Viajeros / Objetivo 1.6: Test CAP Viajeros – 8

➤ 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 autobús, ¿qué consecuencias tendrá una sobrecarga del eje de dirección?

A) Puede hacer demasiado ligera la conducción.
B) Puede hacer pesada la conducción, dañar el eje y los neumáticos.
C) Puede hacer pesada la conducción y reducir el consumo de combustible.
D) Puede desequilibrar la conducción.

Cod: 8183 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

2. ¿Puede ser conveniente saltarse una o varias velocidades al conducir un autobús?

A) Sí, tanto circulando en pendientes ascendente como descendentes.
B) Solo durante una frenada de emergencia.
C) No, las velocidades deben introducirse de forma correlativa en todos los casos.
D) Saltarse la correlación de velocidades es una medida antieconómica e insegura.

Cod: 8184 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

3. El sistema de suspensión de un autobús:

A) tiene influencia sobre su estabilidad.
B) no tiene influencia en el desplazamiento de los pasajeros o de sus equipajes.
C) tiene influencia sobre el mantenimiento de la presión de los neumáticos.
D) no tiene influencia sobre la confortabilidad de los pasajeros.

Cod: 8185 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

4. ¿Cómo afecta a la estabilidad del autobús el correcto uso del freno de servicio?

A) Aumentando la distancia de frenado.
B) Disminuyendo la eficacia de frenado.
C) Evitando el desplazamiento excesivo de los pasajeros o del equipaje.
D) Provocando un desplazamiento excesivo de los pasajeros o del equipaje.

Cod: 8186 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

5. De las que se citan, ¿qué fuerzas se aplican a un autobús en movimiento?

A) La fuerza motriz y la fuerza de frenado.
B) La fuerza de guiado atemporal y la fuerza de fricción.
C) La fuerza de la aceleración es la única fuerza que se aplica al movimiento de un autobús.
D) Las fuerzas de superviraje y de infraviraje.
Cod: 8187 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

6. ¿Cuál es la fuerza más conocida de las que intervienen en un autobús?

A) La fuerza de atracción terrestre o gravedad.
B) La fuerza de ingravidez.
C) La fuerza atemporal.
D) La resistencia motriz.
Cod: 8188 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

7. De las que se citan, ¿qué fuerzas se aplican a un autobús en movimiento?

A) La fuerza electromotriz.
B) La fuerza intermolecular.
C) La fuerza termotecnia lateral.
D) Las fuerzas de guiado lateral que conservan la dirección del vehículo.
Cod: 8189 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

8. Un autobús en movimiento está expuesto a:

A) fuerzas impares diferentes.
B) fuerzas y pares iguales.
C) diferentes fuerzas y pares.
D) diferentes fuerzas impares.
Cod: 8190 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

9. ¿Qué fuerza intervine en el movimiento de un autobús?

A) La fuerza segmentarial cónica.
B) La fuerza intermolecular.
C) La fuerza electromotriz.
D) La fuerza de adherencia que resulta de la fricción y de la atracción.
Cod: 8191 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

10. En el movimiento de un autobús…

A) no son aplicables los pares de las ruedas y pares de inercia.
B) interviene la fuerza de molaridad.
C) no es aplicable la fuerza de la atracción terrestre.
D) interviene la resistencia aerodinámica o resistencia del aire.
Cod: 8192 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

11. La sobrecarga de los ejes de un autobús…

A) puede tener efectos negativos al frenar.
B) afecta considerablemente a la fuerza termotecnia lateral.
C) acrecienta el efecto positivo de una pendiente ascendente.
D) puede tener efectos positivos para controlar la velocidad.
Cod: 8193 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

12. La sobrecarga de los ejes de un autobús…

A) puede tener efectos negativos al controlar la velocidad.
B) acrecienta el efecto positivo de una pendiente ascendente.
C) hace que el centro de gravedad sea más estable.
D) ayuda a controlar la velocidad durante una pendiente descendente prolongada.
Cod: 8194 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

13. ¿Puede provocar efectos negativos la sobrecarga de alguno de los ejes de un autobús?

A) Sí.
B) No.
C) Sí, pero solamente si el eje que se sobrecarga es alguno de los delanteros.
D) Sí, pero solamente si el eje que se sobrecarga es alguno de los traseros.
Cod: 8195 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

14. La sobrecarga de alguno de los ejes de un autobús…

A) produce el efecto de descenso térmico de temperatura.
B) provoca un aumento en la distancia de detención.
C) afecta positivamente en un aumento de la tracción.
D) reduce el efecto que provoca una pendiente descendente sobre la disminución de la velocidad del vehículo.
Cod: 8196 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

15. La sobrecarga de alguno de los ejes de un autobús, ¿puede provocar un aumento de la distancia de detención?

A) Sí.
B) No, puesto que la masa no afecta a la distancia de reacción.
C) Sí, pero solamente si el eje que se sobrecarga es alguno de los delanteros.
D) Sí, puesto que la masa afecta directamente a la distancia del tiempo de reacción del conductor.
Cod: 8197 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

16. La sobrecarga en el eje delantero de un autobús…

A) puede afectar en el aumento de la tracción.
B) provoca exceso de peso sobre el eje de dirección y puede hacer pesada la conducción.
C) disminuye la fuerza termotecnia lateral.
D) provoca una reducción de la distancia de detención.
Cod: 8198 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

17. La resistencia que opone el aire al movimiento de un autobús puede denominarse como:

A) resistencia aerodinámica.
B) fuerza segmentarial cónica.
C) fuerza de molaridad.
D) fuerza de consumo.
Cod: 8199 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

18. La deriva del neumático de un autobús es la variación:

A) de la velocidad de giro del neumático.

B) de la trayectoria como consecuencia de la deformación de la llanta y que afecta al apoyo de la cubierta.

C) de la trayectoria como consecuencia de la deformación del dibujo del neumático y que, en ningún caso, afecta al apoyo de la cubierta.

D) de la trayectoria como consecuencia de la deformación del flanco del neumático y que afecta al apoyo de la cubierta.

Cod: 8200 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

19. Para lograr poner en movimiento un autobús…

A) se requiere un mínimo de esfuerzo.

B) se requiere una fuerza facilitada por el acelerador.

C) la fuerza facilitada por el motor deberá ser superior a la fuerza resistente que opone el vehículo.

D) se requiere una fuerza que es proporcionada por la caja de cambios.

Cod: 8201 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

20. Cuando la fuerza disponible para poner en movimiento un autobús es inferior a la fuerza resistente que se opone al movimiento:

A) el motor se calará.

B) el vehículo solo se pondrá en movimiento si la pendiente es inferior al 15 %.

C) el vehículo solo se pondrá en movimiento si la pendiente es inferior al 5 %.

D) el vehículo se comenzará a mover normalmente.

Cod: 8202 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

21. Cuando la masa del autobús es elevada durante la circulación en una pendiente ascendente…

A) se requiere más esfuerzo para mover el vehículo y se tendrán que realizar más cambios de marcha.

B) se requiere menor esfuerzo para mover el vehículo y se tendrán que realizar más cambios de marcha.

C) se requiere mayor esfuerzo para mover el vehículo y se tendrán que realizar menos cambios de marcha.

D) se requerirá el mismo esfuerzo para mover el vehículo y la misma utilización de marchas que durante una pendientes descendente.

Cod: 8203 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

22. Cuantos más cambios realice el conductor de un autobús durante una subida…

A) menos veces se perderá velocidad.

B) menos veces se tendrá que recuperar la velocidad.

C) más veces se perderá velocidad.

D) se llegará antes a la cima habiendo consumido menos.

Cod: 8204 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

23. ¿Qué se debe comprobar para saber si se puede transportar una determinada masa?

A) La masa de las personas y de sus equipajes usando el teorema de Kant para comprobarlo.

B) Que el vehículo disponga de una carga útil suficiente para la cantidad de personas y equipajes que va a transportar.

C) Comprobar, mediante una simulación con paquetes definidos para tal fin, que el vehículo dispone del espacio suficiente.

D) Realizar un cálculo de la masa sustancial de los pasajeros y sus equipajes.

Cod: 8205 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

24. Para poder realizar un transporte de viajeros, ¿qué se debe calcular?

A) Si se dispone de espacio suficiente, mediante una simulación con bultos definidos para tal fin.
B) El peso indeterminado de los viajeros.
C) La cantidad de personas que se pueden transportar.
D) El centro de gravedad.
Cod: 8206 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

25. ¿Qué se debe comprobar para saber si se puede transportar una determinada cantidad de personas?

A) La masa insustancial de las personas.
B) El centro de gravedad.
C) Los trámites administrativos.
D) Que se dispone del espacio y el acondicionamiento necesario para alojar correctamente a las personas transportadas.
Cod: 8207 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

26. La sobrecarga de alguno de los ejes de un autobús…

A) aumenta la fuerza atemporal.
B) puede tener efectos negativos durante la frenada.
C) puede tener efectos positivos para el control de la velocidad.
D) puede tener efectos negativos sobre las capacidades del conductor.
Cod: 8208 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

27. La sobrecarga de alguno de los ejes de un autobús…

A) no puede dañar el eje de dirección.
B) no puede dañar a los neumáticos.
C) no afecta a la tracción.
D) provoca efectos negativos en la conducción y seguridad del vehículo.
Cod: 8209 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

28. De las fuerzas que se citan, ¿cuál se aplica a un autobús en movimiento?

A) La fuerza de adherencia.
B) La fuerza de reducción.
C) La fuerza nula.
D) La fuerza de progresión.
Cod: 8210 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

29. De las que se citan, ¿cuál constituye una resistencia al avance del autobús?

A) La resistencia al rozamiento.
B) La fuerza de deceleración.
C) La resistencia de la climatología adversa.
D) La resistencia a la potencia.
Cod: 8211 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

30. ¿Cuál de los siguientes factores puede hacer variar el grado de rozamiento?

A) El estado y superficie de las zapatas.
B) La distancia de la frenada.
C) El peso del autobús.
D) La velocidad de trasferencia de masas.
Cod: 8212 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

31. ¿De qué factores depende la energía acumulada por un autobús en movimiento?

A) De la masa del vehículo y de la velocidad.
B) De la velocidad y de la resistencia del aire.
C) De la Masa Máxima Autorizada del vehículo.
D) De la evacuación del calor en los sistemas de frenado.

Cod: 8213 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

32. Para poder calcular la carga útil de un autobús, es necesario:

A) sumar su MMA a su TARA.
B) restar la TARA de su MMA.
C) restar la MMA de la TARA.
D) cargar el vehículo en una báscula, en todo caso.

Cod: 8214 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

33. La energía acumulada de un autobús que se encuentra en movimiento dependerá:

A) del estado y de la superficie de las zapatas.
B) del estado de los neumáticos.
C) de la masa del vehículo y de la velocidad.
D) de la velocidad solamente.

Cod: 8215 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

34. En el momento de la frenada, ¿qué puede evitar una transferencia excesiva de masas de un eje a otro?

A) El peso del conductor.
B) Solamente una correcta distribución de los pasajeros.
C) Solamente una correcta estiba de los equipajes.
D) La correcta distribución de los pasajeros y estiba de los equipajes.

Cod: 8216 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

35. Para garantizar que el autobús reaccione correctamente durante una frenada, ¿qué se tendrá en cuenta respecto a su centro de gravedad?

A) Que el centro de gravedad esté lo más bajo posible.
B) Que el centro de gravedad esté situado lo más a la izquierda posible del vehículo.
C) Que el centro de gravedad esté lo más alto posible.
D) Que el centro de gravedad esté situado lo más a la derecha posible del vehículo.

Cod: 8217 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

36. ¿Cómo se denominan las acciones o influencias que modifican el estado de movimiento o de reposo de un autobús?

A) Fuerzas.
B) Resistencias.
C) Resortes.
D) Facultades.

Cod: 8218 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

37. ¿Cómo se denominan los diversos elementos que se oponen al movimiento del autobús?

A) Fuerzas.
B) Resistencias.
C) Resortes.
D) Facultades.

Cod: 8219 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

38. De las que se citan, ¿cuál constituye una de las resistencias al avance del autobús?

A) Resistencia de los rodamientos.
B) Resistencia a la entrada de oxigeno en la admisión.
C) Resistencia a la pendiente.
D) Resistencia de los materiales del chasis del vehículo.

Cod: 8220 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

39. De los factores que se citan, ¿cuál puede hacer variar el grado de rozamiento?

A) La potencia del motor.
B) Las previsiones meteorológicas.
C) La forma de conducir.
D) El estado y superficie de la calzada.

Cod: 8221 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

40. De las siguientes actuaciones que realiza el conductor de un autobús, ¿cuál es correcta para reducir la resistencia a la aceleración?

A) Provocar aceleraciones excesivas, sobre todo en los arranques.
B) Reducir la presión de los neumáticos.
C) Mantener la distancia de seguridad para evitar frenadas bruscas.
D) Utilizar los frenos asiduamente, sobre todo en pendientes ascendentes.

Cod: 8222 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

41. ¿Cuál de los siguientes efectos es típico de una sobrecarga en el eje trasero del autobús?

A) El desgaste normal de la banda de rodadura de los neumáticos.
B) Los esfuerzos excesivos para la suspensión trasera.
C) La falta de apoyo en el eje trasero.
D) La dureza en la dirección del vehículo.

Cod: 8223 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

42. La tara de un autobús es:

A) la masa del autobús en vacío.
B) la masa de los pasajeros que puede transportar legalmente.
C) la masa del equipaje que puede transportar legalmente.
D) la suma de las masas de vehículo, pasajeros y equipaje que puede transportar legalmente.

Cod: 8652 | Norma: RD 2822/1998 Anexo IX, 1 | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

43. ¿Cuándo se producirá un desplazamiento de los ocupantes o sus equipajes hacia atrás?

A) En las curvas.
B) En los frenazos.
C) En las pendientes.
D) En los acelerones.

Cod: 65092 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

44. Una caja de cambio automático cambia de marcha:

A) cuando el conductor acciona el pedal del embrague.
B) en función de la velocidad programada por el conductor.
C) sin necesidad de la intervención del conductor.
D) cuando el conductor acciona un interruptor.

Cod: 65497 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

45. Los embragues hidráulicos son…

A) embragues automáticos.
B) embragues específicos para camiones.
C) embragues específicos para autobuses.
D) embragues para cajas de más de 8 marchas.
Cod: 65498 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

46. ¿Qué emplean para su funcionamiento los embragues hidráulicos?

A) La electricidad.
B) Un fluido, generalmente aceite.
C) La energía cinética de las ruedas.
D) La energía química de los gases del escape.
Cod: 65499 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

47. En cajas de cambio automático, ¿cómo se sincroniza una marcha más larga?

A) Mediante el pulsador de cambio.
B) A través el pedal del acelerador.
C) Usando la palanca de cambio.
D) Liberando el freno motor.
Cod: 65500 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

48. ¿Afectan los sistema de transmisión automáticos al consumo de combustible del vehículo?

A) No, no afecta.
B) Incrementa el consumo en las pendientes ascendentes.
C) Incrementa el consumo en general.
D) Reduce el consumo.
Cod: 65501 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

49. ¿Qué debe accionar el conductor, en un vehículo con sistema de transmisión automática, para cambiar de marcha?

A) Únicamente pisar el pedal del embrague.
B) Únicamente accionar la palanca de cambio.
C) Únicamente presionar el pulsador de cambio.
D) Nada, todo el proceso de cambio se realiza automáticamente.
Cod: 65502 | Norma: Sin referencia | Cat: Viajeros: Objetivo 1.6

50. ¿Cómo afecta el incremento de la presión sobre el pedal del acelerador a la selección de marchas en vehículo con sistema de transmisión automática?

A) Se produce el cambio a una marcha superior.
B) Acciona el avisador de cambio de marcha.
C) Se bloquea el incremento de velocidad hasta que se efectúe el cambio a una marcha superior.
D) No tiene interacción alguna en relación con el cambio de marcha.
Cod: 65503 | 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:A			4:C			5:A			6:A			7:D			8:C			9:D			10:D		
11:A			12:A			13:A			14:B			15:A			16:B			17:A			18:D			19:C			20:A		
21:A			22:C			23:B			24:C			25:D			26:B			27:D			28:A			29:A			30:C		
31:A			32:B			33:C			34:D			35:A			36:A			37:B			38:C			39:D			40:C		
41:B			42:A			43:D			44:C			45:A			46:B			47:B			48:C			49:D			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