Qué fenómeno es típico de una sobrecarga en el eje trasero del autobús?

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: 8146 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

23. ¿Qué fenómeno es típico en una sobrecarga del eje trasero del autobús?

A) El sobrecalentamiento de los frenos.

B) El esfuerzo excesivo para la suspensión trasera y la repercusión de golpes en el chasis.

C) La dureza en la dirección del vehículo.

D) El esfuerzo excesivo para la suspensión delantera.

Cod: 8147 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

24. Si la suma de fuerzas y pares a las que puede estar sometido un autobús fuese igual a 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: 8148 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

25. Si la suma de fuerzas y pares a las que puede estar sometido un autobús 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: 8149 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

26. Cuando un autobús 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: 8150 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

27. Cuando un autobús 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: 8151 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

28. ¿Cuál de las siguientes fuerzas intervienen en el movimiento de un autobús?

A) La fuerza mayor.

B) La fuerza menor.

C) La fuerza motriz.

D) La fuerza nula.

Cod: 8152 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

29. De las siguientes fuerzas, ¿cuál interviene en el movimiento de un autobús?

A) La fuerza mayor.

B) La fuerza de frenado.

C) La fuerza menor.

D) La fuerza nula.

Cod: 8153 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

30. ¿Qué fuerzas intervienen en un autobús?

A) La fuerza menor.

B) La fuerza mayor.

C) La fuerza nula.

D) La fuerza de guiado lateral.

Cod: 8154 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

31. ¿Cuál de las siguientes fuerzas intervienen en un autobús?

A) La fuerza de adherencia.
B) La fuerza mayor.
C) La fuerza menor.
D) La fuerza nula.
Cod: 8155 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

32. De las siguientes fuerzas, ¿cuál interviene en el movimiento de un autobús?

A) La fuerza de hipótesis.
B) La fuerza electromagnética.
C) La fuerza de compresión.
D) La fuerza motriz.
Cod: 8156 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

33. ¿En qué consiste la fuerza de adherencia?

A) Es la que conserva la dirección del autobús.
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: 8157 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

34. ¿En qué consiste la fuerza de frenado?

A) Es la que conserva la dirección del autobús.
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: 8158 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

35. ¿En qué consiste la fuerza de guiado lateral?

A) Es la que conserva la dirección del autobús.
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: 8159 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

36. Si la resultante de las fuerzas de frenado y de guiado lateral se encuentran dentro del circulo de Kamm, el autobús:

A) pierde estabilidad.
B) es imposible de controlar.
C) puede dirigirse sin problemas.
D) sufre un accidente.
Cod: 8160 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

37. 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: 8161 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

38. ¿Cuándo se produce la resistencia a la aceleración?

A) Al frenar el autobús, solamente.
B) Al acelerar el autobús, solamente.
C) Al cambiar de marcha.
D) Al acelerar o frenar el autobús.
Cod: 8162 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

39. La fuerza centrífuga es la fuerza que tiende a:

A) empujar al autobús hacia el interior de la curva que está trazando.
B) detener al autobús al entrar en una curva.
C) empujar al autobús hacia el exterior de la curva que está trazando.
D) mantener al autobús en línea recta al entrar en una curva.
Cod: 8166 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

40. De los siguientes factores, ¿cuál influye en el grado de rozamiento?

A) La presión de los neumáticos.
B) La pendiente de la calzada.
C) El tamaño del frontal del autobús.
D) El diseño de las superficies del autobús.
Cod: 8167 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

41. La resistencia del aire sobre el movimiento del autobús, ¿qué dos efectos tiene?

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: 8168 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

42. La fuerza que opone resistencia al movimiento entre la superficie de los neumáticos de un autobús y la calzada se denomina:

A) aceleración.
B) rozamiento.
C) inercia.
D) deceleración.
Cod: 8169 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

43. ¿Por qué se produce resistencia al acelerar o frenar el autobús?

A) Porque aumentan las turbulencias.
B) Porque el rozamiento se hace más intenso.
C) Por la deceleración.
D) Debido a la inercia de la masa del vehículo.
Cod: 8170 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

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

A) El grado de la pendiente y la masa total del autobús.
B) El grado de la pendiente y la climatología.
C) El firme de la pendiente y el volumen de los equipajes.
D) La fuerza de tracción.
Cod: 8171 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

45. ¿Cuántas velocidades suelen tener los autobuses 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: 8172 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

46. Respecto a la caja de cambios de un autobús, ¿por qué la mejor zona de utilización es la cercana al par máximo?

A) Porque se aprovecha al máximo el empuje del motor, aunque el consumo sea alto.

B) Porque en esa zona la potencia también es la máxima, con un consumo intermedio.

C) Porque en esa zona la relación entre la potencia y el par es máxima, lo que asegura una velocidad mayor.

D) Porque se aprovecha al máximo el empuje del motor con el menor consumo.

Cod: 8173 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

47. Si el conductor de un autobús observa que pierde velocidad al subir una pendiente, ¿cómo deberá proceder?

A) Cambiando a una marcha más corta e intentando saltarse algunas marchas con el fin de reducir el número de cambios.

B) Realizando cuantos más cambios de marcha mejor hasta llegar a las marchas más cortas.

C) Pisando el acelerador lo más posible para que no necesite cambiar de marcha el vehículo.

D) No cambiando a una marcha más corta, en ningún caso, pues en el momento del cambio se pierde velocidad.

Cod: 8174 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

48. ¿Qué sucede cada vez que se realiza un cambio de marcha en un autobús que circula en una pendiente ascendente?

A) Que pierde potencia.

B) Que gana velocidad.

C) Que gana potencia.

D) Que pierde potencia y gana velocidad.

Cod: 8175 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

49. Para garantizar una buena seguridad y maniobrabilidad del autobús, ¿qué porcentaje del peso del vehículo debería descansar sobre los ejes con dirección?

A) Al menos, un 20 %.

B) Al menos, un 15 %.

C) Nunca más del 10 %.

D) Siempre, un 5 %.

Cod: 8176 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

50. ¿Qué es la carga útil de un autobús?

A) La masa resultante de restar la tara de la Masa Máxima Autorizada.

B) La masa del autobús con su equipo fijo autorizado.

C) La masa de los equipajes que caben en el autobús.

D) La suma de la tara y la masa de los pasajeros.

Cod: 8177 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

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